



**JAVNI RAZPIS**  
**za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029**  
(oznaka: JR EKP UTM 2025)

**VPRAŠANJA IN ODGOVORI**

**OBJAVA: 13. 6. 2025 – 1. krog**

Odgovori so podani izključno na zastavljena vprašanja, pri čemer vseh dejstev ne poznamo. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo. Strokovna komisija za vodenje postopka na predmetnem javnem razpisu bo prejete vloge obravnavala izključno na podlagi predloženih listin v oddani vlogi in javno dostopnih informacij, ki jih bo preverjala v vseh fazah izvajanja javnega razpisa.

**1. VPRAŠANJE, PREJETO: 9. 5. 2025; 20:49**

Ali je na JR možno kot en upravičenec prijaviti več projektov. V napovedniku predmetnega razpisa lansko leto je bilo namreč zapisano, da bodo lahko posamezne občine prijavile le en projekt.

**Odgovor:**

V skladu s poglavjem 10.1 Splošno besedila javnega razpisa lahko posamezna vloga na javni razpis obravnava največ eno operacijo, predmet katere je lahko več ukrepov. Kadar vlagatelj na javni razpis prijavlja več operacij, pripravi vlogo za vsako operacijo posebej.

**2. VPRAŠANJE, PREJETO: 12. 5. 2025; 12:44**

Ali se lahko občina prijavi na JR, če je zadnjo občinsko prometno strategijo sprejela leta 2017? Ali je potrebna nova OCPS?

**Odgovor:**

Poglavje 4 Vlagatelji in upravičenci besedila javnega razpisa določa, da se občina lahko prijavi na javni razpis tudi v primeru, da ima izdelano celostno prometno strategijo z datumom sprejetja pred veljavnostjo Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22 in 22/25; v nadaljnjem besedilu: ZCPN). Predmetni zakon je začel veljati 26. oktobra 2022.

### 3. VPRAŠANJE, PREJETO: 12. 5. 2025; 15:11

V razpisni dokumentaciji je pri Celoviti prenovi ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti navedeno, da je namen projekta celovita (prometna in urbanistično-oblikovalska) rekonstrukcija ulic.

Zanima nas ali je za pripravo projekta potreben natečaj? Ter ali je potrebna strategija nove prometne ureditve (nov prometni režim)?

Imamo projekt katerega stroški priprave projektne in investicijske dokumentacije segajo v leto 2021 in 2022 (IP je bil sprejet v januarju leta 2022). Sledil je izbor izvajalca, podpis pogodbe, ter decembra uvedba v delo. Prve situacije so bile v januarju leta 2023. Projekt še vedno traja in ni zaključen.

Kdaj se šteje začetek del, na podlagi situacij?

Ali lahko prijavimo takšen projekt?

Ali so upravičeni stroški projektne in investicijske dokumentacije?

Ali med upravičene stroške sodijo stroški arheologije?

Glede na to, da so se cene gradbenih del dvignile za več kot 20% ali je potrebno pripraviti nov IP ali se izvede le novelacija IP-a iz leta 2022?

Predmet sofinanciranja operacije, katerih skupni priznani upravičeni stroški znašajo najmanj 125.000 EUR in največ 2.500.000 EUR.

Ali to pomeni, da lahko v primeru višje vrednosti investicije (npr. 5.000.000 EUR) prijavimo le upravičene stroške do 2.500.000 EUR preostali delež pa krijemo iz lastnih sredstev?

#### Odgovor:

Ad 1) Za prijavo na javni razpis ni zahtevana izvedba natečaja ali strategija nove prometne ureditve, se pa to priporoča, vendar ne vpliva na izpolnjevanje pogoja ali oceno vloge.

Ad 2) Kot začetek del se šteje datum uvedbe v delo izvajalca gradbenih del, kot začetek aktivnosti na projektu pa se upošteva datum sklepa o potrditvi DIIP, ki je lahko tudi pred začetkom aktivnosti na operaciji, ki jo prijavljate v vlogi.

Ad 3) Takšen projekt lahko prijavite. Pri tem je v skladu s poglavjem 5.5 *Obdobje upravičenosti stroškov in izdatkov* besedila javnega razpisa treba upoštevati, da obdobje upravičenih stroškov in izdatkov traja od 1. 1. 2023 do 31. 3. 2029. Stroški, ki nastanejo izven tega obdobja, so neupravičeni. Poleg tega mora iz vloge izhajati, da se izvedba vseh aktivnosti na operaciji, ki je predmet vloge za dodelitev sredstev sofinanciranja, ne zaključi pred oddajo vloge na javni razpis.

Ad 4) V skladu s poglavjem 5.4 *Upravičeni stroški* besedila javnega razpisa so stroški storitev zunanjih izvajalcev, ki predstavljajo:

- stroške izdelave projektne dokumentacije, ki je neposredno povezana z operacijo in je izdelana skladno z določbami besedila javnega razpisa;
- stroške izdelave investicijske dokumentacije v skladu z UEM, ki nastanejo po uvrstitvi projekta v Načrt/-e razvojnih programov občin/-e;
- stroške nadzora in investicijskega inženiringa.

Upravičeni so, če so nastali in bili plačani v obdobju upravičenosti stroškov in izdatkov.

Ad 5) Stroški arheologije so lahko upravičeni, vendar le v primeru, da nujnost arheoloških izkopavanj izhaja iz kulturnovarstvenih pogojev.

Ad 6) V skladu s 6. členom Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16; v nadaljevanju: UEM) je novelacijo investicijskega programa treba izdelati, če se spremenijo ključne predpostavke iz investicijskega programa (na primer sprememba tehnologije, časovnega

načrta izvedbe, virov financiranja, sprememb na trgu kakor tudi demografske, socialne, okoljske ali druge spremembe) v takem obsegu, da se bodo znatno spremenili pričakovani stroški ali koristi investicije v njeni ekonomski dobi, zlasti pa, če bodo odmiki investicijskih stroškov večji od 0 odstotkov ocenjene vrednosti projekta, se investicijski program spremeni in dopolni (novelira).

Ad 7) Priznani upravičeni stroški znašajo lahko največ 2.500.000 EUR. To pomeni, da je najvišja vrednost sofinanciranja po tem javnem razpisu 2.000.000 EUR. Preostanek krije vlagatelj z ostalimi viri.

#### 4. VPRAŠANJE, PREJETO: 13. 5. 2025; 12:16

Občina namerava izvesti rekonstrukcijo ceste kot vzdrževalna dela v javno korist in je v skladu s pravilnik bil izdelan izvedbeni načrt (IZN) Naše vprašanje je sledeče:

1. JR zahteva projektno dokumentacijo na ravni PZI. Ali je lahko v primeru ko gre za izvedbo vzdrževalnih del v javno korist projektna dokumentacija IZN
2. Glede na to, da se bo rekonstrukcija ceste izvajala kot vzdrževalna dela v javno korist, za katera pa niso obvezna soglasja pristojnih nosilcev urejanja prostora. Ali moramo kljub temu pridobiti in priložiti soglasja pristojnih NUP.

##### Odgovor:

Ad 1) Da, kadar skladno s Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih delih in vzdrževalnih delih v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 – ZCes-2) za izvedbo ukrepov zadostuje izvedbeni načrt.

Iz izvedbenega načrta mora biti jasno razvidno izpolnjevanje posameznih pogojev in doseganje meril javnega razpisa za posamezen ukrep ter popis stroškov s stroškovno oceno projektanta, iz katerega je mogoče enostavno preveriti pravilnost ločevanja stroškov na upravičene in neupravičene.

S tem popravljamo tudi dokazilo za izpolnjevanje pogoja razpisa: *Izdelana ter potrjena (s podpisom in žigom vodje projektiranja (IZS ali ZAPS žig) projektna dokumentacija na ravni PZI v skladu z gradbeno zakonodajo ali IZN skladno s Pravilnikom za izvedbo investicijskih vzdrževalnih delih in vzdrževalnih delih v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12 in 132/22 – Zces2).*

#### 5. VPRAŠANJE, PREJETO: 14. 5. 2025; 7:30

v Občini XY imamo sprejeto Celostno prometno strategijo (v nadaljevanju: CPS), ki je bila potrjena pred uveljavitvijo Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN). Občina še nima izdelanega in sprejetega Operativnega celostnega prometnega strateškega dokumenta (OCPS) v skladu z določili ZCPN. CPS ne določa obdobja veljavnosti, določeni so zgolj časovni roki za implementacijo posameznih ukrepov, ki so opredeljeni za leto 2023.

Zanima nas, ali takšen status predstavlja oviro oziroma omejitev pri prijavi na JAVNI RAZPIS ZA SOFINANCIRANJE UKREPOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBDOBJU 2023–2029?

##### Odgovor:

Glejte odgovor na vprašanje št. 2.

## 6. VPRAŠANJE, PREJETO: 14. 5. 2025; 10:30

V poglavju 7 POSEBNI POGOJI GLEDE NA VRSTO UKREPA, 7.4 Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za kolesarje«, 7.4.1 Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za kolesarje - kolesarske povezave« je v razdelku Izdelan koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture navedeno, da mora vlagatelj izkazati, da celovita povezava povezuje izhodišče in cilj poti vsakodnevnih kolesarjev **znotraj mesta** skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture **v urbanih območjih**.

Ali to pomeni, da se lahko na javni razpis prijavijo samo investicije, ki se bodo izvajale v mestih? Ali investicije v izgradnjo kolesarske infrastrukture na podeželju v strnjenih naselji (vaseh) in med njimi niso upravičene po tem javnem razpisu?

### Odgovor:

Glede na to, da je programsko območje izvajanja operacij celotna Slovenija, je možno investicije v »infrastrukturo za kolesarje - kolesarske povezave« graditi oz. vzpostaviti tudi izven mest in naselij. Vseeno velja, da mora operacija oz. koncept kolesarske povezave predstaviti izvedljivo celovito kolesarsko povezavo, ki skladno z nacionalnimi smernicami povezuje izhodišča in cilje vsakodnevnih poti, za katero prijavitelj dokaže zveznost.

S tem popravljamo tudi pogoj razpisa tako, da se dikcija »znotraj mesta« briše iz pogoja, sklicevanje na nacionalne »Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih« pa ostaja.

## 7. VPRAŠANJE, PREJETO: 14. 5. 2025; 13:20

Občina XY namerava na javni razpis z oznako JR EKP UTM 2025 prijaviti projekt izgradnje kolesarske povezave v okviru ukrepa »Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«. V zvezi s tem vas prosimo za tolmačenje posebnih pogojev razpisa, in sicer glede zahtevane minimalne širine kolesarskih površin, kot jih določa razpisna dokumentacija.

Zaradi prostorskih omejitev je predvidena gradnja kolesarske povezave ob obstoječi lokalni cesti in po trasi obstoječega kolovoza, ki predstavlja edini dostop do kmetijskih zemljišč. Na delu kolesarske povezave bo tako potekal promet kolesarjev, pešcev in kmetijskih strojev.

V zvezi s tem nas zanima:

1. Kakšna je minimalna zahtevana širina t. i. »mešane površine« za zgoraj navedene uporabnike, da bo projekt skladen s pogoji predmetnega razpisa?
2. Ali je zaradi prostorskih omejitev dovoljeno del trase kolesarske povezave speljati po »neobremenjenih občinskih cesta« kjer ni veliko prometa, t.i. sharrow ?

### Odgovor:

Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2; v nadaljevanju: Pravilnik) v drugem odstavku 4. člena za dovoljene uporabnike kolesarske poti določa: »(2) Drugim uporabnikom kolesarskih poti, kot so pešci, jahači, goniči, mopedi, motokultivatorji in traktorji, je uporaba dovoljena, če je tako določeno s prometno ureditvijo, kar mora biti označeno s predpisano prometno signalizacijo.«.

Nadalje drugi odstavek 12. člena Pravilnika določa minimalno širino v primeru drugih uporabnikov: »(2) Če je kolesarska pot namenjena tudi vozilom iz tretjega odstavka 4. člena tega pravilnika, mora biti njena širina najmanj 3,50 m.«.

Koncept kolesarske povezave lahko v delu uporablja neobremenjene odseke občinskih javnih cest s PLDP pod 2.000 motornih vozil/dan in omejitvijo hitrosti na največ 70 km/h.

## 8. VPRAŠANJE, PREJETO: 14. 5. 2025; 13:24

Ali ob prijavi na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti 2023-2029 ob oddaji vloge v prvem roku do 30.9. 2025, lahko podamo izjavo, da je OCPS Občine XY že izdelan, potrjen pa bo v mesecu oktobru na občinski seji, in bomo s tem upravičen vlagatelj? Prosim tudi za odgovor ali se mora OCPS ob oddaji na javni razpis vsebinsko navezovati na sofinancirano operacijo (npr. Ureditev Industrijske ceste) ali je vedno ob prijavi na razpis OCPS le krovni dokument?

### Odgovor:

V skladu s poglavjem 4 *Vlagatelji in upravičenci* besedila javnega razpisa vlagatelj mora spadati v eno izmed spodaj naštetih kategorij:

- a) občina, ki ima izdelano celostno prometno strategijo (v nadaljnjem besedilu: CPS) z datumom sprejetja pred veljavnostjo ZCPN ali
- b) konzorcij občin, ki imajo izdelano regionalno celostno prometno strategijo (v nadaljnjem besedilu: RCPS) z datumom sprejetja pred veljavnostjo ZCPN ali
- c) občina, ki ima **izdelano in sprejeto** občinsko celostno prometno strategijo (v nadaljnjem besedilu: OCPS) v skladu z ZCPN.

V primeru, da OCPS v času prijave na javni razpis še ne bo potrjena, je upravičen vlagatelj lahko občina, ki sodi v kategorijo a). V tem primeru vlagatelj lahko kandidira za sofinanciranje ukrepa na podlagi izdelane in sprejete CPS pred veljavnostjo ZCPN.

V primeru b) popravljamo zapis:

*- konzorcij občin, ki imajo izdelano in sprejeto regionalno celostno prometno strategijo (RCPS). Nadalje poglavje 6.1 Splošni pogoji za ugotavljanje upravičenosti besedila javnega razpisa določa, da mora vlagatelj izkazati skladnost ukrepa/ukrepov s celostno prometno strategijo, kar dokazuje z izsekoma iz potrjene/sprejete lokalne ali regionalne celostne prometne strategije, na katerem je/so označen/-i ukrep/-i, ki je/so predmet operacije.*

Krovni dokument v primeru predmetnega javnega razpisa predstavlja CPS/OCPS/RCPS, kjer mora/-jo biti opredeljen/-i ukrep/-i, ki so predmet operacije.

## 9. VPRAŠANJE, PREJETO: 14. 5. 2025; 14:11

Na občini XY načrtujemo prijavo projekta iz področja »infrastruktura za kolesarje - kolesarske povezave«. V podpoglavju 7.4.1 opisi nakazujejo da gre za kolesarske povezave znotraj mesta.

V razpisu nismo zasledili, da so upravičene tudi medkrajevne kolesarske povezave, ki povezujejo mesto s pomembnimi točkami podeželja in ki rešujejo problematiko opredeljeno v CPS.

### Odgovor:

Glejte odgovor na vprašanje št. 6.

## 10. VPRAŠANJE, PREJETO: 15. 5. 2025; 9:49

Občina namerava urediti postaje sistema izposoje javnih koles in želi ta projekt prijaviti na JR UTM. V razpisnih pogojih je navedeno, da mora biti vsak novo postavljen terminal umeščen ob že obstoječi kakovostni kolesarski povezavi ali povezavi, načrtovani v sklopu operacije.

V našem primeru nameravamo postaviti 6 tovrstnih terminalov. Porajajo se nam vprašanja glede upravičenosti stroškov:

En terminal bo umeščen v naselje, do katerega je speljana državna kolesarska povezava, vendar pa terminal ne bo stal v neposredni bližini te kolesarske steze. Ali je tak terminal smatran kot upravičen po tem razpisu ali ne?

En terminal bo umeščen v naselje, do katerega bo speljana kolesarska povezava. Projekt je v fazi izdelave projektne dokumentacije, ampak ker bo predvidoma sofinanciran iz drugih virov, ga na JR EKP UTM 2025 ne bomo prijavi. Ali je tak terminal upravičen za prijavo na JR UTM ali ne?

**Odgovor:**

Pogoj določa, da morajo biti vsi novi terminali umeščeni ob kakovostno kolesarsko povezavo. Če en od terminalov v okviru prijavljenega projekta tega pogoja ne izpolnjuje, projekt ni upravičen do sofinanciranja.

Za upravičenost in dokazovanje zveznosti do terminala iz zadnjega dela vprašanja morate dokazati, da imate zaključeno projektno in investicijsko dokumentacijo, zaprto finančno konstrukcijo (zagotovljene vire) in odprt NRP.

## 11. VPRAŠANJE, PREJETO: 15. 5. 2025; 11:12

Med upravičenci za prijavo na razpis UTM so navedeni tudi konzorciji občin z izdelano RCPS, vendar je pogoj datum sprejetja pred veljavnostjo ZCPN (spodaj). Tako RCPS za Julijske Alpe kot za Koroško sta bila sicer pripravljena pred uveljavitvijo zakona, formalna potrditev tako pristojnega ministra kot občinskih svetov vključenih občin pa je vezana na leto 2025, torej skladno z veljavnim ZCPN.

Vlagatelj po tem javnem razpisu je lahko in mora spadati v eno izmed naslednjih treh kategorij vlagateljev:

občina, ki ima izdelano celostno prometno strategijo (v nadaljnjem besedilu: CPS) z datumom sprejetja pred veljavnostjo ZCPN ali

konzorcij občin, ki imajo izdelano regionalno celostno prometno strategijo (v nadaljnjem besedilu: RCPS) z datumom sprejetja pred veljavnostjo ZCPN ali

občina, ki ima izdelano in sprejeto občinsko celostno prometno strategijo (v nadaljnjem besedilu: OCPS) v skladu z ZCPN.

Prosim za razlago upravičenosti oz. omejitve glede na zgoraj navedena RCPS Julijske Alpe in Koroške.

**Odgovor:**

RCPS, ki je bila pripravljena pred sprejetjem ZCPN, ki je določil postopek sprejema, lahko velja za izpolnjevanje pogoja, če je bila sprejeta s kakšnim drugim aktom na ravni regije (sklep sveta regije, zapisnik seje sveta, ipd.), ali če je sprejeta skladno z ZCPN po uveljavitvi zakona. Zato podajamo popravljen zapis točke b) upravičencev:

*- konzorcij občin, ki imajo izdelano in sprejeto regionalno celostno prometno strategijo (RCPS).*

## 12. VPRAŠANJE, PREJETO: 15. 5. 2025; 11:12

Razpis je namenjen občinam s sprejeto CPS (oz. OCPS) ali konzorciju občin, ki imajo sprejeto RCPS. Ali je za kandidiranje na razpisu upravičen tudi konzorcij občin, kjer ima zgolj ena občina sprejeto CPS in v katerem je kot eden izmed ciljev navedena vzpostavitev mreže kolesarskih

povezav, ki se nanašajo na konzorcijske občine, ki pa CPS še nimajo sprejete (oz. ali lahko v tem primeru sprejeto CPS razumemo tudi kot RCPS). V primeru, da se tovrstna CPS lahko prepozna tudi kot RCPS ali lahko na njeni podlagi na razpisu samostojno kandidirajo ostale občine.

**Odgovor:**

V poglavju 4 *Vlagatelji in upravičenci* besedila javnega razpisa je določeno, da mora imeti tudi v konzorciju občin »vsaka sodelujoča občina izdelano CPS, sprejeto pred veljavnostjo ZCPN, oz. OCPS, sprejeto v skladu z ZCPN«.

Dodatno opozarjamo, da mora biti projekt jasno opredeljen v sprejetem CPS/OCPS/RCPS, saj morate kot dokazilo o izpolnjevanju pogoja priložiti: *Izsek iz potrjene/sprejete lokalne ali regionalne celostne prometne strategije, na katerem je/so označen/-i ukrep/-i, ki je/so predmet operacije.*

### 13. VPRAŠANJE, PREJETO: 16. 5. 2025; 10:44

Spoštovani,

Občina XY pripravlja vlogo na JR za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti in se nam zastavlja vprašanje:

-investicija, ki jo nameravamo prijaviti, zajema obnovo obstoječe ceste z vzpostavitvijo pločnika za pešce, površin za kolesarje in ukrep za privlačnost infrastrukture.

Zanima nas, glede na opisano investicijo, ali prijavimo samo na ukrep 1 ali moramo investicijo prijaviti tudi na ukrep 3 in 4.

Hvala in lp,

**Odgovor:**

Upravičeni nameni *Ukrepa 1: Celovita preureditev ulic in cest* so zapisani v poglavju 3.4 *Upravičeni nameni* besedila javnega razpisa. V kolikor nameravate prijaviti Ukrep 1 in je skladen s posebnimi pogoji tega ukrepa (poglavje 7.1 *Posebni pogoji za vse vrste podukrepov znotraj ukrepa »celovita preureditev ulic in cest«* besedila javnega razpisa), potem vam ni potrebno prijavljati *Ukrepa 3: Infrastruktura za pešce* in *Ukrepa 4: Infrastruktura za kolesarje*.

Ukrep 3 in 4 prijavite samostojno, če gre za rekonstrukcijo ceste z dodatno gradnjo površin za pešce in kolesarje in ne izpolnjuje upravičenega namena Ukrepa 1.

### 14. VPRAŠANJE, PREJETO: 16. 5. 2025; 11:10

Pozdravljeni,

Vezano na JAVNI RAZPIS za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 imamo naslednje vprašanje:

Ali v okviru vzpostavitve »infrastrukture za pešce«, sodi med upravičene stroške tudi zid, ki je nujno potrebni za izvedbo pločnika? Hvala in lep dan.

**Odgovor:**

V kolikor gre za oporni/podporni zid ob pločniku, ki je pogoj za gradnjo pločnika pogojenih širin in se vozišče ulice/ceste ne širi oz. so širine vozniških pasov za motorni promet skladne s širinami po 28. ali 32. členu Pravilnika o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes1, 36/18 in 132/22 – ZCes-2), je ta tudi upravičen do sofinanciranja v okviru *Ukrepa 3: infrastruktura za pešce*.

## 15. VPRAŠANJE, PREJETO: 16. 5. 2025; 15:46

v zvezi z razpisom: Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, me zanima ali je izdelana Celostna prometna strategija regije (LUR) lahko in je dovoljšnja podlaga za kandidaturo ene od občin na Javni razpis. CPS LUR zajema tudi področje te občine.

### Odgovor:

Pri izpolnjevanju pogoja za ugotavljanje upravičenosti glede skladnosti operacije s celostno prometno strategijo lahko RCPS predstavlja podlago za načrtovanje le za ukrepe/operacije, ki imajo regionalni ali v medregionalni značaj. Za ukrep, ki ima podlago v sprejetem RCPS, ni obvezno, da je načrtovan tudi v CPS ali OCPS sodelujoče občine. RCPS ne more biti strateška podlaga za operacijo, ki jo izvaja ena občina. Operacije, ki jih na razpis prijavlja občina samostojno, morajo imeti strateško podlago v CPS ali OCPS.

## 16. VPRAŠANJE, PREJETO: 20. 5. 2025; 12:31

Prosimo za pojasnilo v zvezi z Javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029.

V poglavju 3.1 - Namen javnega razpisa, je navedeno, da je namen javnega razpisa izboljšati pogoje za trajnostne prometne načine v dnevni migracijah prebivalstva znotraj in med občinami....

V povezavi z navedenim imamo vprašanje:

Ukrep 4 - infrastruktura za kolesarje. V poglavju 7.4.1 Posebni pogoji za ukrep "infrastruktura za kolesarje - kolesarske povezave" je navedeno: "Vlagatelj mora izkazati, da celovita povezava povezuje izhodišče in cilj poti vsakodnevnih kolesarjev znotraj mesta skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. Zanima nas, če pravilno razumemo, da je predmet razpisa izključno ureditev kolesarskih povezav znotraj mest - kot je navedeno? Vsa ostala naselja, oz. povezave med naselji torej niso predmet javnega razpisa?

### Odgovor:

Glejte odgovor na vprašanje št. 6.

## 17. VPRAŠANJE, PREJETO: 22. 5. 2025; 10:30

Občina izvaja investicijo, kjer so se prve aktivnosti začele že v letu 2022. V tem letu je občina izbrala izvajalca, ter z njim sklenila pogodbo. Dela so se pričela marca 2023. Ali lahko prijavimo takšen projekt?

### Odgovor:

Takšen projekt lahko prijavite na predmetni javni razpis. Pri čemer poudarjamo, da so v skladu s poglavjem 5.5 *Obdobje upravičenosti stroškov in izdatkov* besedila javnega razpisa, do sofinanciranja upravičene tiste operacije, pri katerih aktivnosti v celoti niso izvedene pred vložitvijo vloge na javni razpis. Ob tem poudarjamo tudi, da je obdobje upravičenih stroškov in izdatkov od 1. 1. 2023 do 31. 3. 2029.

## 18. VPRAŠANJE, PREJETO: 22. 5. 2025; 10:34

Vezano na razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029 imam dva povsem splošna vprašanja:

- 1) Ali sta na en projekt lahko izvedena 2 podukrepa (npr: gradnja kolesarske povezave in infrastruktura za kolesarje – sistem izposoje javnih e-koles (v tem primeru nadgradnja obstoječega).
- 2) Ali obstaja oz. bo v prihodnje obstaja podrobna tabela upravičenih in neupravičenih stroškov za posamezen ukrep?

### Odgovor:

Ad 1) Da, spodbujamo združevanje ukrepov v en projekt, ko je to smiselno (pločnik, JPP postajališče in kolesarska povezava na isti ulici, kolesarska povezava in parkirišče za kolesa, ...).

Ad 2) Priprava takšne tabele ni predvidena. So pa upravičeni in neupravičeni stroški navedeni v poglavju 5.4 *Upravičeni stroški* besedila javnega razpisa in veljajo za vse ukrepe.

## 19. VPRAŠANJE, PREJETO: 22. 5. 2025; 13:14

Imam vprašanje, povezano z Javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029. Obvezna priloga razpisa je seznam nepremičnin z dokazili o lastništvu oz. pravici graditi, ki ga je potrebno podkrepiti z ustreznimi dokazili. S tem v zvezi me zanima:

Ali bo kot ustrezno dokazilo štela notarsko overjena pogodba z lastnikom zemljišča, v kateri ta občini podeljuje stavbno pravico in brezpogojno dovoljuje predvideno gradnjo pločnika oz. avtobusnega postajališča na predmetnem zemljišču, pri čemer se občina zavezuje, da bo po zaključku projekta izvedla še geodetsko odmero zemljišča in uredila parcelacijo, lastnik pa se zavezuje, da bo zemljišče po dogovorjeni ceni prodal občini? Skratka, občina bo postala lastnica vsega zemljišča in se vpisala v zemljiško knjigo, vendar šele čisto na koncu, ne na začetku.

### Odgovor:

V skladu s poglavjem 6.1 *Splošni pogoji za ugotavljanje upravičenosti* besedila javnega razpisa mora vlagatelj za operacijo ne glede na zahtevnost posega izkazovati pravico graditi na vseh zadevnih nepremičninah z lastninsko ali drugo stvarno pravico na teh nepremičninah, za kar priloži seznam vseh zadevnih nepremičnin s parcelnimi številkami in katastrskimi občinami. Pri tem je potrebno navesti njihovo pravno-premoženjsko stanje na dan oddaje vloge. Seznamu priloži ustrezna dokazila (npr. izpis iz zemljiške knjige, najemna ali služnostna pogodba, sklenjena za obdobje najmanj 5 let po zaključku operacije ipd.). V konkretnem primeru je notarsko overjena pogodba, ki podeljuje stavbno pravico, z vsebino, ki jo opisujete (zemljiškoknjžno dovolilo), ustrezno dokazilo za izpolnjevanje tega pogoja.

## 20. VPRAŠANJE, PREJETO: 22. 5. 2025; 14:08

Pozdravljeni,

Občina je pristopila k ureditvi mestnega jedra in sicer namerava v centru mesta, med območjem tržnice in druge ulice odstraniti obstoječo brv za pešce in zgraditi nov most. S tem bo zagotovila nove urejene zelene površine, varnost za pešce in zmanjšala ogljični odtis.

Projekt obravnava funkcionalno zaključeno ureditev mestnega jedra. Iz gradbenega dovoljenja izhaja, da gre za površine namenjene pešcem in kolesarjem.

Vezano na zgoraj navedeni razpis in prej navedeno bi imeli naslednja vprašanja:

1. Kot začetek del je zahteva, da se aktivnosti na operaciji ne smejo pričeti pred 1.1.2023 - ali se kot aktivnost na operaciji šteje npr. podpis gradbene pogodbe in se to ne upošteva za izdelavo projektne dokumentacije, ki se je lahko izdelovala pred 1.1.2023?
2. Minimalna širina za posebne pogoje za ukrep "infrastruktura za pešce" je po izjemi v širini 1,5 m, ali se ta širina zahteva za pešce v eno ali v obe smeri?
3. V poglavju 9.3 Merila za ukrep "infrastruktura za pešce" je v prvih treh merilih naveden pločnik. Ali je mogoče pridobiti točke tudi, če občina ureja pešpot v mestu ali je mišljeno, da je pridobitev teh točk mogoče izključno za pločnike?
4. Ali je primerneje, da projekt prijavimo na ukrep 1 ali ukrep 3?

**Odgovor:**

Ad 1) Aktivnosti na projektu se lahko pričnejo pred 1. 1. 2023, vendar kot upravičene stroške na operaciji lahko uveljavljate le stroške nastale v obdobju upravičenosti.

Ad 2) Minimalna širina 1,5 m (izjema) je za posamezen pločnik, torej na vsaki strani minimalno 1,5 m. Na obeh straneh ceste pa se lahko hodi v obe smeri.

Ad 3) Projekti pešpoti, ki ne potekajo ob cesti, za prvi dve merili ne pridobijo točk.

Ad 4) Pešpoti se ne more prijaviti na ukrep 1 – celovita rekonstrukcija ulic in cest.

## 21. VPRAŠANJE, PREJETO: 23. 5. 2025; 12:40

Imam naslednja vprašanja.

1. Imamo Celostno prometno strategijo iz leta 2017. Je kakšna omejitev glede starosti Celostne prometne strategije?
2. V kolikor bomo prijavljali samo 1 projekt, bo vrednost tega malenkost pod 500.000, torej se pripravi samo DIIP. kaj pa če se tekom izvajanja zgodi, da presežemo vrednost 500.000? Se nato dodatno pripravi še IP?
3. Razmišljamo, da bi združili 2 projekta, za katera je ločeno pripravljen DIIP. Ali lahko projekta združimo in priložimo k vlogi 2 DIIPa in 1 IP (za obe investiciji skupaj)?
4. Pri splošnih pogojih za ugotavljanje upravičenosti je navedeno, da morajo biti pridobljena dovoljenja in soglasja/mnenja nosilcev urejanja prostora. Imamo:
  - a. Kulturno soglasje
  - b. Naravno soglasje
  - c. Občinsko mnenje o skladnosti.

Ali moramo pridobiti tudi dovoljenje/soglasje od elektro, vodovod, ipd. ne glede na to, da za investicijo niso potrebni, saj tam ne bo ne vodovoda ne elektrike.

5. Ali je lahko v sklopu projekta izvedenih več javnih naročil?

**Odgovor:**

Ad 1) Omejitve glede starosti CPS ni, pomembno pa je, da je CPS v času oddaje vloge na javni razpis še veljavna.

Ad 2) Skladno z UEM, se investicijska dokumentacija izdelava pred projektom. Če je ocenjena vrednost projekta pod mejo za izdelavo IP, je dovolj samo DIIP. Če so odmiki investicijskih stroškov večji od 20 odstotkov ocenjene vrednosti projekta, se v skladu s 6. členom UEM investicijska

dokumentacija spremeni in dopolni (novelira). Prav tako se investicijska dokumentacija na ravni DIIP novelira, v primeru da je presežena mejna vrednost za pripravo IP, tako da se pripravi dokument z nazivom »novelacija IP«.

Ad 3) Da.

Ad 4) Vlogi je potrebno predložiti vsa pridobljena dovoljenja in soglasja/mnenja nosilcev urejanja prostora, ki so obvezna v skladu z relevantno zakonodajo. Poleg tega je v skladu s predmetnim javnim razpisom potrebno priložiti tudi izjavo vodje projektiranja po Gradbenem zakonu (Uradni list RS, št. 199/21, 105/22 – ZZNŠPP, 133/23 in 85/24 – ZAID-A; GZ-1) s seznamom dovoljenj in soglasij/mnenj nosilcev urejanja prostora, ki so v skladu z relevantno zakonodajo obvezna in pridobljena.

Ad 5) Da. Pri čemer je potrebno upoštevati veljavno javno-naročniško zakonodajo.

## 22. VPRAŠANJE, PREJETO: 23. 5. 2025; 13:16

V kolikor prijavljamo projekt na ukrep infrastruktura za kolesarje in pešce, torej kolesarsko stezo in pešpot ter ureditev peš con (gas), je potrebno upoštevati posebne pogoje, ki se nanašajo na ukrep za kolesarje in pešce, to pomeni, da v tem primeru ni potrebno upoštevati posebnih pogojev, ki se nanašajo na ukrep celovita preureditev ulic in cest ter njegove podukrepe.

### Odgovor:

Drži. Posebne pogoje, ki se nanašajo na *Ukrep 1: Celovita preureditev ulic in cest*, je potrebno upoštevati le v primeru, ko vloga tak ukrep tudi vsebuje.

## 23. VPRAŠANJE, PREJETO: 26. 5. 2025; 12:49

Občina XY proučuje možnost, da na Javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti prijavi projekt dvosmerne kolesarske poti po XY. Ta projekt predstavlja drugo fazo nadaljevanja kolesarske poti XY, za katero smo v okviru Dogovora za razvoj regij že prejeli pozitivno mnenje Sveta regije.

Ker je obseg regijskih sredstev omejen, bo del upravičenih stroškov še vedno moral kriti proračun Občine XY. Zato preučujemo možnost, da za ta manjkajoči delež kandidiramo še na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti 2023–2029.

Pri tem pa se pojavlja dilema:

- **V razpisni dokumentaciji (str. 29, točka 8.10, 6. alinea)** je navedeno, da »projekt oziroma operacija ni in ne bo predmet sofinanciranja iz drugih sredstev državnega ali EU proračuna«.
- **V osnutku pogodbe (točka 8, preglednica)** pa je hkrati predvidena možnost drugih virov financiranja.

Prosimo za pojasnilo, ali lahko projekt, ki bo delno sofinanciran preko Dogovora za razvoj regij, prijavimo tudi na navedeni Javni razpis — in sicer izključno za tisti del upravičenih stroškov, ki ga EU in RS v prvi shemi ne pokrivata zaradi omejene višine virov financiranja na nivoju regije.

### Odgovor:

Drži, projekt oziroma operacija ni in ne more biti predmet sofinanciranja iz drugih sredstev državnega ali EU proračuna. Sredstva Dogovora za razvoj regij so EU in državna sredstva. Določitev predmeta in obsega projekta oz. operacije, ki se prijavlja na predmetni javni razpis, je v domeni vlagatelja.

## 24. VPRAŠANJE, PREJETO: 27. 5. 2025; 9:20

V zvezi z javnim razpisom za ukrepe s področja trajnostne mobilnosti nas zanima tolmačenje dikcij glede upravičenosti stroškov, kot so navedene na straneh 13 in 15 razpisne dokumentacije, predvsem v povezavi z obdobjem upravičenih stroškov in začetkom aktivnosti na operaciji.

Nahajamo se v fazi priprave prijave za projekt, ki zajema ukrep infrastrukture za pešce, konkretno gradnjo peš povezave oz. pločnika.

Nekatere aktivnosti in stroški, ki po svoji naravi sodijo med upravičene stroške, so nastali že pred letom 2023. Gre predvsem za izdelavo projektne dokumentacije ter investicijske dokumentacije (DIIP in PIZ), na podlagi katere je bil projekt umeščen v načrt razvojnih programov.

V zvezi s tem vas prosimo za pojasnilo glede naslednjega:

1. Ali je pravilno, da v prijavi kot upravičene navedemo samo tiste stroške, ki so nastali po 1. 1. 2023, vse ostale – čeprav bi po vsebini sicer bili upravičeni – pa označimo kot neupravičene, ker so nastali pred presečnim datumom?
2. Ali je investicijska dokumentacija, ki je datirana pred 1. 1. 2023, še vedno ustrezna in se lahko upošteva? Pripravljena je bila namreč ob predpostavki, da bo razpis objavljen v terminu skladnem s takrat veljavnim in potrjenim Programom evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji.
3. V primeru novelacije investicijske dokumentacije (npr. zaradi spremenjenega terminskega načrta, načina ali višine sofinanciranja), nas zanima, ali se kot upravičeni štejejo zgolj stroški, nastali po datumu novelacije, ali tudi tisti, ki so nastali že prej – torej po sprejemu prvotnega DIIP-a, vendar po 1. 1. 2023. Na primer: če bi bila novelacija DIIP-a izvedena junija 2025, prvotni dokument pa sprejet leta 2022, ali se kot upravičeni upoštevajo stroški, nastali med 1. 1. 2023 in junijem 2025?

### Odgovor:

Ad 1) Drži. Vsi stroški in izdatki, ki so nastali pred 1. 1. 2023 se štejejo kot neupravičeni stroški.

Ad 2) V primeru, da se ključne predpostavke iz investicijske dokumentacije (na primer sprememba tehnologije, časovnega načrta izvedbe, virov financiranja, sprememb na trgu kakor tudi demografske, socialne, okoljske ali druge spremembe) niso spremenile, je takšna investicijska dokumentacija ustrezna. Če se spremenijo ključne predpostavke iz investicijskega programa v takem obsegu, da se bodo znatno spremenili pričakovani stroški ali koristi investicije v njeni ekonomski dobi, zlasti pa, če bodo odmiki investicijskih stroškov večji od 20 odstotkov ocenjene vrednosti projekta, se v skladu z UEM investicijski program spremeni in dopolni (novelira).

Ad 3) V takšnem primeru se kot upravičeni stroški štejejo stroški, ki so nastali po 1. 1. 2023.

## 25. VPRAŠANJE, PREJETO: 29. 5. 2025; 7:35

Pripravljamo vlogo za javni razpis. Predmet operacije je izvedba celovite preureditve ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti. Vrednost operacije je ocenjena na cca. 3.500.000 €. Skoraj vsi stroški na operaciji so upravičeni. V okviru operacije bodo sofinancirani stroški do največ 2.500.000 €. Zanima nas, če upravičene stroške nad mejo 2.500.000 EUR opredelimo kot presežne upravičene stroške, ki niso upravičeni do sofinanciranja ali jih je potrebno opredeliti kako drugače?

**Odgovor:**

Priznane upravičene stroške, ki presegajo mejo 2.500.000 EUR, je potrebno v vlogi opredeliti kot neupravičene stroške.

## 26. VPRAŠANJE, PREJETO: 30. 5. 2025; 12:05

Spoštovani,

v imenu XY pošiljam vprašanja, ki se navezujejo na javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti in prosim za odgovore.

### Ukrep 1: Umirjanje prometa

1. Ali je lahko omejitev hitrosti nižja od 30km/h na ulicah kjer poteka JPP?
2. Ali se cesta, ki poteka v oddaljenosti 100 m od vrtca ali šole, še šteje kot »okolica vrtca ali šole«, čeprav gre za tranzitno cesto, ki nato vodi v središče naselja. Kako je definirana »okolica vrtca ali šole«?
3. V primeru obnove cest ali ulic: Kako občine dokazujejo predhodno stanje? Ali morajo občine stanje pred in po izvedbi ukrepa prikazati tako grafično kot opisno, da se dokaže boljše pogoje za pešce, kolesarje ter JPP.

### Ukrep 3: Spodbujanje hoje in kolesarjenja

4. Ali je upravičena gradnja mostu za pešce in kolesarje, ki je navezan za kolesarsko stezo in pešpot (stari je bil poškodovan v poplavih).
5. Kako je definirana »kakovostna kolesarska povezava«. Ali zanjo veljajo merila iz razpisa (9.4.3)?

### Ukrep 4: Parkirna politika

6. Če je v obstoječem DIIP-u zajet tako P+R kot sistem izposoje koles, ali se lahko za prijavo na projekt ohrani že pripravljen DIIP in P+R izključi ter v okviru prijave ohrani le kolesarski del DIIP? Ali je potrebno pripraviti nov DIIP? **Skupna vprašanja glede dokumentacije in izvedbe**
7. Kako se ugotavlja/dokazuje, da za operacijo ni potrebno gradbeno dovoljenje? Ali lahko izjavo, da za izvedbo operacije ni potrebnega gradbenega dovoljenja, izda projektant. V skladu s poglavjem »6.1 Splošni pogoji za ugotavljanje upravičenosti« predmetnega javnega razpisa, se v primeru, da gradbeno dovoljenje ni potrebno, priloži izjava s strani vodje projektiranja po GZ-1 in zakonitega zastopnika vlagatelja, da za ukrep, ki je predmet operacije, gradbeno dovoljenje ni potrebno.
8. Ali mora biti pogodba o nakupu zemljišča podpisana ob oddaji vloge ali je dovolj dokazilo, da je nakup v teku/procesu (npr. sklenjena predpogodba)?
9. Ali mora biti lastništvo vpisano v zemljiško knjigo, ali zadostuje sklenjena pogodba o nakupu zemljišč?
10. Kaj se šteje med »aktivnosti na operaciji«, ki se ne smejo pričeti pred 1.1.2023 in kaj se šteje med »vse aktivnosti na operaciji« ki ne smejo biti zaključene pred oddajo vloge? Ali neizdano uporabno dovoljenje pomeni, da operacija ni zaključena? **Načrtovanje in CPS/PDLP**
11. Kako se določi PLDP na lokalnih cestah in drugih cestah kjer ta ni stalno spremljan? Lahko to občina sama izmeri/oceni?

## Točkovanje in dodeljevanje sredstev

12. Ali se priporoča združevanje sorodnih ukrepov, kjer je to smiselno? **Drugo**
13. Ali mora biti ocena odpornosti na podnebne spremembe pripravljena s strani usposobljenega strokovnjaka ali jo lahko pripravi občina sama in je lahko oddana kot priloga.

### Odgovor:

Ad 1) Omejitev na ulici, kjer poteka JPP ne sme biti višja od 30 km/h, lahko je tudi manj.

Ad 2) Okolico šole in vrtca predstavljajo najbližje ulice, ki obkrožajo območje šolske/vrtčevske površine. Če med območjem šole/vrtca in 100 m oddaljeno ulico ni druge javne prometnice, se to ulico lahko šteje za okolico šole.

Ad 3) Predložena dokumentacija mora vključevati izris poligonov namenskih površin, ločeno na površine, ki so namenjene trajnostnim prometnim načinom (pločnik, namenska kolesarska površina, čakališče za JPP, zelenice) in motorni promet (vozišče (brez kolesarskih pasov) in parkirna mesta, ...), pred (obstoječe stanje) in po predvideni investiciji z navedbo m<sup>2</sup> za posamezno površino.

Ad 4) Gradnja mostu za pešce in kolesarje je upravičena do sofinanciranja, če izpolnjuje splošne pogoje javnega razpisa in povezava izpolnjuje pogoje za *Ukrep 3: Infrastruktura za pešce in pogoje za ukrep Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave*.

Ad 5) Kot kakovostna kolesarska povezava se pri pogoju »Lokacija« za ukrep *Sistem izposoje koles* upošteva:

- a) ločena/namenska kolesarska površina (kolesarska pot, kolesarska steza ali kolesarski pas, kolesarska cesta),
- b) skupni prometni prostor,
- c) cesta z omejitvijo 30 km/h.

Ad 6) V takšnem primeru se lahko predloži enotni DIIP, vendar mora biti izvedena ustrezna delitev stroškov na upravičene in neupravičene stroške tako v investicijski kot projektni dokumentaciji.

Ad 7) V skladu s poglavjem 6.1 *Splošni pogoji za ugotavljanje upravičenosti* besedila javnega razpisa se v primeru, da gradbeno dovoljenje ni potrebno, predloži izjava s strani vodje projektiranja po GZ-1 in zakonitega zastopnika vlagatelja, da za ukrep, ki je predmet operacije, gradbeno dovoljenje ni potrebno.

Ad 8) Podpisana pogodba o nakupu zemljišča mora biti predložena vlogi.

Ad 9) Zadostuje sklenjena pogodba o nakupu zemljišč, ki vsebuje zemljiškoknjižno dovolilo.

Ad 10) Stroški aktivnosti, ki so nastali pred 1. 1. 2023, ne morejo biti predmet sofinanciranja. Pred oddajo vloge ne smejo biti zaključene vse aktivnosti na operaciji, ki lahko zajemajo tudi pridobitev uporabnega dovoljenja, komisijski pregled, aktivnosti informiranja in komuniciranja ipd.

Ad 11) Za lokalne ceste, na katerih se uradno ne meri PLDP in podatki ne obstajajo, se lahko za potrebe izdelave projektne dokumentacije projekta izvede štetje ali uporabi podatke prikazovalnikov hitrosti (npr. »Vi vozite«), če na ulici obstajajo.

Ad 12) Ukrepe se lahko združuje v en projekt, ko je to smiselno in ko ukrepi predstavljajo povezano celoto.

Ad 13) V skladu s poglavjem 8.4 *Zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe* besedila javnega razpisa mora vlagatelj pripraviti oceno krepitve podnebne odpornosti infrastrukture z vidika blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja na podnebne spremembe v skladu s Smernicami organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027, tako da izpolni obrazec (Obrazec št. 7: Ocena krepitve podnebne odpornosti infrastrukture), ki vključuje tudi podpisano Izjavo o krepitvi podnebne

odpornosti in podporno dokumentacijo, in vse skupaj priloži k vlogi. Ocena, podana s strani usposobljenega strokovnjaka, ni zahtevana.

## 27. VPRAŠANJE, PREJETO: 31. 5. 2025; 11:33

Upravičeni stroški lahko začnejo nastajati z dnem potrditve DIIP. V zvezi s tem dve vprašanji:

- Ali je lahko upravičen tudi DIIP, katerega potrditev je osnova za začetek nastajanja upravičenih stroškov? Ali pa so upravičene zgolj vse nadaljnje faze investicijske dokumentacije?
- Ali je lahko upravičena tudi tista projektna dokumentacija, ki jo potrebujemo, da se DIIP sploh lahko izdela? Ali pa so upravičene zgolj vse nadaljnje faze projektne dokumentacije?

Na primer:

- 1) Naročimo idejno zasnovo projekta (kot neuradno projektno dokumentacijo glede na pravilnik), ki je neupravičen strošek, a z zadostnimi vhodnimi informacijami za pripravo DIIP
- 2) Naročimo DIIP, ki se izdela na osnovi idejne zasnove
- 3) Naročimo PZI (kot prvi upravičen strošek / GD ni potrebno)
- 4) Izdelamo novelacijo IP, ki bo izpopolnjen DIIP glede na izdelano projektno dokumentacijo PZI (kot upravičen strošek / vrednost projekta je pod 500.000 € z DDV v SC).

Je tako mišljeno? Ali pa bi lahko kot upravičen strošek že v prvem koraku naročili PZI in ga izdelali še preden se izdela DIIP?

**Odgovor:**

Obdobje upravičenih stroškov se v takšnem primeru začne z datumom sklepa o potrditvi DIIP. Stroški, nastali pred tem datumom, niso upravičeni stroški. Stroški projektne dokumentacije, ki jo potrebujete za izdelavo DIIP, niso upravičeni stroški.

## 28. VPRAŠANJE, PREJETO: 5. 6. 2025; 9:14

V okviru javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 bi zastavila vprašanje o tem, kaj šteje za razumevanje, da je projekt zaključen. Iz razpisa izhaja: "Iz vloge mora izhajati, da se izvedba vseh aktivnosti na operaciji, ki je predmet vloge za dodelitev sredstev sofinanciranja, ne zaključi pred oddajo vloge na javni razpis."

**Odgovor:**

Glejte odgovor na vprašanje št. 26 (Ad) 10).

## 29. VPRAŠANJE, PREJETO: 5. 6. 2025; 10:53

Posebni pogoj razpisa za ukrep »Infrastruktura za pešce« je obojestransko povezava in dostop do infrastrukture, kjer je določeno, da morata biti pločnika urejena na obeh straneh ceste, razen v primeru cest brez označenih prehodov in brez neprekinjene sredinske črte na cesti.

Ali se ta izjema nanaša na trenutno stanje ceste, ali na stanje po ureditvi? V našem primeru namreč ta pogoj izpolnjujemo, širine za obojestranski pločnik pa zaradi bližine objektov ni mogoče zagotoviti. Imamo pa možnost ureditve enostranskega pločnika v zahtevani širini.

Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029

(oznaka: JR EKP UTM 2025)

15 / 21

**Odgovor:**

Vsi posebni pogoji, kakor tudi celotno besedilo predmetnega javnega razpisa se nanašajo zgolj na projekte, ki se prijavljajo na ta javni razpis.

**30. VPRAŠANJE, PREJETO: 5. 6. 2025; 11:07**

V okviru razpisa JR EKP UTM 2025 bi želeli pojasnilo glede možnosti prijave več investicij s strani občine.

Občina ima potrjeno Celotno prometno strategijo (CPS), sprejeto pred uveljavitvijo ZCPN, in želi prijaviti projekt v okviru ukrepa Infrastruktura za pešce.

Hkrati razmišljamo o skupni prijavi še enega projekta v sodelovanju z Mestno občino, pri čemer bi bil ta projekt skladen z Regionalno celotno prometno strategijo (RCPS).

V zvezi s tem nas zanima:

Ali se morata ti dve investiciji (ena samostojna občine, druga v konzorciju z mestno občino) prijaviti v okviru dveh ločenih vlog, ali je mogoče obe vključiti v eno vlogo?

Ali je za konzorcijsko vlogo, ki se utemeljuje na RCPS, pogoj, da imajo vse občine v konzorciju sprejeto RCPS (oz. da je projekt v njej zajet)?

Ali lahko občina s CPS, sprejeto pred ZCPN, sodeluje kot partner v konzorcijski prijavi, katere skladnost se izkazuje z RCPS?

**Odgovor:**

V tem primeru se pripravita dve ločeni vlogi, saj gre za dve različni operaciji.

V primeru konzorcija občin, znotraj katerega vsaka sodelujoča občina izvaja bodisi ukrep, ki je načrtovan v CPS ali OCPS, bodisi del ali fazo ukrepa, ki je načrtovan v veljavni RCPS, je treba določiti nosilno občino, ki bo nastopala kot vlagatelj in upravičenec pri izvajanju operacije. Z nosilno občino bo podpisana pogodba o sofinanciranju operacije in bo zadolžena za vlaganje in oddajanje zahtevkov za izplačilo za vse občine v konzorciju.

**31. VPRAŠANJE, PREJETO: 5. 6. 2025; 12:06**

Ali je možno pridobivati sredstva tudi iz drugih virov financiranja že pred dodelitvijo sredstev iz tega razpisa, ali šele po odobritvi ali sploh ne? Pridobili bi sredstva na JR UTM in potem dofinancirali iz podnebnega sklada (upravičenih stroškov imamo za več kot 6 mio eur).

Zanima nas tudi kakšna so konkretna zahtevana dokazila in kaj točno pomeni splošni pogoj "Pridobljena dovoljenja in soglasja nosilcev urejanja prostora"?

**Odgovor:**

Ad 1) Projekt oziroma operacija ni in ne more biti predmet sofinanciranja iz drugih sredstev državnega ali EU proračuna. Ob tem opozarjamo, da mora imeti operacija, ki je predmet vloge, zaprto finančno konstrukcijo (po tekočih cenah) oz. ob upoštevanju virov po tem javnem razpisu zagotovljene ostale vire za izvedbo vseh aktivnosti operacije.

Ad 2) Pridobljena morajo biti vsa dovoljenja in soglasja/mnenja nosilcev urejanja prostora, ki so v skladu z relevantno zakonodajo obvezna in pridobljena. Gre za mnenja, s katerimi mnenjedajalci podajo soglasje, da je projektna dokumentacija za obravnavani projekt skladna s predpisi iz pristojnosti posameznega mnenjedajalca (npr. vodovod, kanalizacija, toplovod, telekomunikacije, ipd.).

### 32. VPRAŠANJE, PREJETO: 5. 6. 2025; 12:26

Pripravlja se operacija "Infrastruktura za pešce".

Lahko prosim dodatno obrazložite merilo

Površine za pešce so fizično ločene od površin za kolesarje: – višinska razlika ali vmesni zeleni pas in kolesarska steza, pot, pas ali kolesarji na cesti ob omejitvi hitrosti do 30 km/h: 15 točk – ločitev z razliko v tlaku (npr. pas granitnih kock, različno tlakovanje): 10 točk – ločitev pasov za pešce in kolesarje s črto: 5 točk – mešana površina za pešce in kolesarje ali kolesarji na cesti z omejitvijo nad 30 km/h: 0 točk	15; 10; 5 ali 0
--	-----------------

Delali bomo samo Infrastrukturo za pešce, ne pa za kolesarje, pločnik bo namenjen samo peščem. Kam se torej umesti površina za kolesarje, ki je točkovana? Potemtakem je tole mešana infrastruktura in ne infrastruktura namenjena samo peščem. Prav tako je bilo rečeno na informativnem dnevu, da mešana infrastruktura spada pod Infrastrukturo za kolesarje in ne pod infrastrukturo za pešce.

#### Odgovor:

Razumemo, da prijavljate samo *Ukrep 3: Infrastruktura za pešce* in da je predvideno vodenje kolesarjev po cesti skupaj z motornim prometom (soupleta prometnega pasu). Če je omejitev hitrosti na cesti do vključno 30 km/h, bo projekt pri tem merilu dosegel 15 točk, če je omejitev nad 30km/h, bo projekt pri tem merilu ocenjen z 0 točk.

Površina za promet pešcev in kolesarjev (prometni znak št. 2315) se lahko prijavlja kot upravičena le v primeru izjeme pri pogoju »Minimalna širina« in kot ukrep »Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«.

### 33. VPRAŠANJE, PREJETO: 5. 6. 2025; 12:31

DIIP je narejen in potrjen, skladno z razpisom bi dodali dodatne aktivnosti, vendar bistvo operacije ostaja enako. Skladno z **Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ**, je potrebno pripraviti novelacijo DIIP.

Ali se za začetek projekta smatra potrditev DIIP ali potrditev Novelacije DIIP?

#### Odgovor:

Kot začetek projekta se šteje datum sklepa o potrditvi DIIP. Ob tem opozarjamo, da termin »novelacija DIIP« ni uveljavljen termin, temveč gre v skladu z navedeno uredbo v tem primeru za »novelacijo IP«.

### 34. VPRAŠANJE, PREJETO: 5. 6. 2025; 13:09

Občina je pogodbeni partner z DRSI pri rekonstrukciji državne ceste. Po sofinancerskem sporazumu Občina sofinancira izgradnjo pločnika (mešana površina pešci in kolesarji), avtobusnih postajališč in kolesarske pasu na vozišču.

Projektna dokumentacija je bila izdelana v letu 2023, tripartitna pogodba, kjer Občina nastopa kot sofinancer z izvajalcem je bila podpisana marca 2025 dela pa bodo zaključena predvidoma marca 2026. Vprašanje je:

1. Ali lahko Občina glede na to, da ni investitor je pa sofinancer prijavi izgradnjo pločnika, kolesarskega pasu in postajališč na JR na državni cesti seveda ob izpolnjevanju pogojev

in v primeru, da ja Ali moramo posebej sklepati dogovor z DRSI glede na to, da je bil sofinancerki sporazum podpisan v letu 2018 in se je spremenila tudi vrednost investicije.

2. Glede investicijske dokumentacije nas zanima ali mora Občina posebej le to izdelati za del kjer uveljavlja sofinanciranje. DIIP je namreč pripravila DRSI v letu 2017, novelacija 2023?

Ker pripravljamo dva projekta na razpis nas zanima še:

3. Kako je s soglasji upravljavec/ nosilcev urejanja prostora glede na to, da se investicija izvaja kot VDJK, kjer po pravilniku niso zahtevana soglasja/mnenja k projektni dokumentaciji?
4. Ali je za izkazovanje pravice graditi dovolj Soglasje lastnika in ali mora le to biti notarsko overjeno?

#### **Odgovor:**

Ad 1) V primeru, da projekt izpolnjuje pogoje javnega razpisa, takšen projekt občina lahko prijavi na javni razpis. Pri čemer je vlogi potrebno priložiti sofinancerski sporazum, ki je bil sklenjen med občino in DRSI. Dodatnega dogovora v tem primeru ni potrebno sklepati.

Ad 2) Iz investicijske dokumentacije mora biti nedvoumno razvidna razčlenitev stroškov operacije na upravičene in neupravičene stroške, finančni in terminski načrt z razdelanimi aktivnostmi za izvedbo operacije, finančna in ekonomska analiza stroškov in koristi ter zaprta finančna konstrukcija. V kolikor je iz že izdelane investicijske dokumentacije jasno razvidno izpolnjevanje pogojev za ugotavljanje upravičenosti ter vseh prej navedenih elementov operacije (v vašem primeru operacijo predstavlja le del projekta, ki se izvaja skupaj z DRSI) ter je to investicijsko dokumentacijo potrdil (tudi) zakoniti zastopnik vlagatelja, jo je teoretično možno predložiti. Ker pa je najverjetneje investicijska dokumentacija izdelana na ravni celotnega projekta, je za potrebe izpolnjevanja pogojev za ugotavljanje upravičenosti in ocenjevanje vloge po merilih za ocenjevanje priporočljivo, da se izdela ločena investicijska dokumentacija za del projekta, ki bo predmet operacije, katero potrdi zakoniti zastopnik vlagatelja (občine).

Ad 3) Za potrebe dokazovanja izvedljivosti projekta je treba vlogi priložiti vsa potrebna soglasja/mnenja nosilcev urejanja prostora, ne glede na vrsto posega, oz. če soglasja/mnenja niso potrebna (če projekt ne posega v nobeno drugo infrastrukturo, ne gre za varovano območje ipd.), je treba o tem priložiti izjavo vodje projektiranja.

Ad 4) Predložena morajo biti ustrezna dokazila, ki izkazujejo lastništvo oz. pravico graditi na vseh zadevnih nepremičninah (npr. izpis iz zemljiške knjige, najemna ali služnostna pogodba, sklenjena za obdobje najmanj 5 let po zaključku operacije, ustrezno soglasje solastnikov ipd.). Zgolj soglasje lastnika ne predstavlja ustreznega dokazila, ki bi izkazovalo pravico graditi.

## **35. VPRAŠANJE, PREJETO: 5. 6. 2025; 13:50**

Glede razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029 imamo vprašanje:

Ukrep 2: opredeljuje ureditev namenskih površin za JPP. Mi bi želeli zgraditi avtobusno postajo pod pogoji kot so dani v RD pri eni izmed osnovni šol za potrebe šolskih prevozov. Vključili bi še izgradnjo hodnika za pešce do naselja v neposredni bližini, ki bi povezoval avtobusno postajo, šolo in bližnje naselje (otroci hodijo tudi do postaje, da se peljejo v centralno šolo). Bi lahko vse skupaj bilo kot upravičen strošek?

Imamo pa še vprašanje glede upravičenih stroškov: če je minimalni znesek sofinanciranja upravičenih stroškov 125.000, potem moramo imeti investicijo v višini min 165.250 brez ddv. Ali si pravilno razlagamo?

**Odgovor:**

Ad 1) Investicija v urejanje avtobusnih postajališč za potrebe šolskega prevoza je lahko upravičena do sofinanciranja, vendar le v primeru, da izpolnjuje vse pogoje iz poglavja 7.2 *Posebni pogoji za ukrep »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«* besedila javnega razpisa. Prav tako je lahko do sofinanciranja upravičena investicija v površine za pešce, vendar le v primeru, da izpolnjuje vse pogoje iz poglavja 7.3 *Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za pešce«* besedila javnega razpisa.

Ad 2) Najnižji znesek sofinanciranja na tem javnem razpisu znaša 100.000 EUR, posledično morajo skupno priznani upravičeni stroški znašati najmanj 125.000 EUR. Vrste upravičenih stroškov so razvidne iz poglavja 5.4 *Upravičeni stroški* besedila javnega razpisa.

### 36. VPRAŠANJE, PREJETO: 5. 6. 2025; 15:15

Občina je leta 2020 pripravila DIIP, v katerih je predvidela sofinanciranje projekta iz sredstev MGRTŠ. Na podlagi omenjene dokumentacije je izvedla prijavo na razpis ter pričela z izvajanjem investicije. V času izvajanja je bilo ugotovljeno, da na razpisu ni bila uspešna. Kljub temu se je občina odločila nadaljevati z investicijo v varianti brez sofinancerskih sredstev, zaradi česar se je projekt izvajal počasneje in še ni zaključen. Ob tem izpostavljamo, da določenih aktivnosti, navedenih v investicijski dokumentaciji, občina ne bo izvedla, za kar bi bila potrebna novelacija. V zvezi s tem nas zanima:

1. Ali lahko z obstoječo investicijsko dokumentacijo (DIIP iz leta 2020) občina lahko kandidira na novem razpisu, kljub spremembam v obsegu izvedenih aktivnosti?
2. Ali bo v okviru predvidene novelacije v letu 2025 (odstranitev neizvedenih aktivnosti, sprememba vira financiranja) mogoče uveljavljati stroške za nazaj – in sicer za aktivnosti, izvedene po 1. 1. 2023?

**Odgovor:**

Ad 1) Glejte odgovor na vprašanje št. 3, Ad) 6.

Ad 2) Da.

### 37. VPRAŠANJE, PREJETO: 6. 6. 2025; 10:30

Prosim za odgovore na naslednja vprašanja vezani na ukrep 2: ureditev namenskih površin za JPP:

- Ali lahko na razpis prijavimo investicijo v zamenjavo informacijskih stebrov ali drugih obvestilnih tabel, s katerimi so trenutno opremljena določena obstoječa postajališča za mestne avtobuse z nadstrešnicami?
- Ali velja kot upravičena investicija na takih postajališčih in povezano s prvim vprašanjem tudi investicija v digitalne prikazovalnike?
- Ali je pogoj upravičenosti, da je postajališče umeščeno na vozišču in ne v odstavni niši?

**Odgovor:**

V primeru, da prijavljate *Ukrep 2: Ureditev namenskih površin za JPP*, mora projekt izpolnjevati vse pogoje, kot so določeni v poglavju 7.2 *Posebni pogoji za ukrep »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«* besedila javnega razpisa, pri čemer so upravičena le postajališča umeščena na vozišču.

V okviru upravičenih postajališč je lahko upravičena tudi investicija v digitalne prikazovalnike, (npr. prikaz prihoda avtobusov v realnem času), informacijske stebre in obvestilne table, ki niso namenjeni oglaševanju. Vloga s predmetno investicijo se bo ocenjevala v skladu z merili, ki veljajo za *Ukrep 2: Ureditev namenskih površin za JPP*, zato mora biti iz vloge razvidno izpolnjevanje vseh pogojev in doseganje meril za predmetni ukrep.



**JAVNI RAZPIS**  
**za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029**  
(oznaka: JR EKP UTM 2025)

**VPRAŠANJA IN ODGOVORI**

**OBJAVA: 8. 7. 2025 – 2. krog**

Odgovori so podani izključno na zastavljena vprašanja, pri čemer vseh dejstev ne poznamo. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo. Strokovna komisija za vodenje postopka na predmetnem javnem razpisu bo prejete vloge obravnavala izključno na podlagi predloženih listin v oddani vlogi in javno dostopnih informacij, ki jih bo preverjala v vseh fazah izvajanja javnega razpisa.

**38. VPRAŠANJE, PREJETO: 9. 6. 2025; 7:50**

Občina XY bi na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029, prijavi projekt izgradnje pločnika v naselju XY.

Trenutno je omenjeni odsek brez zgrajenih pločnikov. Projektna dokumentacija "IZN - izvedbeni načrt" je bila izdelana oktober 2023. Občina bi zgradila obojestranski pločnik v dolžini 220 metrov, prehodi za pešce bi bili urejeni na dvignjeni ploščadi. Upoštevane so tudi taktilne označbe za slepe in slabovidne. Po izdelani projektni dokumentaciji je obojestranski pločnik širine 1,50 metra, širina voznega pasu je 2 x 3,0m. Izvedla bi se tudi rekonstrukcija omrežja cestne razsvetljave. Omejitev hitrosti je predvidena 50 km/h.

Sprašujemo vas, ali občina z projektom izgradnje pločnika XY ustreza kriterijem za prijavo in dodelitev sofinancerskih sredstev iz omenjenega razpisa?

**Odgovor:**

Takšen projekt ne bi bil upravičen do sofinanciranja po tem javnem razpisu, saj ne izpolnjuje pogoja *minimalna širina*. Izjema minimalne širine 1,5 m velja za projekte, za katere je projektiranje zaključeno, vsa potrebna dovoljenja in soglasja pa pridobljena do 1. 1. 2023.

**39. VPRAŠANJE, PREJETO: 9. 6. 2025; 14:11**

V občini XY se v partnerstvu z Direkcijo za vode izvaja projekt »Dodatni ukrepi za zagotavljanje poplavne varnosti v občini XY«, na podlagi sporazuma, ki je bil z DRSV podpisan leta 2022.

Projekt zajema protipoplavne ureditve na več območjih in je sofinanciran iz Nacionalnega načrta za okrevanje in odpornost (NOO).

Po sporazumu o skupni izvedbi investicije, je občina XY izdelala vso potrebno tehnično dokumentacijo, pridobila vsa zemljišča ter vsa pravnomočna gradbena dovoljenja. Občina XY je za vsa izvedena dela izstavila zahtevek DRSV in dobila povrnjene vse stroške.

Naknadno so bili sklenjeni aneksi, saj je občina v imenu in na račun DRSV izvedla tudi javna naročila za izvedbo. Vse iz naslova pohitritve aktivnosti, saj je potrebno vse NOO projekte zaključiti operativno do 31. 3. 2026, administrativno pa do konca junija 2026.

Krožišče na regionalni cesti XY, ki se navezuje na novi most na XY je ločena investicija, kjer je investitor DRSI, občina pa sofinancer.

V sklopu izgradnje krožišča je predvidena tudi izgradnja kolesarska steze, pločnikov, javne razsvetljave in infrastrukture na območju krožišča – ti stroški po sporazumu o sofinanciranju (DRSI – občina) finančno pripadajo občini.

Zanima nas ali lahko te stroške oz. operacijo, ki pripada občini, prijavimo na JR EKP UTM 2025?

**Odgovor:**

Takšen projekt lahko prijavite na predmetni javni razpis, po napisanem kot dva ločena ukrepa »infrastruktura za pešce« in »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«, pri čemer mora biti izkazano izpolnjevanje pogojev, ki so določeni v besedilu javnega razpisa, in sicer za oba ukrepa.

#### 40. VPRAŠANJE, PREJETO: 9. 6. 2025; 15:37

Na podlagi informacij, ki ste jih posredovali na informativnem dnevu 5. 6. 2025, vas prosimo za jasno pojasnilo glede možnosti sodelovanja več občin v konzorciju v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029.

Na razpis se nameravamo prijaviti kot konzorcij več občin s prijavo na Ukrepe 4: Infrastruktura za kolesarje.

Prijava bi vključevala:

- občine iz Vzhodne in Zahodne kohezijske regije,
- nobena izmed občin nima izdelane RCPS, - ena občina ima izdelano OCPS,
- ostale občine imajo izdelano CPS.

Zanima nas naslednje:

- Ali je konzorcij v takšni sestavi upravičen do prijave na Ukrepe 4?
- Ali zadostuje, da ima vsaka vključena občina vsaj CPS ali OCPS, če RCPS ni izdelana?

Prosimo vas za informacije kaj vse je potrebno, da ima posamezna občina izdelano (CPS, OCPS, RCPS) znotraj konzorcija, da bo projekt upravičen do sofinanciranja?

**Odgovor:**

V skladu s poglavjem 4 *Vlagatelji in upravičenci* besedila javnega razpisa je lahko vlagatelj tudi konzorcij občin, znotraj katerega ima vsaka sodelujoča občina izdelano CPS, sprejeto pred veljavnostjo ZCPN, oz. OCPS, sprejeto v skladu z ZCPN. Izdelana in sprejeta RCPS ni pogoj za kandidiranje občin v konzorciju na predmetnem javnem razpisu. Pri tem poudarjamo, da mora biti ukrep, ki je predmet vloge na javni razpis, skladno s splošnim pogojem *skladnost ukrepa/ukrepov s celotno prometno strategijo*, načrtovan v CPS ali OCPS vsake sodelujoče občine. Znotraj konzorcija je potrebno določiti vodilno občino, k vlogi pa je potrebno, poleg vseh zahtevanih dokazil, priložiti tudi konzorcijsko pogodbo v skladu z razpisno dokumentacijo.

#### 41. VPRAŠANJE, PREJETO: 10. 6. 2025; 8:52

Občina XY namerava na javni razpis z oznako JR EKP UTM 2025 prijaviti projekt izgradnje kolesarske povezave v okviru ukrepa »Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«. Pri pripravi dokumentacije oz. pridobivanju zemljišč se nam poraja sledeče vprašanje na katerega vas prosimo, da podate odgovor.

Vprašanje:

Eden izmed splošnih pogojev za ugotavljanje upravičenosti je tudi Izkazovanje lastništva zadevnih nepremičnin oziroma pravica graditi. Vlagatelj lahko izkazuje pravico graditi s služnostno pogodbo, sklenjeno za obdobje najmanj 5 let po zaključku operacije. Ali lahko vlagatelj z lastnikom nepremičnine sklene služnostno pogodbo, s katero dogovori odkup oziroma pridobitev lastninske pravice zgrajene trase kolesarske poti takoj po končani gradnji (pred potekom 5 let po zaključku operacije)?

**Odgovor:** Da.

#### 42. VPRAŠANJE, PREJETO: 10. 6. 2025; 8:58

Na javni razpis za sofinanciranje ukrepov UTM nameravamo prijaviti premostitveni objekt čez reko – brv za pešce in kolesarje.

Brv se bo navezovala na obeh straneh na kolesarsko pot in predstavlja najkrajšo in najbolj neposredno povezavo na različna območja v občini XY (stanovanjsko območje, trgovski center, športne površine,...).

Gre za ključno povezavo, s katero bomo ponovno vzpostavili rekreacijsko os ob reki, ki je bila zaradi poplav v letu 2023 prekinjena. Obstoječi most je poškodovan do te mere, da prehod ni mogoč in je predviden za rušenje.

Za brv imamo pridobljeno gradbeno dovoljenje in zagotovljeno pravico graditi. Širina brvi je 4,38 m, širina prometnih površin na mostu znaša 3,18 m. Ali je brv upravičena do sofinanciranja?

**Odgovor:**

Skladno z drugim odstavkom 42. člena Pravilnika o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2) mora biti širina nadvoza/mostu za dvosmerni kolesarski promet najmanj 3,5 m. Brv, ki ima širino prometnih površin na mostu 3,18 m ni v skladu s predpisi in ne izpolnjuje splošnega pogoja popolnost vloge z zahtevami javnega razpisa.

#### 43. VPRAŠANJE, PREJETO: 10. 6. 2025; 15:33

V nadaljevanju pošiljam vprašanja za Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025):

1. Ukrep 1: rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno: Del ulice je bil pred tremi leti preurejen v enosmerno cesto samo s postavitvijo prometne signalizacije. Končni projekt pa predvideva celovito ureditev ulice (rekonstrukcija vozišča, ločitev in zagotovitev površin za pešce, tlakovanje, umirjanje prometa, zelene površine, urbana oprema,...) Ali lahko dokončanje takega projekt prijavimo na javni razpis?
2. Digitalizacija (str. 8, 9): Prijavili bomo projekt gradnje nove kolesarske povezave na določeni trasi. Želimo prijaviti tudi podporni ukrep naložbo v digitalizacijo, in sicer popis oziroma vpis celotne občinske infrastrukture za pešce in kolesarje v BCP. Ali lahko stroške vpisa vseh peš in kolesarskih površin v BCP vključimo v projekt kolesarske povezave, in sicer s prikazom stroškov v investicijski dokumentaciji in ločeno izbiro izvajalca del (ne izvajalca gradnje) za vpis

infrastrukture v BCP? Seveda ob upoštevanju omejitve višine stroškov digitalizacije iz razpisa – 20% priznanih upravičenih stroškov in 50.000 EUR.

3. Gradnja komunalne infrastrukture (str. 12): Prijavili bomo projekt gradnje nove kolesarske povezave na določeni trasi. Ali je gradnja javne razsvetljave ob kolesarski povezavi izven naselja upravičen strošek? Ali je upravičen strošek osvetlitev skupnega prehoda za kolesarje in pešce? JR je projektirana samo za osvetlitev kolesarske povezave in prehodov za pešce ne pa za osvetlitev vozišča ceste.
4. Obdobje upravičenosti (str. 13): Ali je račun za PZI upravičen strošek, če je bil delni račun izdan pred potrditvijo DIIP, delni račun pa po potrditvi DIIP?
5. V kolikor zraven kolesarske povezave izgradimo kratek del pločnika (od križišča do avtobusnega postajališča) širine 1,6m, ali je ta del pločnika upravičen strošek? Ga lahko prijavimo znotraj ukrepa 4 infrastruktura za kolesarje ali je potrebno za ta del pločnika upoštevati določila Ukrepa 3 infrastruktura za pešce?
6. Kolesarska povezava poteka polovico trase ob gozdu in polovico ob poljih. V delu ob gozdu je praktično v celoti osenčena, v delu ob njivah pa na eni strani obdana s kmetijskimi površinami na drugi strani pa zaradi odmika od ceste z zelenim pasom. Ali je kljub temu potrebna dodatna projektna zasaditev in ozelenitev za pridobitev točk iz merila Privlačnost?
7. Določilo razpisa na str. 34: »Kolesarska povezava povezuje glavno večmodalno vozlišče v kraju, ki zagotavlja varno parkiranje koles, z glavnimi območji delovnih mest«. Kaj pomeni zagotavljanje varnega parkiranja koles? Je dovolj stojalo za kolesa na javni površini ob avtobusnem postajališču ter urejeno javno razsvetljavo?
8. V primeru, da se tekom ocenjevanja vloge s stani MOPE ugotovi, da bi del načrtovanih stroškov projekta moral biti opredeljen kot neupravičen strošek (npr. del pločnika ali avtobusno postajališče v niši ali kar koli podobnega). Ali to pomeni poziv za dopolnitev vloge in spremembo investicijske dokumentacije ali zavrnitev celega projekta?

#### **Odgovor:**

Ad 1) Da, v kolikor gre za projekt rekonstrukcije dvosmerne ceste v enosmerno cesto je lahko upravičena tudi samo druga faza, če je prva faza (prometna signalizacija brez fizične zožitve cestišča) bila izvedena pred 1. 1. 2023 in torej pred obdobjem upravičenosti po javnem razpisu.

Ad 2) Da, ob upoštevanju pogojev javnega razpisa.

Ad 3) Javna razsvetljava ob kolesarskih in peš površinah, zgrajenih v okviru tega javnega razpisa, je upravičena znotraj in izven naselij vendar le, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa. Pri tem priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture (kamor sodi tudi javna razsvetljava) ne smejo presežati 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture.

Ad 4) Upravičeni stroški in izdatki so tisti stroški in izdatki, ki so nastali od datuma sprejetja sklepa o potrditvi DIIP dalje in v obdobju upravičenosti, ki je določen v javnem razpisu (1. 1. 2023 – 31. 3. 2029). Stroški izdelave PZI so upravičeni samo od datuma sprejetja sklepa o potrditvi DIIP dalje.

Ad 5) Pločnik se lahko prijavi pod ukrep »infrastruktura za pešce«.

Ad 6) Namen merila ozelenjevanja kolesarskih in peš povezav je zagotavljanje osenčenosti teh površin v prihodnosti. Pri ocenjevanju se upošteva izpolnjevanje merila znotraj meje obdelave projekta, ki je zamejen s cestnim zemljiščem.

Ad 7) Kot varno parkirišče za kolesa na večmodalnem vozlišču se šteje parkirišče, ki izpolnjuje usmeritve, zapisane v poglavju 6 Smernic za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih (str. 50 – 55). Potrebno je zagotoviti ustrezno število in lokacijo navedenih stojal za priklenitev kolesa.

Ad 8) Upravičeni in neupravičeni stroški so naštet v poglavju 5.4 Upravičeni stroški besedila javnega razpisa, kar je potrebno upoštevati pri pripravi investicijske in projektne dokumentacije.

Če pa se vaše vprašanje morda nanaša bolj na izpolnjevanje razpisnih pogojev, pojasnjujemo, da bodo v skladu s poglavjem 6 *Pogoji za ugotavljanje upravičenosti* besedila javnega razpisa vloge, ki ne bodo izpolnjevale pogojev za ugotavljanje upravičenosti (tudi v primeru, da le en ukrep, ki je prijavljen kot upravičen za sofinanciranje, ne bo izpolnjeval razpisnih pogojev), zavrnjene. Poleg tega besedilo javnega razpisa določa, da v primeru dvoma glede izpolnjevanja pogojev, zahtev ali navedb v vlogi, lahko ministrstvo zahteva dodatna pojasnila ali dokazila.

#### 44. VPRAŠANJE, PREJETO: 10. 6. 2025; 15:37

Občina ima sprejeto CPS leta 2018. Ker gre za strateški dokument, CPS ni detajlno obravnaval točen potek npr. kolesarske mreže (CPS se ni opredeljeval ob kateri cesti bi potekala kolesarka še manj pa na kateri strani ceste je predvidena). Imamo pa v CPS - akcijskem načrtu ukrepov za izkoriščanje potencialov kolesarjenja zapisano »Nadaljevanje postopne vzpostavitve sklenjene kolesarske mreže zunaj mesta XY«. Lahko v sklopu zapisanega planiramo projekte kolesarske povezave med kraji zunaj mesta XY? Ali se lahko upošteva CPS prejeta 2018, če je veljavnost srednjeročnih ciljev 5 let (2023).

##### Odgovor:

Če je v akcijskem načrtu CPS predvidena vzpostavitev sklenjene kolesarske mreže, mora biti iz CPS/OCPS razviden vsaj okvirni predlog sklenjene kolesarske mreže ali kolesarske povezave med navedenimi naselji/smermi, npr. lahko kot problem v analizi stanja, grafičnih prikazih v dokumentu, kot navedba projekta v opisu stebra kolesarjenja ali akcijskem načrtu.

JR EKP UTM 2025 omogoča tudi sofinanciranje neizvedenih ukrepov iz CPS-jev prve generacije (praviloma sprejetih v letih 2017 in 2018, vendar pred sprejemom ZCPN).

#### 45. VPRAŠANJE, PREJETO: 12. 6. 2025; 8:53

Smo ena izmed občin, ki se aktivno pripravlja na prijavo na Javni razpis UTM in sicer na področju trajnostnih prometnih ureditev, izgradnjo infrastrukture za kolesarje in širitve javne mreže za izposajo koles.

Po javni najavi razpisa v januarju 2024 smo bili z nekaterimi občinami v stiku glede skupne prijave v okviru konzorcija, kjer nas druži istovrstna infrastruktura.

Po sami objavi razpisa letos smo aktivnosti nadaljevali, do informativnega dneva, kjer je predstavnik MOPE dal pojasniti, ki takšen pristop onemogoča. Tega sami sicer nismo zaznali iz besedila razpis.

Zato vas prosim za pojasnilo:

- Ali občine smejo prijavljati konzorcij? Vsaka občina ima svoj dokument CPS, sodelujejo pa na podlagi konzorcijske pogodbe.
- Kje se pojavlja geografska omejitev občin? Rečeno je namreč bilo, da občine ki se geografsko ne dotikajo ne smejo podati skupne prijave.

Prosim Vas za tolmačenje in usmeritev na besedilo, ki predmetne omejitve omenja.

##### Odgovor:

Ad 1) Glejte odgovor na vprašanje št. 40.

Ad 2) Geografska povezanost teritorijev občin ni pogoj za oblikovanje konzorcija, a opozarjamo, da se za ugotavljanje doseganja meril upošteva skupna ocena po merilih za operacijo, torej izračunana po formuli na ravni konzorcija, ne pa za posamezen ukrep posamezne občine. V vašem predlogu se za izračun točk po merilu *delež zagotovljenih neprekinjenih in neposrednih kolesarskih povezav med postajami, ki so predmet operacije, med vsemi možnimi kolesarskimi povezavami med temi postajami* štejejo v celoti tudi povezave med postajami v različnih občinah,

ki torej nujno potekajo preko območja tretje občine. Na kakovost take povezave občini prijaviteljici nimata neposrednega vpliva. Doseganje merila mora biti razvidno iz vloge.

Vlogo torej lahko predloži tudi konzorcij občin, ki medsebojno niso geografsko povezane, a mora v tem primeru vsaka posamezna občina izpolnjevati pogoj strateške podlage s CPS/OCPS, v katerih (vseh CPS/OCPS v konzorciju) je ukrep jasno opredeljen.

Na informativnem dnevu je bila pojasnjena geografska omejitev veljavnosti strateškega dokumenta, ki je določena z območjem, ki ga CPS pokriva (CPS/OCPS pokriva območje posamezne občine, RCPS pokriva območje določeno v samem dokumentu). V kolikor se projekt sklicuje na strateško podlago RCPS, ta RCPS predstavlja izpolnjevanje pogoja za sofinanciranje ukrepa/ov z območja, ki ga ta RCPS pokriva.

## 46. VPRAŠANJE, PREJETO: 12. 6. 2025; 10:39

1. Zanima nas ali lahko občina odda dve ločeni vlogi za JR UTM 2025, in sicer za vsako investicijo (cesto) posebej, ali mora oddati eno, v kateri so združene investicije (ceste)?
2. Pri ukrepu 1: Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti je obvezna ukinitvev vseh parkirišč za motorna vozila na/ob ulici. Zanima nas ali je pri tej zahtevi predvideno tudi, da se ob ulici ukinejo samostojna parkirišča, kot npr.

Pri preureditvi ceste v industrijski coni bi se prijavili na Ukrep 3: Infrastruktura za pešce in Ukrep 4: Infrastruktura za kolesarje. Trenutno ima ulica naslednjo razporeditev: cesta, pločnik in za pločnikom čelna parkirišča (nevarno za pešce, ker vsako motorno vozilo prečka pri uvozu/izvozu na parkirišče pločnik). Cesta nima kolesarske poti. Slika trenutnega stanja:



Ulico bi preuredili tako, da bi imela naslednjo razporeditev: zožitev ceste, na cesti dodana nova kolesarska površina, ob cesti čelna parkirišča in za parkirišči površina za pešce. Ali je lahko v tem primeru poleg nove površine za pešce (ukrep 3) in nove površine za kolesarje (ukrep 4) upravičen strošek tudi preureditev čelnih parkirišč na/ob ulici? V JR UTM 2025 je namreč navedeno »Gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestatitve vodov...) se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa, vendar priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture ne smejo presežati 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture.«. V konkretnem primeru je prestatitev parkirišč nujna, zaradi izvedbe površine za pešce.



#### Odgovor:

Ad 1) Glejte odgovor na vprašanje št. 1 (1. krog - objavljeno 13. 6. 2025).

Ad 2) Ukrep »celovita preureditev ulic in cest« je upravičen, ko je namen projekta celovita (prometna in urbanistično-oblikovalska) rekonstrukcija ulic in cest z **vzpostavitvijo novih površin oz. bistvenim izboljšanjem obstoječih površin za pešce in/ali kolesarje**, vključno z izvedbo ukrepov za varnost, udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce (kot npr. ozelenitev/zasaditev površin, vodni elementi), brez zožitev profila za pešce (ali kolesarje, če so vodeni po ločeni površini) ter **sočasna izvedba ukrepov za bistveno zmanjšanje količine motoriziranega prometa in njegovo umiritev**. Predvideni projekti za ta ukrep so predvsem na ulicah, kjer med objekti ob ulici ni prostora za izvedbo ločenih površin za pešce in kolesarje. Iz priloženih slik je razvidno, da je prostora dovolj, če se ukinejo parkirišča za avtomobile. Cilj projektov celovite rekonstrukcije je tudi zmanjšanje privlačnosti za motorni promet, kar med drugim želimo doseči tudi s pogojem ukinitve vseh parkirišč na/ob ulici, zato ta velja tudi za »samostojna« pravokotna parkirišča ob ulici. Pogoj ne velja le za ločena samostojna parkirišča, ki niso del ceste in imajo s to ulico/cesto le (skupen) uvoz/izvoz. Parkiranja, kot je razvidno iz slike, kjer je vsako parkirno mesto dostopno neposredno z ulice, ne moremo šteti za ločeno parkirišče, ne glede na morebitno zasebno lastništvo. Lahko pa projekt prijavite pod ukrepa »infrastruktura za pešce« in »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«, če tak projekt izpolnjuje pogoje za ta ukrepa, določene z javnim razpisom.

Ad 3) Urejanje parkirnih mest za avtomobile ni upravičen namen v okviru tega javnega razpisa. V primerih, ko ukrep predvideva gradnjo/rekonstrukcijo parkirišč za avtomobile, to v projekt vključite kot neupravičen strošek. Površin za motorni promet po JR UTM ne moremo šteti med komunalno infrastrukturo. Kot komunalna infrastruktura je mišljena infrastruktura, ki ni prometna (npr. vodovod, kanalizacija, energetska infrastruktura, javna razsvetljava...) in je poseg vanjo **nujno potreben zaradi posegov, ki so po JR EKP UTM 2025 upravičen namen**.

#### 47. VPRAŠANJE, PREJETO: 16. 6. 2025; 10:40

Pripravljamo investicijski projekt, ki ga bomo prijavili na vaš razpis. Investicija zajema umestitev mešane kolesarske površine za souporabo kolesarjev in pešcev na odseku lokalne ceste. Glede na to, da investicija ureja infrastrukturo za pešce in kolesarje nas zanima, pod kateri ukrep prijavimo našo investicijo?

#### Odgovor:

Mešana površina za promet pešcev in kolesarjev (prometni znak 2315) je upravičen strošek samo kot izjema pri ukrepu »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«, pri čemer mora izpolnjevati tako posebne pogoje za ukrepa »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave« in »infrastruktura za pešce«. Možnost uveljavljanja izjeme je jasno določena v posebnem pogoju

širina kolesarskih površin. Projekti kolesarskih povezav, projektiranih kot mešana površina za promet pešce in kolesarjev, ki ne bodo izpolnjevali izjeme, bodo zavrženi.

#### 48. VPRAŠANJE, PREJETO: 16. 6. 2025; 13:43

Občina XY pripravlja projektno dokumentacijo za Celovito ureditev centra XY, ki vključuje tudi preureditev obstoječega avtobusnega postajališča, na katerem se izvaja integrirani medkrajevni in mestni linijski prevoz potnikov.

Obstoječe avtobusno postajališče leži ob državni cesti Kraj A – Kraj B in cestnem priključku lokalne ceste. Sestavlja ga niša za ustavljanje avtobusov iz smeri Kraja B, ki je locirana ob vozišču državne ceste in peron, ki je lociran v varovalnem pasu držane ceste. Na obstoječem peronu avtobusne postaje ustavljajo medkrajevni in mestni avtobusi. Avtobusno postajališče ni locirano na vozišču.

Načrtovana rekonstrukcija avtobusne niše oz. postajališča obsega:

- Pokriti prostor - čakalnico
- Avtomat za prodajo vozovnic
- Informacije o voznem redu
- Urejene prometne površine

Javne sanitarije niso predvidene direktno na postajališču, temveč v radiju cca. 100 m.

V razpisu je za ukrep 2: Ureditev namenskih površin za JPP predvideno financiranje le za gradnjo/rekonstrukcijo avtobusnih postajališč, ki so vzpostavljena na vozišču in avtobusnih postaj.

Ali moramo glede na to, da v občini XY urejamo postajališče, ki ni umeščeno na vozišče, in ne urejamo avtobusne postaje, zadostiti vsem pogojem za ureditev avtobusne postaje, kot je določeno v javnem razpisu točka 7.2 - oprema avtobusne postaje in Pravilniku o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj.

V javnem razpisu, točka 7.2 Ureditev namenskih površin za JPP, za podukrep Oprema avtobusne postaje, je kot pogoj navedeno, da mora imeti avtobusna postaja poleg zahtev Pravilnika o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj, predvideno zaprto čakalnico za najmanj 15 oseb. Postaje morajo biti prilagojene invalidom skladno z Zakonom o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI).

V 2. točki 8. člena Pravilnika o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj, je navedeno, da mora imeti zadostno število peronov za varen vstop oziroma izstop potnikov, ki ustrezajo pogojem iz 6. člena tega pravilnika, pokrit prostor za zadrževanje potnikov, mesta za prodajo vozovnic, elektronski medij za informacije o voznih redih ali tablo z objavo izvlečkov iz voznih redov, javne sanitarije in urejene prometne površine.

Prosimo za vaš odgovor ali glede na predvideno ureditev avtobusnega postajališča s sanitarijami v neposredni bližini (oddaljenost cca 100) in avtomatom za prodajo kart (tj. da načrtovana avtobusna postaja ustreza 2. točki 8. člen Pravilnika o opremljenosti avtobusnih postaj vezano na 6. člen Pravilnika) izpolnjujemo pogoje za pridobitev sofinanciranja v okviru javnega razpisa, točka 7.2 – Ureditev namenskih površin za JPP oz. ali lahko uvrstimo predvideno preureditev avtobusnega postajališča pod kateri drug razpisan ukrep (npr. celovita preureditev ulic in cest - v smislu izboljšanja pogojev za JPP).

#### **Odgovor:**

Pogoji javnega razpisa za avtobusne postaje in zahteve, kot jih določajo 2., 3., 4., 5., 6. in 7. člen Pravilnika 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) veljajo le za avtobusne postaje v mestnih občinah. Avtobusne postaje/pomembnejša avtobusna postajališča v ostalih občinskih središčih, ki so fizično ločena od vozišča, pa morajo upoštevati zahteve, kot jih določajo 8., 9. in 10. člen navedenega pravilnika (zadostuje en skupen pokrit prostor za zadrževanje potnikov za več peronov) in pogoje javnega razpisa za avtobusno postajališče z izjemo izpolnjevanja pogoja avtobusno postajališče na vozišču.

Avtomat za prodajo kart zadostuje zahtevi pravilnika »mesta za prodajo kart«, ravno tako se kot javne sanitarije na pomembnejšem avtobusnem postajališču lahko upoštevajo sanitarije v radiju 100 m, do katerih vodijo usmerjevalne table in so javno dostopne.

Ukrep gradnje/preureditve pomembnejšega avtobusnega postajališča ni možno uvrstiti kot upravičen pod druge ukrepe na tej javnem razpisu.

#### **49. VPRAŠANJE, PREJETO: 16. 6. 2025; 14:09**

V povezavi z Javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 mi dovolite vprašanje ali pod upravičene stroške sodita:

- strošek izdelave DIIP in
- strošek izdelave finančne vrzeli operacije?

##### **Odgovor:**

Glejte odgovor na vprašanje št. 27 (1. krog – objavljeno 13. 6. 2025).

Stroški izdelave finančne vrzeli operacije so upravičeni, če so nastali v obdobju upravičenosti, tj. po datumu sklepa o potrditvi DIIP in znotraj obdobja upravičenosti, kot ga določa besedilo javnega razpisa (1. 1. 2023 – 31. 3. 2029).

#### **50. VPRAŠANJE, PREJETO: 17. 6. 2025; 9:28**

Občina namerava na območju, kjer poteka motorni promet, v sklopu ukrepa »celovita preureditev ulic in cest«, vzpostaviti »območje skupnega prometnega prostora«.

V posebnih pogojih javnega razpisa za vse vrste podukrepov znotraj ukrepa »celovita preureditev ulic in cest« (poglavje 7.1. javnega razpisa) je zapisano, da mora podukrep »območje skupnega prometnega prostora«, vključevati postavitve stacionarnega merilnika hitrosti ali prikazovalnika hitrosti.

Glede na to da namerava občina na območju, kjer trenutno poteka motorni promet, vzpostaviti »območje skupnega prometnega prostora«, ki bo zaprto za motorni promet (dovoljeno bo le kratkotrajno parkiranje, ustavljanje, dostava in dostop za stanovalce), nas zanima ali je v tem primeru postavitve stacionarnega merilnika hitrosti ali prikazovalnika hitrosti na tem območju obvezna?

##### **Odgovor:**

Da, s postavitvijo stacionarnega radarja ali prikazovalnika hitrosti se zagotovi izpolnjevanje pogoja za ta ukrep.

#### **51. VPRAŠANJE, PREJETO: 18. 6. 2025; 11:56**

V okviru priprave prijave na javni razpis JR EKP UTM 2025 vas prosiva za pojasnilo glede možnosti skupne prijave dveh občin, ki razpolagata z lastnima Celostnima prometnima strategijama (CPS), izdelanima in potrjenima skladno z veljavno zakonodajo.

Gre za projekt, kjer želiva skupaj prenoviti cesto, ki poteka neprekinjeno iz ene občine v drugo in tako predstavlja enotno prometno povezavo. Cesta je izpostavljena v obeh CPS-jih, vključenih občin.

V tem okviru naju zanima:

- ali zadostuje, da imata obe občini potrjen CPS, v katerem je opredeljena skupna prometna povezava,
- ali je za skupno prijavo dveh občin kljub temu potrebna izdelava oziroma formalno sprejeta regionalna celostna prometna strategija (RCPS).

**Odgovor:**

V skladu z besedilom javnega razpisa mora biti ukrep, ki ga občina izvaja znotraj konzorcija občin, načrtovan v CPS ali v OCPS. Za skupno prijavo dveh občin v konkretnem primeru, ko ima vsaka občina potrjeno CPS, izdelana in sprejeta RCPS ni pogoj za konzorcijski nastop.

## 52. VPRAŠANJE, PREJETO: 18. 6. 2025; 12:12

XY je z občinami celotne regije opravil sestanke na temo Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 ter preveril želje in potrebe občin. Na sestankih so se oblikovala vprašanja, ki so zbrana v priponki, poleg pobude glede OCPS.

1. Ali se pod namenske površine za uporabo motornega prometa štejejo tudi parkirišča in površine za parkiranje?
2. Ali je za podatek s katerim opredelimo število vozil na dan potrebno izkazati z izvedbo štetja vozil?
3. Ali se sme v primeru, da so obstoječa drevesa neprimerna za mestni občestni prostor le ta nadomestiti z novimi (glede na zapis, da je potrebno obstoječa drevesa ohranjati), gre za Acer platanooides 'Globosum' (kroglasti ostrolistni javor), ki s svojo rastjo krošnjo na 2,5m in širino 6m posega v cestno telo in onemogoča intervencijo?
4. Ali se pod ukrep nove zasaditve, ki jo sestavljajo grmovnice, razume, da gre za grmovnice, trajnice, okrasne trave ali izključno grmovnice?
5. Ali je preureditev oziroma prestavitve občinske ceste upravičen strošek? Občina bi s prestavitvijo občinske ceste prišla do površine, ki bi bila primernejša za mobilnost pešcev in kolesarjev, saj obstoječa ne omogoča širitve.
6. Jasnejša obrazložitev, kaj točno pričakujejo v projektni in investicijski dokumentaciji?
7. Ali lahko občina prijavi ureditev pločnika in ga razdeli na več odsekov?

Pobuda več občin XY regije:

Presoja OCPS ponekod poteka (pre)počasi, vmes so še poletni dopusti, zato se pojavlja skrb, da OCPS ne bodo sprejete do prvega roka 30. 9. 2025. Zato bi bil zelo dobrodošel odložni pogoj oziroma podaljšanje roka za sprejete OCPS.

**Odgovor:**

Ad 1) Parkirišča in površine za parkiranje avtomobilov so namenske površine za motorni promet.

Ad 2) Podatek o številu vozil na dan na cesti mora biti preverjen z avtomatskim štetjem vozil (indukcijske zanke in druge tehnologije štetja vozil kot npr. radarski detektorji), izrednim štetjem vozil, podatki prikazovalnikov hitrosti, ...

Ad 3) Cilj merila *ozelenjevanje* pri ukrepih »celovita preureditev ulic in cest«, »infrastruktura za pešce« in »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave« je zagotavljanje osenčenosti površin za aktivne oblike mobilnosti v prihodnje. Na podlagi vašega vprašanja opredelitev glede smiselne prilagoditve projekta v konkretnem primeru ni možna.

Ad 4) Med grmovnice se lahko šteje vsakršna zasaditev višjih rastlin, ki ne predstavlja le zatravljena površin znotraj meje obdelave projekta in cestnega zemljišča.

Ad 5) Ne, urejanje površin za motoriziran promet ni upravičen namen po tem javnem razpisu, razen v okviru ukrepa »celovita preureditev ulic in cest«.

Ad 6) Investicijska in projektna dokumentacija morata biti pripravljena skladno z veljavnimi predpisi in zahtevami javnega razpisa. Iz dokumentacije mora biti jasno razvidno izpolnjevanje pogojev in doseganje meril za ukrep/e, ki jih vlagatelj prijavlja kot upravičene znotraj projekta. Iz projektne dokumentacije mora biti jasno razvidna ustrežna projektna rešitev (v grafični in tekstualni obliki), v investicijski dokumentaciji pa podana utemeljitev izpolnjevanja vseh pogojev javnega razpisa (vključno z referenco na dokument, poglavje in stran, ki dokazuje izpolnjevanje posameznega pogoja).

Ad 7) Pločnika v eni ulici ni smiselno deliti na več projektov/vlog, pločnike v različnih (nepovezanih) ulicah se lahko bodisi združi v en projekt (pri čemer se preverja izpolnjevanje pogojev in doseganje meril za vsak odsek posebej), bodisi se prijavi vsak odsek ločeno v okviru posamezne vloge.

V zvezi z vašim predlogom glede podaljšanja roka pojasnjujemo, da sta občinam za oddajo vloge na javni razpis na voljo dva prijavna roka, in sicer: 30. 9. 2025 ter 30. 4. 2026. Podaljšanje rokov trenutno ni predvideno.

### 53. VPRAŠANJE, PREJETO: 19. 6. 2025; 12:13

Pripravljamo projekt za prijavo na vaš javni razpis. Trenutno je v izdelavi PZI projektna dokumentacija. Investicijska dokumentacija bo predvidoma izdelana v avgustu in bo obravnavana na seji občinskega sveta v septembru, ko bo tudi sprejet sklep o potrditvi DIIP-a in investicijskega programa. Rebalans proračuna bo obravnavan šele na seji v oktobru, kar pomeni, da bo investicija dejansko umeščena v NRP po oddaji vloge, vendar z datumom veljavnosti sklepa o potrditvi investicijske dokumentacije. Zanima nas, ali je dovolj, da priložimo podpisan obrazec 3 : Izjava o uskladitvi NRP oz. ali je nujno potrebno priložiti tudi ustrezno označen izsek iz NRP veljavnega akta o proračunu občine? V tem primeru bi morala občina potem rebalans proračuna obravnavati in sprejeti že na seji v septembru.

#### Odgovor:

V skladu s poglavjem 6.1 *Splošni pogoji za ugotavljanje upravičenost besedila javnega razpisa* mora prijavitelj za izpolnjevanje pogoja *zaprta finančna konstrukcija* priložiti tudi ustrezno označen izsek iz Načrta razvojnih programov veljavnega akta o proračunu občine (odlok). Prijavitelj mora dokazati in označiti, na katerih proračunskih postavkah in v kakšni višini so zagotovljeni finančni viri za izvedbo operacije.

### 54. VPRAŠANJE, PREJETO: 24. 6. 2025; 8:08

Občina se želi prijaviti na javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, in sicer na ukrep 1: Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti. Gre za celovito rekonstrukcijo trga z vzpostavitvijo novih površin za pešce in kolesarje, vključno z ukrepi za varnost, udobnost in privlačnost trga. Izvedeni bodo tudi ukrepi za zmanjšanje količine motoriziranega prometa.

Zanima nas ali je naš projekt upravičen do sofinanciranja? Vzpostavilo se bo območje skupnega prometnega prostora, ki se bo uvedel na območju, kjer je prej potekal motorni promet. Površine,

ki bodo namenjene tudi pešcem in kolesarjem pa ne bodo povezane z obstoječimi pločniki in kolesarskimi povezavami. Zanima nas ali je ta pogoj nujen samo pri vzpostavitvi kolesarskih povezav in pločnikov ali tudi pri vzpostavitvi skupnega prometnega prostora.

**Odgovor:**

Smiselni projekti za sofinanciranje znotraj ukrepa »celovite preureditve ulic in cest« so na odsekih ulic, kjer med objekti ob ulici ni prostora za izvedbo ločenih površin za pešce in kolesarje ter omogočajo zveznost površin za pešce (in/ali kolesarje) med že obstoječimi površinami za pešce (in/ali kolesarjev) oz. načrtovanimi v okviru prijavljenega projekta.

## 55. VPRAŠANJE, PREJETO: 3. 7. 2025; 9:59

Občina pripravlja projekt izgradnje državne kolesarske povezave, katera bo delno potekala ob državni cesti, ki jo namerava prijaviti na JR UTM.

Projekt bo vodila občina, pri tem pa nas zanima, ali je možno, da Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI) kot upravljavec državnih cest nastopi kot soinvestitor projekta.

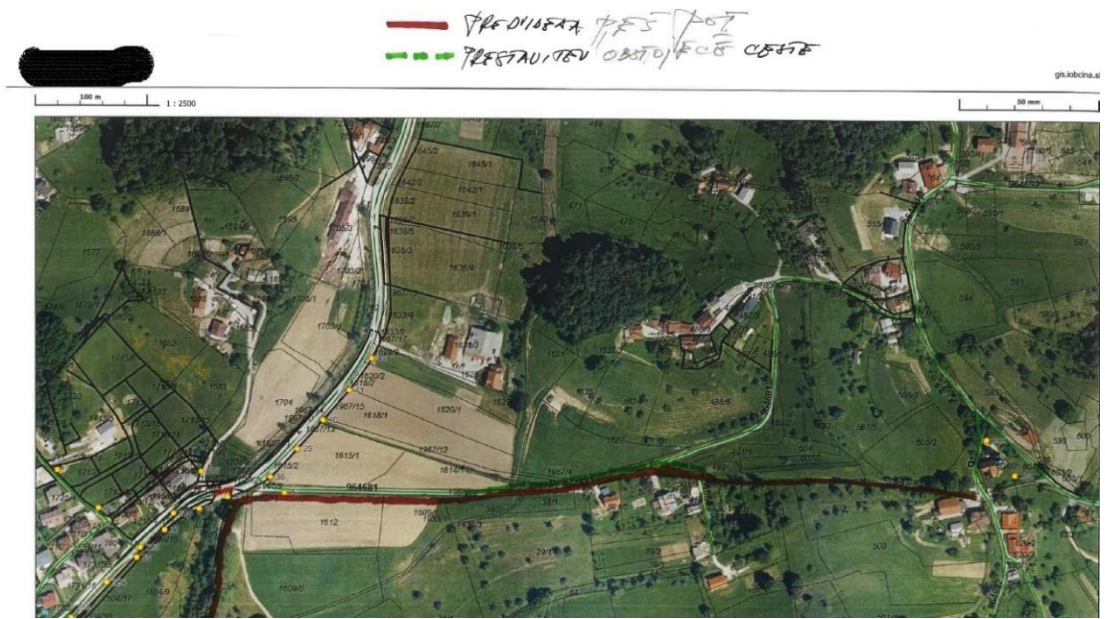
**Odgovor:**

Direkcija za infrastrukturo lahko nastopa kot soinvestitor projekta (investitor v eno ali več etap iz koncepta kolesarske povezave), pri čemer je (ob izpolnjevanju vseh pogojev predmetnega javnega razpisa) upravičenec lahko le občina. Upravičeni stroški so le stroški, ki jih plača in uveljavlja občina.

## 56. VPRAŠANJE, PREJETO: 3. 7. 2025; 13:41

Občina namerava prijaviti na javni razpis projekt infrastrukture za pešce, ki bo povezal občinsko središče z drugim naseljem. Zaradi umestitve trase pločnika v prostor, pri čemer so upoštevani tehnični pogoji javnega razpisa, je potrebno del obstoječe občinske ceste prestaviti, na mestu obstoječe ceste pa se predvidi nov pločnik, ki bo povezoval dva naselja. To je edina opcija za izvedbo pločnika, saj so stanovanjske hiše na desni strani cestišča, zato je najbolj smotrno, da se pločnik tudi spelje po desni strani mimo hiš, posledično pa je potrebno (v levo) prestaviti občinsko asfaltno cesto.

Vezano na navedeno nas zanima, če je kompletan strošek prestavitve ceste, v okvirni dolžini 200m, zaradi izgradnje pločnika, upravičen strošek. Za lažje razumevanje prilagamo skico.



**Odgovor:**  
 Ne, urejanje površin za motoriziran promet ni upravičen namen po tem javnem razpisu, razen v okviru ukrepa »celovita preureditev ulic in cest«.

**57. VPRAŠANJE, PREJETO: 4. 7. 2025; 9:49**

V skladu z »Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029«, vam posredujemo naslednje vprašanje: Občina XY se želi prijaviti na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029. Ob tem se nam poraja dilema glede izkazovanja lastništva zadevnih nepremičnin oziroma pravice graditi, zato imamo konkretno vprašanje oziroma primer. Pri pripravi pogodb o stavbni služnosti smo v preteklosti, v okviru izvedbe projektov »Trajnostna mobilnost«, ki so vključevali služnost upravičenca, sklenili pogodbe in v njih zapisali naslednje:

Služnostni zavezanec \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ **izrecno in nepogojno dovoljuje**, da se pri nepremičnini z ID znakom:  
 - parcela \_\_\_\_\_, katastrska občina \_\_\_\_\_

**vknjiži služnostna pravica v javno korist z vsebino:**  
 Pravica graditi: izgradnja kolesarske in pešpoti v protiprašni izvedbi in v površini 18 m<sup>2</sup>, ki poteka po delu parcele št. \_\_\_\_\_, kot je razvidno iz projektne dokumentacije za \_\_\_\_\_ in sicer:  
 PZI, Načrta gradbeništva, Gradbena situacija – Odsek 9, št.: 10-18-PZI-I-9 in iz Katastrskega načrta, katastrskega elaborata, izseka situacije katastrskega elaborata, poseg na parceli \_\_\_\_\_, št. projekta/prikaza 10-18-PZI-9, ki ju je izdelal konzorcij podjetje \_\_\_\_\_, ter možnost vsakokratnega dostopa za potrebe njenega nemotenega vzdrževanja in nadzorovanja ter javna uporaba dela predmetne parcele za potrebe kolesarjenja in hoje v korist \_\_\_\_\_ občine (\_\_\_\_\_), \_\_\_\_\_ in njenih upravljavcev.

- parcela \_\_\_\_\_, katastrska občina \_\_\_\_\_

Ali je takšen zapis vknjižbe služnostne pravice v javno korist dovolj za izkazovanje lastništva zadevnih nepremičnin oziroma pravice graditi, kot je to navedeno v točki 6.1 Splošnih pogojev za

ugotavljanje upravičenosti? Prosimo za konkreten odgovor: »DA« ali »NE«. V primeru odgovora »NE«, prosimo za smernice.

**Odgovor:**

Da.

### **58. VPRAŠANJE, PREJETO: 4. 7. 2025; 12:49**

Na vas se obračam z vprašanjem, ali je ob prijavi na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti 2023-2029 dovolj, da je začasna služnost na zadevnih nepremičninah overjena ali mora biti tudi vpisana v zemljiško knjigo?

**Odgovor:**

Dovolj je, če je pogodba notarsko overjena. Pri čemer poudarjamo, da mora biti pogodba sklenjena za obdobje najmanj 5 let po zaključku operacije. Če pa gre za služnost le v času gradnje (npr. zaradi dostopa izvajalca do območja ureditve preko predmetnega zemljišča), potem mora ustrezno dolga služnost izhajati iz notarsko overjene pogodbe.



## JAVNI RAZPIS

### za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029

(oznaka: JR EKP UTM 2025)

## VPRAŠANJA IN ODGOVORI

**OBJAVA: 20. 8. 2025 – 3. krog**

Odgovori so podani izključno na zastavljena vprašanja, pri čemer vseh dejstev ne poznamo. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo. Strokovna komisija za vodenje postopka na predmetnem javnem razpisu bo prejete vloge obravnavala izključno na podlagi predloženih listin v oddani vlogi in javno dostopnih informacij, ki jih bo preverjala v vseh fazah izvajanja javnega razpisa.

### 59. VPRAŠANJE, PREJETO: 8. 7. 2025; 15:15

Pošiljam vam vprašanja, vezana na razpis JR EKP UTM 2025.

1. Ali je po tem razpisu do sredstev upravičen projekt, ki v okviru rekonstrukcije obstoječe ceste predvideva:

- zoženje cestišča na 3,5m ter
- ureditev mešane površine za pešce in kolesarje v skupni širini 1,6m?
- Površina za pešce in kolesarje bo od cestišča ločena z muldo širine 0,5m.
- V primeru srečanja dveh avtomobilov bo vozilo moralo upočasniti in zapeljati na površino za pešce/kolesarje.
- Začetna in končna točka ureditve se nahaja znotraj naselja.
- Povezava bo daljša od 1km – ali moramo zagotoviti štetje kolesarjev, glede na to, da gre za mešano površino?

2. Pogoj pri infrastrukturi za kolesarje – sistem izposoje javnih koles: Minimalno število koles na postajo: Vsaka postaja mora imeti vsaj 6 priklonih mest. – Smatramo, da število koles ni enako številu priklonih mest. Projekt predvideva 10 priklonih mest s 5 kolesi. Ali izpolnjujemo pogoj 6 priklonih mest?

3. V projektu bi poleg površine za pešce (pločnik) uredili tudi pas za kolesarje, ki bi bil umeščen na cestišče (souporaba prometnega pasu). Ali je ustrezen kolesarski pas na vozišču, širine 1m?

Širina vozišča bi bila 3,5 m.

**Odgovor:**

Ad 1) Glejte odgovor na vprašanje št. 47 (2. krog – objavljeno 8. 7. 2025).

Ad 2) Drži, nacionalne Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbana območja priporočajo: »da ima sistem dvakrat več stojal kot je koles v obtoku, saj se tako predvidoma zagotovljena optimalno razpoložljivosti koles in prostih stojal.«

Ad 3) Souporaba prometnega pasu (kolesarji na voznem pasu z motornim prometom - 8. člen Pravilnika o kolesarskih površinah s talnimi oznakami Sharrow) ni upravičen ukrep do sofinanciranja v okviru tega javnega razpisa. Če pa mislite kolesarski pas na vozišču, je normalna širina po pravilniku 1,75 m. Ožji pasovi so lahko upravičeni do sofinanciranja samo v primeru upoštevanja vseh pogojev za izjemo.

**60. VPRAŠANJE, PREJETO: 9. 7. 2025; 13:28**

Prosimo za odgovore na naslednja vprašanja vezana na JR UTM:

1. Ali nakup e-koles upravičen strošek v sklopu postavitve postajališča s priklopnimi mesti?
2. Merila za ukrep Celovita preureditev ulic in cest določajo število točk glede na:
  - zmanjšanje namenskih površin za uporabo motorjenga prometa v %. Na kakšen način dokazujemo zmanjšanje površin za uporabo motornega prometa?
  - število vozil na dan. Na kakšen način dokazujemo število vozil na dan na lokalni cesti?
  - obvezno ohranjanje obstoječih dreves. Obstoječa drevesa segajo v območje profila za pešce in kolesarje in jih ne moremo ohraniti. Generalno na območju povečujemo število dreves. Ali se presaditev drevesa šteje za ohranjanje obstoječih dreves?

**Odgovor:**

Ad 1) Kolesa (e-kolesa) so obvezen sestavni del sistema izposoje javnih koles, torej tudi upravičena do sofinanciranja. Glede na št. priklopnih mest v postajališčih, ki se vzpostavljajo v okviru projekta, je glede na nacionalnem smernice do sofinanciranja upravičena polovico nižje št. koles (e-koles).

Ad 2)- Glejte odgovor na vprašanje št. 26 Ad) 3 ter Ad 11) (1. krog – objavljeno 13. 6. 2025). Za ohranjanje obstoječih dreves se šteje presaditev najmanj 75 % obstoječih dreves.

**61. VPRAŠANJE, PREJETO: 9. 7. 2025; 14:57**

V okviru razpisa JR UTM nameravamo razširiti sistem izposoje koles. Zanima nas, ali je na kolesih in postajah, kupljenih iz sredstev razpisa, dovoljeno izvajati oglaševanje?

Namen oglaševanja na kolesih in postajah bi bil izključno pokrivanje oz. znižanje tekočih stroškov vzdrževanja sistema.

**Odgovor:**

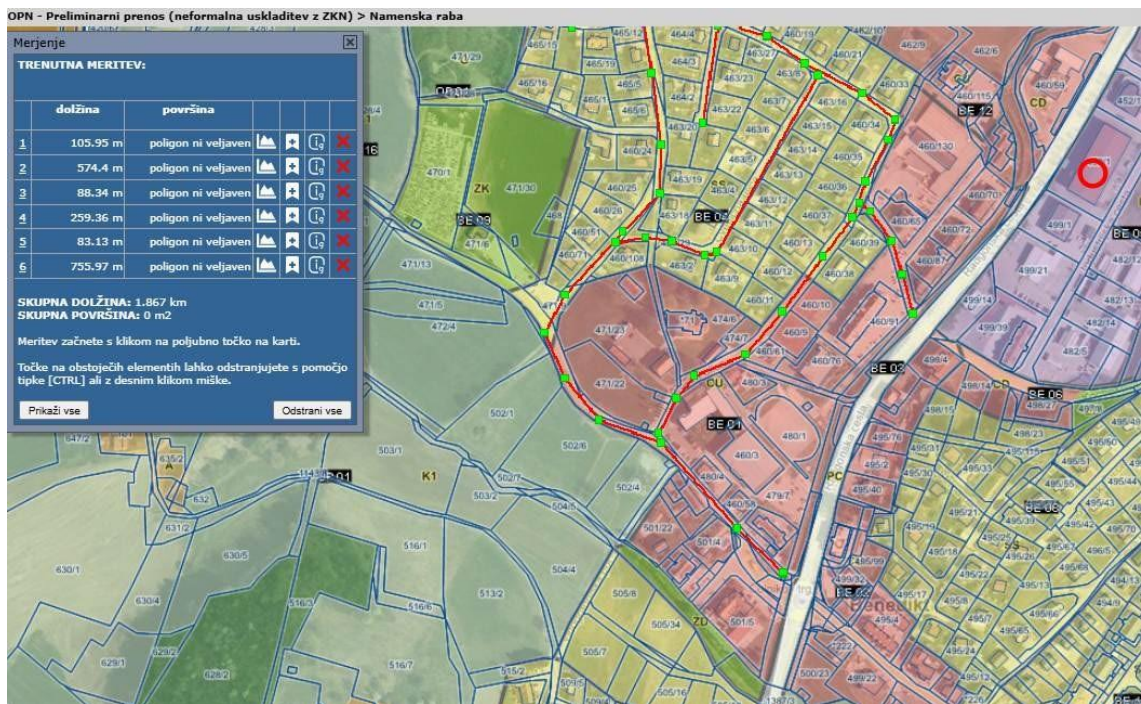
V kolikor analiza stroškov in koristi dokaže, da prihodki od oglaševanja in uporabnin ne presegajo stroškov tekočega vzdrževanja (ne investicije, ki bo sofinancirana), je do sofinanciranja upravičena tudi oprema (postajališča in kolesa), na kateri se izvaja oglaševanje. Upravičenec mora v tem primeru spremljati in ločeno računovodsko voditi prihodke od oglaševanja ves čas

spremljanja operacije (tj. še 5 let po zaključku operacije) ter upoštevati *Navodila organa upravljanja na področju zagotavljanja prepoznavnosti, preglednosti in komuniciranja evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027.*

## 62. VPRAŠANJE, Prejeto:10. 7. 2025; 11:00

Zastavljamo vprašanje glede prijave projekta na JAVNI RAZPIS za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029:

1. Občina XY pripravlja projekt, s katerim želi celotno urediti del naselja XY, kjer bi uredili celotno območje 5-ih ulic. Ureditev bi izvedli z ukrepom 1: celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti, kjer bi izgradili pločnike, razširili obstoječe pločnike, zelene površine, hitrostne ovire, meteorno kanalizacijo in preplastili vozišče. **Zanima nas, ali pripravimo 1 projekt za celotno območje (glej priloženo skico, na skici so ulice označene z rdečo) ali je potrebno pripraviti več projektov za vsako ulico posebej?**



2. **Ali je strošek geodetske odmere parcel ceste upravičen strošek projekta?** Pred izvedbo bo namreč potrebno geodetsko določiti in urediti meje parcel med cesto in parcelami v lasti fizičnih oseb.

**Odgovor:**

Ad 1) Lahko prijavite en projekt, ki vključuje več naložb v različne oz. iste vrste ukrepa »celovita preureditev ulic in cest«.

Možne vrste naložb v okviru tega ukrepa so:

- rekonstrukcija večpasovne ceste (zmanjšanje števila vozniških pasov za motoriziran promet in zoženje širine vozišča na minimum, obvezna uvedba rumenih pasov za JPP in največ enega pasu v vsako smer za ostala motorna vozila, brez ločenih razvrstilnih pasov v križiščih); – rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum;
- rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno;
- rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje;
- vzpostavitev območja umirjenega prometa;
- vzpostavitev kolesarske ulice/ceste;
- uvedba skupnega prometnega prostora ukrepov; ali več projektov, kjer posamezen projekt vključuje eno ulico.

En projekt lahko prijavite le, če imajo vse ulice istovrstno naložbo z enako izvedbo, za katero se lahko na ravni vloge preveri izpolnjevanje posameznih pogojev in doseganje meril za ocenjevanje vlog.

Glejte tudi odgovor na vprašanje št. 46 (2. krog – objavljeno 8. 7. 2025).

Ad 2) Ne.

### 63. VPRAŠANJE, PREJETO: 11. 7. 2025; 7:48

Občina X bi želela določena dodatna pojasnila v zvezi z Javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029. Zato vam pošiljamo naslednja vprašanja in vas vljudno prosimo za odgovore:

- V okviru investicije bi želeli povečati količino zelenih površin, ki pa bi bile še zmeraj povozne. Ali bodo stroški za utrditev tal na način, ki ohranja naravno prepustnost tal upravičeni oz. se tovrstna utrditev lahko šteje kot del zelenih površin v okviru projekta? Primer tovrstne talne utrditve - [TUKAJ](#).
- Ali se lahko namesto asfalta uporabi porozen asfalt, ki omogoča normalno prepustnost tal, in se tovrstna površina v okviru meril upošteva v deležu površin za motoriziran promet, za katere izvedba ni predvidena v asfaltu?
- V okviru projekta želimo tako na enosmerni kot dvosmerni cesti narediti kolesarsko stezo, ki bo del ceste (ne bo dvignjena v pločnik). Ali se v tem primeru to upošteva v površino namenske površine za uporabo motornega prometa, ki se je glede na prejšnje stanje zmanjšala? Enako vprašanje velja za dodaten pločnik, ki nadomesti neurejeno parkirišče ob robu ceste.

**Odgovor:**

Ad 1) Zelene površine, ki so povozne za motorni promet, se ne prištevajo med % površin zelene zasaditve znotraj meje obdelave projekta.

Ad 2) Porozen asfalt se ne upošteva v deležu površin za motoriziran promet, za katere ni predvidene izvedba v asfaltu. Med delež površin za motoriziran promet, za katere ni predvidene izvedba v asfaltu, se lahko šteje:

- tlakovanje z bloki, kockami, ploščami, betonskimi tlakovci oz. drugačnimi materiali tlakov; - beton,
- drugi materiali, ki barvno odstopajo od barve asfalta (npr. confalt), ...

Ad 3) V skladu s Pravilnikom o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 - ZCes2) je »kolesarska steza« del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče oz. je v vseh primerih višinsko ločena z robnikom (ali kako drugače: npr. z zelenico, drevoredom) od površin za motorni promet.

Če mislite kolesarski pas na vozišču (normalna širina 1,75 m), se le-ta ne upošteva med površine za motorni promet, če je od njih ločen s polno črto. »Pomožni« kolesarski pas, ki je od površin za motorni promet ločen s prekinjeno črto in ga lahko vozniki motornih vozil uporabljajo v primeru srečanj, ko na njem ni kolesarjev, se prištevata k površinam za motorni promet.

Pločnik je del cestišča, ki je višinsko ali kako drugače ločen od vozišča (TSPI – PGV.03.320: 2023 POVRŠINE ZA PEŠCE). Pas za pešce, ki je od ceste ločen le z ločilno črto, ni upravičen znotraj ukrepa »infrastruktura za pešce«.

**64. VPRAŠANJE, Prejeto: 11. 7. 2025; 10:10**

Glede na odgovor na vprašanje 55, da lahko Direkcija za infrastrukturo nastopa kot soinvestitor projekta, nas zanima, ali je pri izgradnji državne kolesarske povezave sprejemljivo, da je lastništvo zemljišč, po katerih bo potekala kolesarska povezava, delno občinsko in delno v lasti RS/DRSI, ter ali to vpliva na možnost soinvestiranja DRSI v projekt.

**Odgovor:**

Da, je sprejemljivo, pri čemer mora biti pravica graditi razvidna iz ustreznega pravnega akta (npr. sporazum o sofinanciranju).

**65. VPRAŠANJE, PREJETO: 11. 7. 2025; 15:51**

1. Ali bi bilo mogoče pod Ukrep 1 Celovita prenovitev ulic prijaviti rekonstrukcijo enopasovne enosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum? Te varjante ni navedene kot možne naložbe, vendar je ekvivalentna rekonstrukciji dvopasovne dvosmerne ceste. V našem primeru bo prva polovica enosmerne ceste zožena s prvotnih 5m na 3,25 metra, na njej je urejen kolesarski pas v nasprotni smeri za kolesarje v širini 1,75 m ter novogradnja pločnika v širini 2 m. Druga polovica ceste je za dvosmerni promet, po rekonstrukciji se ohrani širino, izvede se novogradnja pločnika v širini 2m. Na celotnem območju se omeji hitrost na 30 km/h. Ali to lahko sodi pod Ukrep 1?

2. Ukrep 4: koliko metrov stran od obstoječe kolesarske steze je lahko nova postaja za izposajo javnih koles? Težko namreč najdemo ustrezní prostor na parceli tik ob kolesarski povezavi, ki bi bila v občinski lasti.

**Odgovor:**

Ad 1) Ne, takšna naložba ne sodi v ukrep »celovita preureditev ulic in cest«. Lahko pa ločeno prijavljate ukrep infrastruktura za pešce in infrastruktura za kolesarje, če projekt izpolnjuje pogoje za ta ukrepa.

Ad 2) Za izpolnjevanje pogoja *lokacija* postaje sistema izposoje javnih koles ob kakovostni kolesarskih povezave se šteje, če je terminal umeščen znotraj funkcionalno homogenega območja (npr. vozlišče JPP, območje bolnišnice, šolski center, trgovski center, centralna lokacija v stanovanjski soseski, ...), ki se prometno priključuje na to povezavo. Pri tem ni nujno, da je postaja postavljena tik ob kakovostni kolesarski povezavi, temveč mora biti zagotovljen varen, logičen in neprekinjen dostop za kolesarje do kakovostne kolesarske infrastrukture.

Če teh pogojev ni mogoče zagotoviti, postaja ne more šteti kot umeščena »neposredno ob« kakovostno kolesarsko povezavo, ne glede na razdaljo. Zato je razdalja sama po sebi sekundarnega pomena, ključna pa je kakovost in varnost povezave med postajo in kakovostno kolesarsko infrastrukturo.

## 66. VPRAŠANJE, PREJETO: 15. 7. 2025; 6:56

V okviru priprave prijave na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, vas naprošamo za pojasnilo glede upravičenosti prijave projekta ureditve odprtih površin ob medgeneracijskem športnem kompleksu v okviru Ukrepa 1 – Celovita preureditev ulic in cest v skladu s cilji trajnostne mobilnosti.

Predmet prijave bi bil projekt celovite krajinsko-arhitekturne in prometno-tehnične preureditve odprtih površin v območju medgeneracijskega športnega kompleksa, kjer so bile predhodno asfaltirane površine, ki so služile kot parkirišča in dovozne poti. Projekt predvideva celovito preoblikovanje območja v javni prostor, namenjen pešcem, kolesarjem in zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa, ob sočasni ureditvi površin za druženje, javne dogodke, krajinskih ureditev, urbane opreme, kolesarnice in postaje za izposajo koles. V okviru ureditve so predvideni tudi funkcionalno nujni dostopi in parkirne površine, ki jih določajo prostorski akti in tehnične zahteve (dostop za intervencijska vozila, dostava, omejeno število parkirnih mest za zaposlene in obiskovalce). Celotna zasnova bo zasledovala cilje zmanjšanja površin za motorni promet in oblikovanja kakovostnega javnega prostora za trajnostno mobilnost, pri čemer parkirišča in dostopi predstavljajo le manjši, funkcionalno nujni del celotne zasnove.

Naprošamo vas za pojasnilo, ali je takšna celovita preureditev, kjer je večinski poudarek na oblikovanju kakovostnega javnega prostora za pešce, kolesarje in trajnostno mobilnost, ob sočasni ohranitvi nujnih dostopov in minimalnega števila parkirnih mest, skladna z vsebinskimi cilji Ukrepa 1 in kot taka upravičena do prijave.

Dodatno vas naprošamo tudi za pojasnilo, ali je na razpis mogoče prijaviti projekt, katerega izgradnja samega objekta je bila v preteklosti že sofinancirana s strani države, pri čemer se predmetna prijava nanaša izključno na ureditev zunanjih površin, ki niso bile predmet predhodnega sofinanciranja.

**Odgovor:**

Uvodoma pojasnjujemo, da je zastavljanje vprašanj namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno

(bodočo) vlogo. Glede izpolnjevanja pogojev za ukrep »celovita preureditev ulic in cest« usmerjamo tudi na odgovor na vprašanje št. 46 (2. krog – objavljeno 8. 7. 2025).

Takšen projekt se na razpis lahko prijavi, pri čemer je potrebno upoštevati določila predmetnega javnega razpisa, zlasti glede upravičenih namenov ter upravičenih stroškov. Poudarjamo tudi, da je treba preveriti tudi izpolnjevanje pogojev in zahtev postopka, na podlagi katerega ste že prejeli sredstva sofinanciranja s strani države.

## 67. VPRAŠANJE, PREJETO: 15. 7. 2025; 13:25

Občina načrtuje preureditev lokalne povezovalne ceste med območjem JPP (postajo) in območjem centralnih dejavnosti v skupni dolžini 600m. Sedaj je povezava urejena kot vozišče, brez vmesne črte, brez pločnikov in ureditve za kolesarje.

Prosimo za informacijo ali bi v primeru, da povezavo (seveda s predhodno izvedbo prometne študije) uredimo, kot skupni prometni prostor, pridobili financiranje oziroma je upravičen strošek območje celotnega cestišča z vozno omejitvijo hitrosti na 20 oziroma 30 km/h. Skupni prometni prostor je namreč rešitev, ki bi nam na prostorske omejitve in lastništvo omogočal tudi izvedbo drevoreda.

### Odgovor:

V kolikor projekt izpolni vse posebne pogoje za vse vrste podukrepov znotraj ukrepa »celovita preureditev ulic in cest« (7.1.) in Posebni pogoji za podukrep »območje skupnega prometnega prostora« (7.1.2), je upravičen do sofinanciranja upravičenih stroškov. Kot navedeno v uvodu, posameznih projektov ne preverjamo in ocenjujemo v sklopu vprašanj in odgovorov. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo.

## 68. VPRAŠANJE, PREJETO: 17. 7. 2025; 12:03

V imenu Občine XY želimo preveriti, ali lahko isti prijavitelj (npr. občina) v okviru predmetnega javnega razpisa odda dve ločeni vlogi za dve različni operaciji – eno na prvi rok (do 30. 9.) in drugo na drugi rok (do 30. 4.).

### Odgovor:

Da, isti prijavitelj lahko odda več vlog, lahko ločeno po posameznih rokih ali več vlog na vsak rok javnega razpisa. V okviru javnega razpisa se spodbujajo čim bolj celoviti projekti, ki vključujejo več kot eno vrsto ukrepov.

## 69. VPRAŠANJE, PREJETO: 17. 7. 2025; 12:24

V objavljenem javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025) so v točki 4 navedeni vlagatelji in upravičenci. Sprašujemo, ali lahko na ta razpis kandidira občina, ki ima v zaključni fazi izdelave občinsko celostno prometno strategijo? Ali zadostuje predložitev izjave občine, da je OCPS tik pred sprejemom? Njen sprejem načrtujemo v mesecu oktobru 2025.

### Odgovor:

Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029

(oznaka: JR EKP UTM 2025)

21 / 19

## 70. VPRAŠANJE, PREJETO: 20. 7. 2025; 17:28

Občina XY pripravlja projekt, s katerim se bo prijavila na JR za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti, z ukrepom 1 –celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti. Prosimo za razlago merila: Število ukrepov umirjanja prometa iz tehničnih smernic TSC 03.800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa in TSC 02.203 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa v nivojskih nesemaforziranih križiščih znaša – skladno z dolžino odseka ulice/ceste:

- v povprečju najmanj 1 ukrep na 50 m dolžine: 10 točk
- v povprečju najmanj 1 ukrep na 100 m dolžine: 5 točk.

Planiramo obnovo ulice v dolžini 1000 m. Na njej je planiranih 10 ukrepov za umirjanje prometa. Pomeni, da izpolnjujemo kriterij 1 ukrep na 100 m dolžine. Vprašanje: Kako morajo biti razvrščeni ukrepi za umirjanje? Ali zadostimo ukrepu, če je prvi ukrep na 50 m dolžine ulice, drugi na 100 m, tretji na 300 m, četrti na 350 m, peti na 500 m, 6 na 600 m, 7 na 650 m, 8 na 700 m, 9 na 730 m in 10 na 1000 m ulice?

### Odgovor:

Skladno z merilom se upošteva povprečje, torej šteje skupno število ukrepov umirjanja na celotni dolžini in nato izračuna povprečje. Ukrepi umirjanja naj bodo smiselno umeščeni, npr. na prehodih za pešce, v križiščih, pred šolo, ...

## 71. VPRAŠANJE, PREJETO: 25. 7. 2025; 9:50

Posredujemo vprašanja, vezana na JR UTM in naprošamo za odgovore.

**Splošni pogoji:** Ukrepi, ki so predmet operacije, morajo biti načrtovani v potrjeni CPS. V CPS je eden izmed ukrepov izgradnja manjkajočih avtobusnih postajališč ali pa izgradnja manjkajočih pločnikov, niso pa navedeni po konkretnih lokacijah (tudi v analizi stanja lokacije niso poimensko navedene). Ali je ta splošni pogoj izpolnjen in vloga upravičena?

**Ukrep 1:** Celovita preureditev ulic in cest: Občina načrtuje prijavo projekta, kjer se bo rekonstruiralo cesto v okolici šole in vrtca. Cesta bo preurejena tako, da bo na enem delu zgrajen pločnik, tam kjer pa zaradi ozke ceste to ni možno, se bo vzpostavilo območje skupnega prometnega prostora. Postavil se bo prikazovalnik hitrosti, omejitev bo 20km/h. Prej so bila parkirna mesta namenjena dolgotrajnemu parkiranju, sedaj bi ta spremenili v kratkotrajna, za dostavo, za invalide, PM se ne bi zmanjšala. Ali mora biti pločnik v projektu širine 1,60m, kljub temu da bi ga prijaviteli v ukrep »CELOVITA PREUREDITEV ULIC IN CEST«? Ali je projekt upravičen za kandidiranje za ukrep CELOVITA PREUREDITEV ULIC IN CEST«?

**Ukrep 2:** Ureditev namenskih površin za JPP: Občina načrtuje ureditev avtobusnega postajališča na regionalni cesti ob manjši vasi. Dostop za pešce do postajališča je po vaški ulici, kjer se odvija samo lokalni promet. Pločnikov ali pešpoti zaradi strnjene naselja ni mogoče urediti. Ali bi bila taka vloga upravičena?

Poseben pogoj je tudi osvetlitev postajališča. Če so npr vsi ostali pogoji izpolnjeni, postajališče pa ni osvetljeno, vloga ni upravičena?

**Ukrep 3:** Infrastruktura za pešce: 1. Občina namerava v enem projektu obstoječi pločnik razširiti na eni strani ceste, na drugi strani, zaradi hiš in ozke doline ni možno, da bi pločnik zgradili. Sredinske črte na cesti ni, po robu ceste, po obeh straneh poteka kolesarska steza. Če prav razumemo razpisne pogoje, je projekt upravičen za kandidiranje za ukrep INFRASTRUKTURA ZA PEŠČE.

2. Pri drugem projektu planira občina na novo zgraditi pločnik na eni strani ceste, širine 1,65m. Na drugi strani ceste je pločnik širine 1,20m in ga je nemogoče razširiti, zaradi bližnjih hiš in ceste, zato vanj ne bo posegala. Cesta bo imela dva prehoda za pešce in neprekinjeno sredinsko črto. Na zožanju glavne ceste (cca 8m po dolžini ceste), črta sploh ne bo zarisana. Ali je projekt upravičen za kandidiranje za ukrep INFRASTRUKTURA ZA PEŠČE?

3. Občina namerava zgraditi podhod za pešce, kolesarje in invalide pod regionalno cesto. Ali širina podhoda 3 m (+ 0,5 m bankine na vsako stran), zadošča glede na razpisne pogoje?

**Odgovor:**

Ad 1) V zvezi s splošnimi pogoji pojasnujemo, da je predlagani projekt lahko v CPS/OCPS opredeljen npr. kot problem v analizi stanja, grafičnih prikazih v dokumentu, kot navedba projekta v opisu stebra (JPP, pešci/hoja) ali akcijskem načrtu.

Ad 2) V zvezi z ukrepom »celovita preureditev ulic in cest« pojasnujemo, da posameznih projektov v fazi podajanja odgovorov na vprašanja ne moremo komentirati, saj je zastavljanje vprašanj namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo. Projekt je upravičen za kandidiranje, če izpolni vse pogoje za prijavljen ukrep. Lokalne zožitve pločnikov so dovoljene kot izjeme, ki jih določa posebni pogoj *minimalna širina* za ukrep »infrastruktura za pešce«.

Ad 3) Če prijavljen ukrep ne izpolni vseh posebnih pogojev za ukrep (v vašem primeru »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«, ki ga prijavljate za sofinanciranje, se zavrne.

Posameznih projektov v fazi podajanja odgovorov na vprašanja ne moremo komentirati, saj je zastavljanje vprašanj namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo.

## 72. VPRAŠANJE, PREJETO: 25. 7. 2025; 11:00

Občina bo na razpis prijavila investicijski projekt, ki je že v izvajanju. Občina je za izvedbo investicijskega projekta izbrala več izvajalcev in sicer krovnega izvajalca del s podizvajalci za izvedbo investicijsko vzdrževalnih del, izvajalca za prometno ureditev ter izvajalca, ki je izvajal arheološke raziskave. V času izvajanja projekta je prišlo na projektu do sprememb v obsegu del iz ponudbe izbranega izvajalca GOI del. Glede na osnovni popis oz. ponudbo izbranega izvajalca je bilo na projektu naknadno ugotovljenih več del, kot tudi manj del ter tudi dodatna dela, v večjem delu vezanih prav na zahtevane arheološke raziskave ter izvedbo prometne ureditve.

1. Za zaključek projekta je potrebno izvesti še nekaj dodatnih del, ki se nanašajo na končno prometno ureditev. Zanima nas, ali kot osnovo za določitev upravičenih stroškov vzamemo ponudbo izbranega izvajalca, z vsemi popravki (več del, manj del in dodatna dela)?
2. Skladno z razpisno dokumentacijo so dodatna dela opredeljena kot neupravičen strošek. Občina je projekt že začela izvajati. Med izvajanjem projekta je prišlo do spoznanj, da je zaradi narave gradnje, arheologije, slabšega stanja kot je bilo dejansko (objektivnih sprememb), potrebno projekt drugače izvesti, kot je zavedeno v javnem naročilu

(ponudba izbranega izvajalca). Ali so ti stroški dodatna dela in ali jih lahko opredelimo kot upravičene?

3. Zanima nas tudi, ali je za dela, ki so potrebna za zaključek investicijskega projekta in niso vključena v osnovni popis oz. ponudbo izbranega izvajalca, potrebno pripraviti popis in pridobiti ponudbo izvajalca, ali je dovolj, da pridobimo zgolj projektantsko oceno?
4. Kako je z vodenjem ločene računovodske evidence (LRE)? Ali lahko LRE zajema tudi stroške, ki niso neposredno povezani z investicijo, če v prijavi upoštevamo samo knjižene upravičene stroške? Če LRE ne sme zajemati stroškov, ki niso neposredno povezani z investicijo, ali bi bilo za potrebe prijave dopustno priložiti pojasnilo (ali izjavo) odgovorne osebe prijavitelja, v kateri so navedeni stroški, ki se nanašajo na projekt in na operacijo? Gre namreč za projekt, katerega prijavljamo le del – operacijo.
5. Investicijska dokumentacija (str. 31): ali je potrebno priložiti obe verziji dokumentacije (začetno brez sprememb) ter tudi končno, ki se pripravlja sedaj (s spremembami)? Zadnja je obvezna, saj je v JR navedeno, da mora zajemati utemeljitev z referencami.
6. Ali se v dolžino, kot je opredeljena pri merilu »dolžina ulice/ceste, ki se ureja« (stran 32), šteje območje urejanja cestišča po dejanskih tekočih metrih posega? Ter ali to pomeni, da se v operacijo šteje samo in zgolj območje dejanskega posega ali tudi celotno območje na katerega je poseg vplival s prometno ureditvijo?
7. Ali so vzdrževalna dela v javno korist upravičen strošek operacije?
8. Območje izvajanja operacije, ki jo želimo prijaviti, vključuje tudi zeleni otok, na katerem je predvidena ozelenitev z vključitvijo otroškega igrišča, pri čemer bo ta del (dokončna ozelenitev in igrišče) financiran iz kohezijskih sredstev v okviru Dogovora o razvoju regij za Zeleno infrastrukturo. Ali lahko v okviru JR EKP UTM 2025 ta del v prijavi vključimo z vidika vsebine, vendar zanj ne zahtevamo finančnega povračila in ali bi lahko v tem primeru prijavljena operacija izpolnjevala merila glede zelenih zasaditev za pridobitev točk (str. 32)?

#### Odgovor:

Ad 1) Iz vašega vprašanja je moč razbrati, da je projekt v teku in se deloma glede na načrtovana dela spreminja. V kolikor želite prijaviti vlogo za operacijo, ki se nanaša na predmetni projekt, priporočamo, da za določitev upravičenih stroškov upoštevate zadnje stanje na projektu in določila javnega razpisa. Običajno to pomeni spremembo oz. novelacijo investicijske dokumentacije, ki odraža čim bolj aktualno in ne več le načrtovano stanje.

Ad 2) Ali gre za dodatna ali nepredvidena dela, opredeljujeta druga in tretja točka prvega odstavka 95. člena Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US, 100/22 – ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 – ZOPNN-F). V skladu z določili iz poglavja 5.4 Upravičeni stroški predmetnega javnega razpisa so stroški dodatnih del neupravičeni.

Ad 3) V kolikor isti izvajalec na istem investicijskem projektu izvaja dodatna ali nepredvidena dela, se to upošteva v okviru obstoječega projektantskega popisa del tako, da se dodajo nove oz. dodatne postavke in opredeli, za kakšna dela gre (dodatna ali nepredvidena).

Ad 4) V kolikor imate znotraj istega stroškovnega mesta oz. projekta v NRP knjižene tudi druge stroške, ki niso neposredno povezani z operacijo, boste pri poročanju o ločenem stroškovnem mestu morali označiti, kateri stroški se nanašajo na operacijo. Priporočamo pa, da se vselej na istem stroškovnem mestu vodijo le stroški, ki so neposredno povezani z operacijo.

Ad 5) Da.

Ad 6) V dolžino ulice/ceste se štejejo tekoči metri dejanskega posega.

Ad 7) Da. Ob upoštevanju razpisne dokumentacije.

Ad 8) Da, vendar jih je v okviru operacije treba voditi kot neupravičen strošek. Za merilo glejte odgovor na vprašanje št. 43. Ad 6) (2. krog – objavljeno 8. 7. 2025).

### 73. VPRAŠANJE, PREJETO: 29. 7. 2025; 13:38

1. Na vas se obračamo v zvezi s pojasnilom za izpolnjevanje obrazca 7. Na informativnem dnevu je bilo pojasnjeno, da občine lahko same pripravimo elaborat krepitev podnebne odpornosti in elaborat DNSH. Ali je za določen projekt potrebna izvedba tudi druge faze analiza krepitev podnebne odpornosti infrastrukture, primerjamo projekt s seznamom za pregled v preglednici št. 7 Smernic OU.

**Preglednica št. 7: Blaženje – seznam za pregled; okvirni primeri kategorij projektov glede na ogljični odtis – določen s smernicami EU**

Pregled	Kategorije infrastrukturnih projektov
Krepitev podnebne odpornosti na področju blaženja podnebnih sprememb za te vrste projektov na splošno zahteva le pregled (faza 1) in se s tem konča. Glede na obseg projekta se pri teh vrstah projektov običajno NE ZAHTEVA ocena ogljičnega odtisa.	<ul style="list-style-type: none"><li>• telekomunikacijske storitve</li><li>• omrežja za oskrbo s pitno vodo</li><li>• omrežja za zbiranje deževnice in odpadne vode</li><li>• čiščenje industrijske odpadne vode v manjšem obsegu ali čiščenje komunalne odpadne vode</li><li>• razvoj nepremičnin<sup>9</sup></li><li>• naprave za mehansko/biološko čiščenje odpadkov</li><li>• dejavnosti raziskav in razvoja</li><li>• farmacevtski izdelki in biotehnologija</li></ul>
Krepitev podnebne odpornosti na področju blaženja za te vrste projektov na splošno zahteva pregled (faza 1) in podrobno analizo (faza 2). Za te vrste projektov se v splošnem ZAHTEVA <sup>10</sup> ocena ogljičnega odtisa.	<ul style="list-style-type: none"><li>• odlagališča za trdne komunalne odpadke</li><li>• sežigalne naprave za komunalne odpadke</li><li>• velike čistilne naprave za odpadne vode<sup>11</sup></li><li>• predelovalna industrija</li><li>• kemikalije in rafinerija</li><li>• rudarstvo in kovine</li><li>• celuloza in papir</li><li>• nakup tirnih vozil, ladij, voznega parka</li><li>• cestna in železniška infrastruktura, mestni promet</li><li>• pristanišča in logistične platforme</li></ul>

V zvezi s preglednico št. 7 imamo težavo s tem, kam umestiti izgradnjo pločnika in kolesarske poti ter sistema za izposajo koles. Zanima nas, ali lahko izgradnjo kolesarskih poti, infrastrukture za pešce ter sisteme izposaje koles opredelimo kot razvoj nepremičnin kamor spadajo prenove stavb, razvoj poslovnih con, naselij, urbana prenova in podobno ter utemeljujemo, da je za navedeno infrastrukturo dovolj le izvedba prva faze, saj pri investiciji pričakovane emisije ne bodo presegle 20.000 t CO<sub>2</sub> letno.

2. Če prav razumemo, je obrazec 6 že predizpolnjen in ga samo dopolnimo. Za ukrepe od 1-4 je dovolj poenostavljen pristop. Kot področje ukrepanja se v obrazcu 6 navaja področje 083 –

Kolesarska infrastruktura. Zanima nas ali pod to kategorijo lahko umestimo tudi pločnike za pešce in celovito prenovo cest in ulic, saj v Prilogi 1 ni drugih primernih kategorij, kamor bi umestili našo investicijo. Prijavljamo namreč zgolj izgradnjo pločnika za pešce?

**Odgovor:**

Ad 1) V skladu z razpisno dokumentacijo izdelava elaboratov ni obvezna. V primeru, da se občina vseeno odloči za izdelavo elaboratov, jih lahko izdelava tudi sama. Izvedba druge faze (podrobna analiza) je odvisna od izida faze pregleda (faza 1). V skladu s Smernicami organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027 naveden projekt sodi v kategorijo 2 (cestna in železniška infrastruktura, mestni promet), za katero se na splošno zahteva faza 1 in faza 2.

Ad 2) Obrazec št. 6 po potrebi ustrezno prilagodite na ukrepe, ki bodo v okviru operacije izvedeni. V kolikor nimate ukrepa 083 – Kolesarska infrastruktura, besedilo iz Obrazca št. 6 brišite.

#### **74. VPRAŠANJE, PREJETO: 31. 7. 2025; 14:09**

V okviru prijave na javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, se Občina XY prijavlja s projektom »Sanacija lokalne ceste XY in ureditev krožišča ...«. V razpisu je navedeno, da bodo sofinancirani le pločniki in ostale peš povezave, ki bodo dosegale standardu za hojo vštric skladno z nacionalnimi smernicami (minimalna širina 1,60 m). V projektu imamo, na delu obravnavane ceste, trenutno predvideno gradnjo pločnika (širine 1,20 m) in kolesarske steze (1,50 m). Glede na razpisne pogoje, ki določajo minimalno širino pločnika 1,6 m za izpolnjevanje standarda hoje vštric, ter ob upoštevanju možnosti združevanja površin za pešce in kolesarje v skupno prometno površino (kot je navedeno v poglavju 7.4.1 Posebni pogoji za ukrep »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«), nas zanima naslednje:

Ali je v našem primeru dopustno, da ločeni površini za pešce in kolesarje (1,20 m in 1,50 m) nadomestimo z enotno skupno prometno površino za mešani promet pešcev in kolesarjev? Ob pogoju da: so ohranjene normalne širine voznih pasov za motorni promet, ob cesti ni predvidenih površin za parkiranje in je zagotovljena nižja dovoljena hitrost motornega prometa (omejena na 30km/h), prav tako pa med cesto in predvideno skupno površino za mešan promet pešcev in kolesarjev vzpostavljajo drevored.

**Odgovor:**

1. Glejte odgovor na vprašanje št. 47 (2. krog – objavljeno 8. 7. 2025).

#### **75. VPRAŠANJE, PREJETO: 31. 7. 2025; 14:12**

Prosim za obrazložitev, kako je s pogoji v primeru, da je predmet projekta tako pločnik, kot tudi ostala površina za pešce, v našem primeru prečna ulica, ki povezuje glavno cesto, ki se ureja s kolesarsko povezavo in površino za pešce.

Pogoj, ki se nanaša na minimalno širino izpolnjujejo vse prečne ulice, medtem ko nekatere prečne površine za pešce ne izpolnjujejo pravilnega naklona, vendar sam razpis pri tem pogoju govori o prehodih preko cestišča?

Prav tako, se v delu tega projekta, ki ureja prečne ulice ne more upoštevati prehodnost cest?

**Odgovor:**

Projekt mora izpolnjevati tako vse področne predpise in pogoje javnega razpisa. Projekti, ki niso skladni z veljavnimi predpisi, ne glede na to, da izpolnijo pogoje za posamezen ukrep, niso upravičeni do sofinanciranja.

**76. VPRAŠANJE, PREJETO: 1. 8. 2025; 12:02**

Pri izpolnjevanju obrazca 1 me zanima ali se v zavihku 3 obrazca 1 vnašajo stroški v EUR brez DDV, saj so ti povezani v tabelo 1.4 na zavihku 1, in se potem v tabeli 1.4 na zavihku 1 spodaj doda DDV za vse zgoraj navedene stroške DDV?

**Odgovor:**

V zavihek 3 Obrazca št. 1 se vnašajo stroški v EUR brez DDV. V tabeli 1.4 na zavihku 1 se navede skupna višina DDV za vse vrste stroškov na operaciji.

**77. VPRAŠANJE, PREJETO: 1. 8. 2025; 12:04**

Prav tako sporočam, da celice B199 ni možno vnesti, ker je obrazec 1 v tem delu zaklenjen.

**Odgovor:**

Celico B199 v zavihku 1 Obrazca št. 1 smo odklenili, nova verzija Obrazca št. 1 je ustrezno nadomeščena na spletni strani, kjer se nahaja razpisna dokumentacija.

**78. VPRAŠANJE, PREJETO: 5. 8. 2025; 15:21**

V okviru priprave prijave na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029, načrtujemo prijavo projekta, ki vključuje rekonstrukcijo ceste z izvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti (ureditev površin za pešce, kolesarje, umirjanje prometa ipd.). Sočasno z izvedbo navedenih aktivnosti bo na istem območju potekala tudi rekonstrukcija vodovoda, ki pa predstavlja ločeno investicijo, financirano iz drugih virov (EU sredstva) in ne bo predmet sofinanciranja v okviru JR EKP UTM 2025.

V zvezi s predmetno investicijo vas naprošamo za pojasnilo ali je projekt, pri katerem se hkrati z upravičenimi ukrepi trajnostne mobilnosti izvaja tudi ločen infrastrukturni projekt (rekonstrukcija vodovoda), upravičen do sofinanciranja, pod pogoji, da gre za vsebinsko in finančno ločeni investiciji.

Ali v tem primeru zadostuje, da v vlogi ustrezno pojasnimo, da se rekonstrukcija vodovoda izvaja kot vzporedna, a ločena investicija, katere stroški niso vključeni v prijavo na JR EKP UTM 2025?

**Odgovor:**

Takšen projekt bi lahko bil upravičen do sofinanciranja, pri čemer je stroške rekonstrukcije vodovoda potrebno uvrstiti med neupravičene stroške. Slednje mora biti razvidno iz investicijske dokumentacije ter iz popisa del. V primeru, da bodo za projekt dodeljena sredstva sofinanciranja, bo morala biti delitev na upravičene in neupravičene stroške razvidna iz vsakokratne gradbene situacije.

## 79. VPRAŠANJE, PREJETO: 6. 8. 2025; 15:40

1. Kako je opredeljena zahteva, da mora biti postaja sistema izposoje e-koles umeščena neposredno ob kakovostno kolesarsko povezavo oziroma ob povezavo, načrtovano v okviru iste operacije? Konkretno se pojavljajo izzivi kjer ima območje (npr. trgovskega centra, šole, strnjene naselja,...) središče oz. vhod, kjer je smiselno postaviti izposajo e-koles, na drugem koncu kot je bližnja kolesarska povezava. Je kot »neposredna« umeščenost sprejemljiva tudi oddaljenost, npr. 100 m oz. drugače definirane območja, kadar umeščanje neposredno ob povezavo ni izvedljivo/smiselno zaradi prostorskih danosti ali omejitev?
2. Glede na tehnične omejitve lokalnih cest, ki v številnih primerih onemogočajo izgradnjo ločenih kolesarskih površin, nas zanima, ali je pri definiciji »kakovostne kolesarske povezave« predvidena možnost razširitve razlage oz. če smo odgovor na vprašanje pravilno razumeli? Veliko je namreč primerov manjših krajev, ki so brez pravih alternativ osebnim vozilom in bi zelo potrebovali trajnostne alternative, do katerih pa nikoli ne bo smiselna/mogoča zagotovitev ločenih kolesarskih površin, saj do njih vodijo ozke, a nizko obremenjene ceste. Ali je kot ustrezna lahko prepoznana tudi cesta s PLDP pod 2.000 vozili na dan in prometni pas, namenjen mešanemu prometu (»sharrow«).
3. Razpis zahteva ob oddaji vlog tudi izdelan elaborat Ocena krepitve podnebne odpornosti, za katerega je potrebno pridobiti zunanega izdelovalca. Pregled trga je pokazal pomanjkanje usposobljenih izdelovalcev tovrstnih elaboratov in njihovo preobremenjenost zato marsikatera občina, kljub pripravljenim projektom ne bo mogla kandidirati na prvi rok razpisa. Dodatno zaradi dolgotrajnih presoj prihaja do zamud pri pripravi OCPS in izziv so tudi prilagoditve projektov zahtevam razpisa. Ocenjujemo, da bi bilo mogoče s premikom prvega roka za prijavo projektov, omogočeno kandidiranje bistveno večjega števila projektov in s tem tudi pospešitev črpanja razpoložljivih EU sredstev. Kakšne so možnosti za premik prvega roka za prijavo projektov za mesec ali dva?

### Odgovor:

Ad 1) Glejte odgovor na vprašanje št. 65, Ad 2).

Ad 2) Možne lokacije terminala sistemov za izposajo koles, ki izpolnjujejo pogoj *lokacija*, so, poleg že naštetih v odgovoru št. 26, Ad 5) (1. krog – objavljeno 13. 6. 2025), lahko tudi lokacije znotraj naselij ob ulicah/cestah s PLDP pod 2.000 vozili na dan, na kateri so zarisane horizontalne oznake 5607 Souporaba prometnega pasu.

Ad 3) V okviru predmetnega javnega razpisa izdelava kakršnega koli elaborata ni zahtevana. Poglavlje 8.4 *Zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe* določa, da mora vlagatelj pripraviti oceno krepitve podnebne odpornosti infrastrukture z vidika blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja na podnebne spremembe v skladu s Smernicami organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027. Vlagatelj v ta namen izpolni le obrazec (Obrazec št. 7: Ocena krepitve podnebne odpornosti infrastrukture), ki vključuje tudi podpisano Izjavo o krepitvi podnebne odpornosti in podporno dokumentacijo, in vse skupaj priloži k vlogi. V zvezi s predlogom premika prvega roka za prijavo na javni razpis pojasnjujemo, da takšne spremembe javnega razpisa trenutno niso predvidene.

## 80. VPRAŠANJE, PREJETO: 8. 8. 2025; 13:43

Po skrbnem pregledu razpisne dokumentacije bi želeli opozoriti na določene vidike, ki bi lahko pomembno vplivali na uspešnost razpisa.

Predvsem nas skrbijo izredno strogo zastavljena merila za ocenjevanje vlog, ki v sedanji obliki zmanjšujejo možnosti za širši krog upravičencev, posebej za manjše in bolj razpršene občine, ki pa si prav tako pomembno prizadevajo za izboljšanje pogojev trajnostne mobilnosti. Menimo, da bi bolj uravnotežen nabor meril, ki bi bolje odražal raznolikost prijaviteljev ter specifične okoliščine različnih projektnih okolij, prispeval k višji kakovosti in večji relevantnosti izbranih projektov ter tako zagotovil zasledovanje trajnostnih ciljev tudi zunaj večjih mestnih središč.

Glede na to, da je cilj javnega razpisa podpora občinam pri razvoju trajnostnih, dostopnih, varnih, zveznih in udobnih prometnih ureditev za dnevno mobilnost prebivalstva bi vam želeli našo zagato na podlagi nekaj primerov podrobneje predstaviti.

1. V okviru ukrepa »infrastruktura za pešce« ocenjujemo, da nekatera merila niso zastavljena najbolj smotrno. Predvidevajo dodatno točkovanje iz nacionalnih smernic definirane širine pločnika nad 1,6 m za hojo vštric, ne ozirajoč se na državno tehnično specifikacijo za ceste in prometno varnost, ki širino pločnika, začenši z 1,5 m, definira tudi z max. dovoljeno hitrostjo na določenem odseku ceste. Stremenje k čim širšim pločnikom je seveda pomembno za varnost in udobje pešca vendar občine zavezane k racionalni rabi javnih sredstev, zato naročajo projekte skladno z uradnimi tehničnimi smernicami in dodatni pogoji pomenijo, da pločniki sploh ne bodo zgrajeni. Dodatne točke morda nekoliko pomanjkljivo definirano predvidevata tudi merili postavitve klopi na vsakih 250 m ter nova zelena zasaditev. Načrtovanje pločnika je kompleksen proces, vključenih je ogromno deležnikov. Ker je vsak primer tudi prostorsko specifičen menimo, da bi morala biti merila usmerjena predvsem v dejansko doseganje ciljev razpisa, pri čemer bi morali biti prednostno ovrednoteni naslednji vidiki: ali ukrep prispeva k boljši povezljivosti in dostopnosti (npr. vzpostavitev povezav med pomembnimi točkami, zapolnitev manjkajočih odsekov), spodbuja trajnostne oblike mobilnosti (npr. izboljšanje dostopa do javnega prevoza, povečanje deleža hoje), izboljšuje varnost pešcev (npr. omogočanje varne hoje, izboljšanje prehodov za pešce), ter vključuje zeleno zasaditev – pri čemer se morebitna že obstoječa in nova zasaditev vrednotita enakovredno, saj je ključni cilj zagotoviti udobno in privlačno okolje za pešce.
2. V okviru ukrepa »infrastruktura za kolesarje – sistem izposoje javnih koles« se prav tako pojavljajo določene zadrege. Težava nastane že pri posebnem pogoju, da mora imeti vsaka postaja min. 6 priklopnih mest. Zadostna količina mest za parkiranje koles je sicer smiselna pri tistih sistemih, ki ob koncu uporabe zahtevajo priklop kolesa na priklopno mesto, določeni sistemi pa ob zasedenosti priklopnih mest omogočajo vračilo kolesa tudi brez priklopa, le s parkiranjem na postaji, zato je v teh primerih pogoj nekoliko neustrezen. Še večji pomislek se poraja ob dejstvu, da je 6 priklopnih mest v večjih mestnih in krajevnih središčih sicer povsem smiseln kriterij, frekvenca uporabe je tam višja, v manjših naseljih pa je pogoj spet nekoliko vprašljiv. Številke na podlagi primera iz občine XY, ki ima že vzpostavljen med občani dobro sprejet sistem izposoje e-koles v središču občine, z veliko željo po razširitvi sistema tudi v zaledne, z javnim prevozom nepovezane kraje kažejo, da bi bilo 6 priklopnih mest v manjših naseljih nepotrebno velika številka. Občina ocenjuje, da bi ponekod več kot zadostovala 3 priklopna mesta, s postajami umeščenimi na čim več različnih, dobro preišljenih lokacij. Možnost dodajanja priklopnih mest je ob potrebi, jasno, vedno na voljo. Če tako zadeve nekoliko obrnemo, bi se z vidika uporabnika zdel bolj smiseln pogoj, najmanj 6 postaj za izposajo koles.

3. Merilo »neprekinjene in neposredne kolesarske povezave med postajami«, morda zveni smiselno, vendar se je pokazalo omejujoč faktor za izgradnjo celovitih sistemov za izposajo koles in e-koles. Kolesarska infrastruktura v Sloveniji je nezadostna, kar še posreba velja za ruralna okolja in za »last mile« dostopnost, kjer pravih alternativ osebnim vozilom ni. Sam razpis, še bolj pa do sedaj objavljeni odgovori na vprašanja omejujejo razvoj izposoje e-koles na velika mesta in razvita območja, zapostavljajo manjše kraje in ruralna območja, ter silijo prijavitelje v drobljenje projektov. Ob tem se poraja tudi vprašanje, obravnave prečkanj državnih cest in železnic, kjer občine nimajo pristožnosti – na teh odsekih občine praviloma ne morejo samostojno vzpostaviti neprekinjene kolesarske povezave, čeprav bi bila vzpostavljena v vseh ostalih segmentih.
4. Skrbi nas tudi interpretacija pogoja, da mora biti postaja sistema e-koles umeščena neposredno ob kakovostni kolesarski povezavi ali povezavi, ki je načrtovana znotraj iste operacije. Nejasno ostaja definiranje oddaljenosti postajališča, še posebej kadar se sistem umešča v širša območja kot so trgovski centri šolski okoliši, strnjene soseske, ki imajo središče ali vhod drugje, ko je najbližja kolesarska povezava. V manjših krajih in v zaokroženih območjih so te razdalje pogosto neizogibne, saj umeščanje neposredno ob kolesarsko povezavo ni vedno izvedljivo ali smiselno.
5. Skrbi nas tudi neupoštevanje povezovanja novih postaj sistema e-koles, na obstoječe sisteme znotraj iste občine ali v sosednji občini. Izgradnja posamezne nove postaje, ki je del širšega obstoječega sistema namreč ne prinaša točk za povezljivost, čeprav prostorsko in funkcionalno deluje kot celota.
6. Prav tako želimo opozoriti še na interpretacijo definicije »kakovostne kolesarske povezave« z vidika tehničnih možnosti njene izvedbe. Pravilnik o kolesarskih površinah določa, da je priporočena širina kolesarskega pasu 1,75 m, a dopušča tudi minimalno širino 1 m. Ker so številne lokalne ceste ozke, je izvedba pasov širine 1,75 m pogosto neizvedljiva, zato v takšnih primerih občine pogosto izvajajo kolesarske povezave s pasovi minimalne širine. Tak pristop ima pomembno vlogo pri zagotavljanju varne in povezane kolesarske infrastrukture, še posebej v manjših občinah z ozko cestno mrežo. Vendar pa trenutni razpisni pogoji ne omogočajo prijave ukrepa za vzpostavitev kolesarskih povezav v primerih, kjer ni možno zagotoviti širine 1,75 m, kar omejuje možnosti občinam za vključitev v razpis. Zato bi bilo smiselno razmisliti o večji fleksibilnosti pri definiranju »kakovostne kolesarske povezave«, ki bi upoštevala tehnične omejitve lokalnih cest oz. bi definicija vključevala tudi cesto z manj kot 2.000 vozili povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) in cesto, ustrezno označeno s talnimi piktogrami za kolesarje (souplepaba prometne površine ali »sharrow«).
7. Kot zadnje, bi želeli opozoriti še na obrazec DSHN in Oceno krepitve podnebne odpornosti, ki sta obvezna dokumenta za oddajo popolne vloge na razpis. Ker priprava obeh dokumentov zahteva izdelavo ustreznega elaborata, ki ga lahko pripravijo zgolj usposobljeni zunanji izvajalci, občine tega brez njihove pomoči ne moremo zagotoviti. V dosedanjem preverjanju razpoložljivosti izvajalcev smo ugotovili, da so ti večinoma zelo zasedeni, stroški izdelave elaboratov pa razmeroma visoki. Ob upoštevanju časovne in finančne zahtevnosti predlagamo, da se ob oddaji vloge kot začasen ukrep omogoči predložitev izjave, elaborat pa bi bil obvezen le za projekte, ki bodo izbrani za sofinanciranje v okviru javnega razpisa.
8. Poleg izpostavljenih pomislekov o razpisnih pogojih in merilih, bi želeli v razmislek predlagati tudi podaljšanje roka za prijavo, saj trenutni časovni okvir mnogim potencialnim prijaviteljem ne omogoča kakovostne priprave vloge, še posebej glede na kompleksnost razpisnih pogojev.

Zato vas vljudno pozivamo, da preučite naslednji možnosti:

1. Prilagoditve posebnih pogojev in meril za ocenjevanje vlog, z namenom večje raznolikosti in vključenosti,
2. ter podaljšanja roka za oddajo vlog, kar bi prispevalo k bolj premišljenim in kakovostno pripravljenim vlogam.

**Odgovor:**

Ad 1) Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo, ki jih je leta 2022 izdalo ministrstvo, določajo dimenzioniranje površine za pešce tako, da je mogoča hoja vštric, kar znaša minimalno 1,60 m svetle širine. Smernice sodijo med pravne in druge podlage za izvedbo javnega razpisa, zato je pogoj *minimalna širina* usklajen z določilom iz navedenih smernic. Postavitev klopi in ozelenjevanje površin, ki zagotavlja osenčenost površin za pešce, sta merili na javnem razpisu, ki vplivata na oceno kvalitete projekta in ne izločata projektov. Merila, kot jih določa predmetni javni razpis, so podlaga za izboljšanje kakovosti, privlačnosti in udobnosti infrastrukture za pešce.

Ad 2) Pogoj *minimalno število koles na postajo* se nam zdi smiselno in ostaja šest priklopnih mest. Šest mest v skladu s priporočili o polovični zasedenosti priklopov na terminalu pomeni, da naj bi bili v povprečju zasedeni trije priklopi, trije pa prosti za priklop koles.

Ad 3) Merila za posamezne ukrepe so namenjena oceni kvalitete prijavljenih projektov in ne izločanju projektov. Menimo, da je potencial za večjo uporabo koles iz sistemov izposoje javnih koles večji v mestih in regijah, ki zagotavljajo tudi varne kolesarske povezave med terminali, zato merilo ocenjujemo kot primerno.

Ad 4) Glejte odgovor na vprašanje št. 65, Ad) 2.

Ad 5) Merilo ocenjuje kvaliteto projekta (novih terminalov v sistemu), ki je del vloge za sofinanciranje in izpolni pogoje javnega razpisa za ta ukrep. V kolikor bi v ocenjevanje kvalitete projekta vključili vse že obstoječe terminale sistema, bi preverjali tudi izpolnjevanje pogojev tega javnega razpisa.

Ad 6) V kolikor se v predlogu sklicujete na pogoj *širina kolesarskih površin* za ukrep »infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave« so odstopanja od normalnih širin možna v okviru izjem, ki so navedene v samem pogoju. Ob tem usmerjamo tudi na dodatna pojasnila v odgovoru št. 47 (2. krog – objavljeno 8. 7. 2025), odgovor št. 8 (1. krog – objavljeno 13. 6. 2025) in odgovor št. 79, Ad 2) v tem sklopu odgovorov.

Če pa se sklicujete na pogoj *lokacija* za ukrep »infrastruktura za kolesarje – sistem izposoje javnih koles«, pa za obstoječo namensko infrastrukturo ob novem terminalu niso zahtevani normalni standardi.

Ad 7) V zvezi z Obrazcem št. 6 in Obrazcem št. 7 pojasnujemo, da okviru predmetnega javnega razpisa izdelava kakršnih koli elaboratov ni zahtevana. Poglavje *8.4 Zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe* predmetnega javnega razpisa določa, da mora vlagatelj pripraviti oceno krepitve podnebne odpornosti infrastrukture z vidika blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja na podnebne spremembe v skladu s Smernicami organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027. Vlagatelj v ta namen le izpolni obrazec (Obrazec št. 7: Ocena krepitve podnebne odpornosti infrastrukture), ki vključuje tudi podpisano Izjavo o krepitvi podnebne odpornosti in podporno dokumentacijo, in vse skupaj priloži k vlogi. Dodatno poglavje *8.3 Skladnost z »načelom, da se ne škoduje bistveno«* predmetnega javnega razpisa določa, da mora vlagatelj pripraviti oceno skladnosti operacije z »načelom, da se ne škoduje bistveno«, tako da le izpolni obrazec (Obrazec št. 6: Ocena skladnosti z »načelom, da se ne škoduje bistveno«), in sicer v skladu s Smernicami organa upravljanja za

uporabo načela, da se ne škoduje bistveno pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, in ga priloži k vlogi.

Ad 8) V zvezi s predlogom podaljšanja prvega roka za oddajo vlog na javni razpis pojasnjujemo, da takšne spremembe javnega razpisa trenutno niso predvidene.

## 81. VPRAŠANJE, PREJETO: 8. 8. 2025; 14:44

Glede na to, da je za projekt s katerim bi se prijavi na JR že pridobljeno GD predvidevamo da ni potrebno priložiti:

- Izkazovanje lastništva zadevnih nepremičnin oz. pravica graditi in
- Dovoljenja in soglasja nosilcev urejanja prostora - mnenjedajci podajo soglasje, da je projektna dokumentacija za obravnavani projekt skladna s predpisi iz pristojnosti posameznega mnenjedajalca (npr. vodovod, kanalizacija, toplovod, telekomunikacije, ipd.).

Saj je to razvidno iz GD – če tega ne bi bilo potem GD ne bi dobili. Prosimo za odgovor.

### Odgovor:

Ne glede na to, da je omenjeno razvidno iz gradbenega dovoljenja, poglavje 6.1 *Splošni pogoji za ugotavljanje upravičenosti* predmetnega javnega razpisa določa, da pogoja, ki jih navajate v vprašanju, predstavljata splošna pogoja za ugotavljanje upravičenosti. V primeru, da izpolnjevanje pogojev ob oddaji vloge ni izkazano z zahtevanimi dokumenti, vloga ni formalno popolna.

## 82. VPRAŠANJE, PREJETO: 9. 8. 2025; 16:20

Pri izpolnjevanju obrazca 1 \_ Opis operacije podatkov o ukrepih JR UTM 2025 niso odklenjena vse celice za vnos podatkov. Prosimo za objavo obrazca, kjer bodo odklenjene vse celice, kjer je potrebno izpolniti podatke,

### Odgovor:

Nova verzija Obrazca št. 1 je ustrezno nadomeščena na spletni strani, kjer se nahaja razpisna dokumentacija. Vse celice, ki jih morajo izpolniti vlagatelji, so odklenjene.

## 83. VPRAŠANJE, PREJETO: 11. 8. 2025; 7:40

V okviru priprave prijave na javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti za obdobje 2023–2029, načrtujemo vzpostavitev sistema izposoje javnih koles na območju Občine XY v povezavi z XY. Gre za pomemben korak k spodbujanju trajnostnih oblik mobilnosti, zmanjševanju emisij CO<sub>2</sub> ter izboljšanju povezanosti z javnim potniškim prometom.

Za potrebe oblikovanja kakovostne projektne vloge in izdelave projektne dokumentacije smo identificirali več predlaganih lokacij za postavitve postaj za izposajo koles. Lokacije smo izbrali na podlagi dostopnosti, bližine javnega potniškega prometa, prometne varnosti in možnosti vključitve v širšo kolesarsko infrastrukturo. Pomagali smo si z zemljevidom Kolesarskih poti v XY regiji, ki jo je zasnovala XY /.../.

Vljudno vas prosimo, da kot pristojno ministrstvo preverite ustreznost predlaganih lokacij (če ustrezajo pogoju kakovostne kolesarske povezave) ter nam sporočite morebitne pripombe, priporočila ali pogoje, ki jih je potrebno upoštevati pri nadaljnjem načrtovanju in izvedbi projekta.

Drugo merilo opredeljuje točkovanje glede na, citiram: "Delež krajev, kjer se ukrep izvaja v okviru operacije, v katerih je najmanj ena postaja javnega sistema izposoje koles načrtovana na glavnem večmodalnem vozlišču (...razdalija ne presega 50m...)"

Kot konzorcij občin nas zanima, ali se pri tem merilu kot »kraj« upošteva celotna občina kot ena enota, ali pa se vrednoti vsako naselje posebej? /.../

**Odgovor:**

Pojasnjujemo, da posameznih projektov v fazi podajanja odgovorov na vprašanja ne komentiramo, saj je zastavljanje vprašanj namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo.

Kraj je posamezno naselje v občini in ne cela občina. Če gre za naselje, ki ima le eno avtobusno postajališče, to predstavlja »glavno večmodalno vozlišče«, v kolikor je postaj/postajališč več, je glavno tisto, ki ima odpravljenih največ potnikov.

#### 84. VPRAŠANJE, Prejeto: 11. 8. 2025;14:24

Ali je za namen informiranja in obveščanja javnosti o projektih EKP možno uporabiti rezultate študentskega natečaja, ki so objavljeni v katalogu natečajnih rešitev?

**Odgovor:**

Namen študentskega natečaja, katerega rezultate najdete v katalogu natečajnih rešitev, je prav spodbujanje inovativnih in izvedljivih rešitev za označevanje tovrstnih projektov. Med njimi je tudi projekt »Zanka«, ki je prejel priznanje in predstavlja odličen primer enostavne in praktične izvedbe. Zato vam zelo priporočamo, da pri označevanju razmislite o uporabi rešitev iz tega natečaja, saj so bile razvite prav z namenom, da nudijo kakovostne in uporabne pristope.

Za več informacij vam prilagamo povezavo do kataloga natečajnih rešitev:

[TUKAJ](#)

Prav tako priporočamo ogled članka, ki podrobneje predstavi natečaj in njegove rezultate:

[Fakulteta za arhitekturo - Objava rezultatov študentskega natečaja.](#)



**JAVNI RAZPIS**  
**za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029**  
(oznaka: JR EKP UTM 2025)

**VPRAŠANJA IN ODGOVORI**

**OBJAVA: 12. 9. 2025 – 4. krog**

Odgovori so podani izključno na zastavljena vprašanja, pri čemer vseh dejstev ne poznamo. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo. Strokovna komisija za vodenje postopka na predmetnem javnem razpisu bo prejete vloge obravnavala izključno na podlagi predloženih listin v oddani vlogi in javno dostopnih informacij, ki jih bo preverjala v vseh fazah izvajanja javnega razpisa.

**85. VPRAŠANJE, PREJETO: 11. 8. 2025; 15:56**

Pri točki 9.3 Merila za ukrep »infrastruktura za pešce« bi imel naslednji vprašanji glede zasaditve dreves:

1. Pri drugi alineji se navaja, da mora biti zelena zasaditev vsaj 10% površin znotraj meje obdelave projekta. Tu me zanima na kakšen način se tu ovrednoti teh 10%? Če se poleg pločnika izvede drevored z drevesi, ki imajo stebela fi 8-10 cm in so na razmaku cca 10 m me zanima kolikšna kvadratura zelene zasaditve se lahko pri tem upošteva na posamično drevo oz. na kakšen način se določajo te površine?
2. Zanima me kaj se bo gledalo kot območje obdelave objekta za določanje faktorja zasaditve? Samo površine, ki se uredijo za pešce in ureditev cestišča ob pločniku (se pravi asfaltirane površine) ali tudi vse zelene površine (berme, jarki, brežine,...), ki se urejajo zaradi gradnje pločnika?

**Odgovor:**

Ad 1) Kot kvadratura površin z zeleno zasaditvijo so se upošteva talne površine, ki niso tlakovane, ampak ozelenjene in na katerih so zasajene grmovnice in/ali drevesa, in ne tlakovana oziroma asfaltirana površina pod drevesi.

Ad 2) Za določanje deleža zasaditve se upošteva vse površine znotraj meje obdelave projekta. Kot zelena zasaditev pri merilu ne štejejo tehnične površine (berme, jarki, brežine,...), ki so le zatravljene. Če tehnične površine predvidevajo zeleno zasaditev skladno z merilom (najmanj

različne vrste grmovnic in ohranitev obstoječih odraslih dreves) znotraj meje obdelave projekta, se le te lahko upoštevajo pri faktorju zasaditve.

## 86. VPRAŠANJE; Prejeto:12. 8. 21025; 07:54

Vezano na razpis JR EKP UTM 2025 nas zanima, če se območje skupnega prometnega prostora smatra kot del kolesarske povezave (doseganje zveznosti)? Namreč Pravilnik o kolesarskih površinah določa souporabo prometnega pasu in se veže na 9. člen pravilnika, ki omogoča souporabo glede na PLDP in hitrost vožnje.

### Odgovor:

Odsek javne ceste, ki ima določen prometni režim Območje skupnega prometnega prostora (prometni znak 2445) in ima tudi ustrezno prometno ureditev območja (razpisni pogoji), izpolnjuje pogoj za zveznost kolesarske povezave v Konceptu kolesarske povezave.

## 87. VPRAŠANJE, PREJETO: 12. 8. 2025; 12:46

1. Občina namerava območje starega mestnega jedra zapreti za promet. Koncept arhitekturne prenove mestnega trga temelji na preplastitvi tlaka s površino iz granitnih kock in umestitvijo novih prostorskih akcentov iz svetlega litega teraca. Trg se obravnava kot enovit prostor namenjen pešcu v primarni in prometu v sekundarni vlogi kot »shared space«. Urejen bo omejen promet, namenjen dostavi in kratkotrajnemu parkiranju. Postavil se bo prometni znak območje skupnega prometnega prostora z omejitvijo hitrosti na 20 km/h. Na začetku in koncu se ulica zapre s potopnimi stebrički. Zanima nas, na kateri ukrep se prijavimo ali Ukrep 1: Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti ali Ukrep 3: Infrastruktura za pešce?
2. Občina ima izdelan PZI (za investicijo, ki se bo izvajala kot dela v javno korist in gradbeno dovoljenje ni potrebno) in nanj pridobljena vsa potrebna dovoljenja in soglasja/mnenje nosilcev urejanja prostora. Ker je projekt iz leta 2021 je nekaterim dovoljenjem in soglasjem/mnenjem nosilcev urejanja prostora veljavnost potekla. Načeloma jih nosilci urejanja prostora niti ne podaljšujejo, v kolikor ni spremembe v prostoru. Ali takšna dovoljenja in soglasja/mnenje nosilcev urejanja prostora zadoščajo?

### Odgovor:

Ad 1) Če projektna dokumentacija in prometna signalizacija označuje prometni režim »skupni prometni prostor«, se tak ukrep prijavi kot Ukrep 1: Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti.

Ad 2) Za ukrep/-e, ki je/so predmet operacije, morajo biti pridobljena vsa soglasja in dovoljenja nosilcev urejanja prostora v skladu z zakonodajo. V primeru, da je pridobljenim dovoljenjem in soglasjem/mnenjem nosilcev urejanja prostora veljavnost potekla in ob predpostavki, da se projekt ni spremenil, mora investitor pred pričetkom gradnje preveriti veljavnost že pridobljenih dovoljenj in mnenj/soglasij ter po potrebi pridobiti nova.

## 88. VPRAŠANJE, PREJETO: 12. 8. 2025; 14:11

Na občini X načrtujemo rekonstrukcijo glavne avtobusne postaje. Ocenjena vrednost investicije znaša približno 500.000 €. V sklopu investicije bi uredili varni dostop za pešce in kolesarje, prehode za pešce, ter varne dovoze za avtobuse.

Prosimo za informacijo, ali je takšen projekt upravičen za prijavo na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR EKP UTM 2025), ter ali se rekonstrukcija glavne avtobusne postaje uvršča med upravičene ukrepe znotraj razpisa?

**Odgovor:**

Pojasnjujemo, da posameznih projektov v fazi podajanja odgovorov na vprašanja ne komentiramo, saj je zastavljanje vprašanj namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo.

Projekt je/bo upravičen do sofinanciranja, če izpolnjuje vse splošne in posebne pogoje za ukrep, ki ga nameravate prijaviti.

Rekonstrukcija glavne avtobusne postaje je upravičen ukrep do sofinanciranja na tem javnem razpisu v okviru ukrepa »ureditev namenskih površin za JPP«, podukrep gradnja in/ali rekonstrukcija avtobusnih postaj JPP.

### 89. VPRAŠANJE, PREJETO: 13. 8. 2025; 10:40

Občina se želi prijaviti na JR – podukrep 7.4.3 z nadgradnjo sistema izposoje javnih koles. Predvidena je postavitvev dveh novih postajališč in nakup električnih mestnih koles.

1. Kakšen je največji odmik od »obstoječe kakovostne kolesarske povezave«, ki je še dovoljen za postavitvev postajališč? Namreč postaje želimo postaviti ob večjih generatorjih prometa (šola, trg) in s tem zmanjšati motorni promet, vzpostavljena kolesarska povezava pa pripelje do roba naselja (del državnega kolesarskega omrežja).
2. Občina ima DGD in popis stroškov za zadevno investicijo pripravljen s strani investitorja. Ali je v tem primeru vseeno potrebno naročiti in priložiti PZI?
3. Ali varen dostop do parkirišča za kolesa (podukrep 7.4.2) pomeni enako zahtevo kot v podukrepu 7.4.3 – umeščenost ob obstoječi kolesarski povezavi?

**Odgovor:**

Ad 1) Glejte odgovor na vprašanje št. 65 Ad) 2 (3. krog - objavljeno 20. 8. 2025), odgovor na vprašanje št. 26 Ad) 5 (1. krog - objavljeno 13. 6. 2025) in odgovor na vprašanje št. 79 Ad 2) (3 krog - objavljeno 20. 8. 2025).

Ad 2) Dokumentacija na ravni DGD projekta zadostuje. Glejte tudi odgovor na vprašanje št. 4 Ad) 1 (1. krog - objavljeno 13. 6. 2025).

Ad 3) Da, in skladno s podanimi pojasnili v odgovorih na vprašanja št. 26 Ad) 5 (1. krog - objavljeno 13. 6. 2025) in št. 79 Ad 2) (3. krog - objavljeno 20. 8. 2025.)

### 90. VPRAŠANJE, PREJETO: 17. 8. 2025; 16:58

V okviru projekta XX pridobivamo skupno gradbeno dovoljenje (enovit DGD). Projekt vključuje ukrepe, ki so predmet sofinanciranja iz dveh različnih virov: - razpis DRR za Zelena infrastruktura (ZI) - razpis Trajnostna mobilnost (UTM).

JR EKP UTM 2025 med merili ocenjevanja spodbuja tudi ohranjanje obstoječih dreves in zasaditev novih, kar prinaša dodatne točke. V sklopu projekta bomo ohranili in zasadili nova drevesa, vendar je ta del financiran iz razpisa ZI. Ali se ti ukrepi, čeprav financirani iz razpisa ZI, vseeno upoštevajo pri dodeljevanju dodatnih točk po merilih razpisa UTM?

**Odgovor:**

Da.

Opozarjamo tudi na jasno razločevanje posameznih stroškov v popisih del s stroškovno oceno projektanta po virih sofinanciranja.

**91. VPRAŠANJE, Prejeto:17. 8. 2025; 21:42**

V zvezi z razpisom JR EKP UTM 2025 vas prosim za pojasnilo:

1. Kaj se zgodi, če ministrstvo v fazi ocenjevanja, še pred odobritvijo prijave, ugotovi, da je določen strošek neupravičen ter se posledično spremeni višina upravičenih stroškov in višina sofinanciranja?
2. Ali se v takšnem primeru prijava izloči iz nadaljnjega postopka ali ministrstvo sorazmerno zmanjša višino sofinanciranja za ta strošek, pri čemer preostanek stroška krije vlagatelj?
3. V razpisnem besedilu je navedeno, da se dokazovanje upravičenosti stroškov izvaja v fazi administrativnega preverjanja upravičenosti stroškov in da mora v primeru neupravičenih stroškov upravičenec zagotoviti financiranje iz lastnih virov, pri čemer se neupravičeni stroški ne povrnejo. Ni pa jasno določeno, ali to v fazi ocenjevanja prijav (pred odobritvijo sredstev) vodi do izločitve prijave ali le do zmanjšanja sofinanciranja.

**Odgovor:**

Ob pregledu vlog se izvede preliminarni pregled upravičenosti stroškov. V kolikor se ugotovi, da je določen strošek v skladu z določili besedila javnega razpisa neupravičen, lahko ministrstvo zmanjša zaproseni znesek sofinanciranja, pod pogojem, da so še vedno vsi pogoji za ugotavljanje upravičenosti izpolnjeni, namen in cilj operacije pa nespremenjena. Zmanjšani znesek sofinanciranja se navede v sklepu o izboru. Dokončna višina dodeljenih sredstev sofinanciranja se določi v okviru administrativnega preverjanja upravičenosti stroškov glede na izkazane in dokazane upravičene stroške v zahtevkih za izplačilo. Za vse neupravičene stroške mora vlagatelj oz. upravičenec zagotoviti lastne vire. Glejte tudi odgovor na vprašanje št. 43 Ad) 8 (2. krog - objavljeno 8. 7. 2025).

**92. VPRAŠANJE, PREJETO: 18. 8. 2025; 14:19**

Vezano na javni razpis Ukrepi trajnostne mobilnosti (UTM), bi želeli prijaviti ureditev pešpoti - infrastruktura za pešce, brez površin za kolesarje v zgodovinskih prehodih v starem mestnem jedru.

Prehodi ne potekajo ob cestah z voznimi pasovi za motorni promet in niso »pločnik«. Na podlagi vašega odgovora na vprašanje 20 razumemo, da projekt ne more pridobiti točk pri prvih dveh merilih. Zato vas prosimo za odgovore na vprašanja zastavljena spodaj:

1. Ali projekt lahko pridobi točke pri tretjem merilu, ki zadeva širino »pločnika«?
2. Površin za kolesarje ne bo. Predvidevamo, da ni mogoče pridobiti točk za četrto merilo, ki se nanaša na »fizično ločene površine za kolesarje«, kajne?
3. Zaradi ožine zgodovinskih prehodov ni mogoče zasaditi dreves, vendar so prehodi zaradi stavb večino dneva v senci.

Prosimo za vaše mnenje, ali je glede izpolnjevanja kriterij in pridobitve točk smiselno, da se prijavimo na javni razpis?

**Odgovor:**

Ad 1) Projekt, ki ne poteka ob javni cesti za motorni promet, se ocenjuje po merilu *povprečna širina pločnika*.

Ad 2) Tak projekt se ne ocenjuje po merilu ločevanja površin za pešce od kolesarskih površin. Ad Ad 3) Merilo se nanaša na ohranjanje oz. zasaditev dreves.

### 93. VPRAŠANJE, Prejeto:20. 8. 2025; 13:06

Zastavljamo vprašanje, ki se nanaša na prečne ulice oz. gase. V sklopu projekta želimo poleg kolesarskih povezav za pešce in kolesarje prijaviti tudi ureditev prečnih ulic. Prosim za odgovor pod kateri **ukrep** spada ureditev prečne ulice?

Sedaj je ena prečna ulica namenjena motoriziranemu prometu, ostale so namenjene samo površinam za pešce. V projektu se predvideva ukinitve motoriziranega prometa v 1 ulici, ostale ostajajo in jih preurejamo iz vidika privlačnosti, udobja, varnosti.

Torej zanima nas, ali znotraj ukrepa »celovita preureditev ulic in cest« ali infrastruktura za pešce!

#### Odgovor:

Glede na vaše vprašanje razumemo, bo prometni režim na ulici po izvedbi projekta Območje za pešce (prometni znak 2423), ki ga prijavite pod ukrep Infrastruktura za pešce.

V kolikor načrtujete kombiniran projekt (v skupni vlogi), v katerem boste imeli različne ureditve, se izpolnjevanje pogojev in ocenjevanje vloge izvaja za posamezno ulico/odsek.

### 94. VPRAŠANJE, PREJETO: 20. 8. 2025; 17:06

V zvezi s 6. točko iz 80. VPRAŠANJA, PREJETO: 8. 8. 2025; 13:43, ki pravi

»Prav tako želimo opozoriti... **...Zato bi bilo smiselno razmisliti o večji fleksibilnosti pri definiranju »kakovostne kolesarske povezave«, ki bi upoštevala tehnične omejitve lokalnih cest oz. bi definicija vključevala tudi cesto z manj kot 2.000 vozili povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) in cesto, ustrezno označeno s talnimi piktogrami za kolesarje (soupleta prometne površine ali »sharrow«).**« Ste v drugem odstavku odgovora Ad 6) pojasnili:

**»Če pa se sklicujete na pogoj lokacija za ukrep »infrastruktura za kolesarje – sistem izposoje javnih koles«, pa za obstoječo namensko infrastrukturo ob novem terminalu niso zahtevani normalni standardi.«**

Pojasnila na zastavljeno vprašanje žal ne razumemo, zato bi prosili za dodatno razlago, torej, ali se označbe s talnimi piktogrami smatrajo kot ustrezne ali ne? Od tega je namreč odvisna uspešna prijava občine na javni razpis.

#### Odgovor:

Skladno s podanimi pojasnili v odgovorih na vprašanji št. 26 Ad) 5 (1. krog - objavljeno 13. 6. 2025) in št. 79 Ad 2) (3. krog - objavljeno 20. 8. 2025) se kot »kakovostna kolesarska povezava« pri pogoju lokacija za ukrep »Infrastruktura za kolesarje - Sistem izposoje javnih koles« upošteva: a) ločena/namenska kolesarska površina (kolesarska pot, kolesarska steza ali kolesarski pas, kolesarska cesta, površina za promet pešcev in kolesarjev), b) skupni prometni prostor, c) cesta z omejitvijo 30 km/h

d) ulica/cesta s PLDP pod 2.000 vozili na dan , na kateri so zarisane horizontalne oznake 5607  
Souporaba prometnega pasu, znotraj naselij.

Pogoj dodatno pojasni tudi odgovor na vprašanje št. 65 Ad) 2 (3. krog - objavljeno 20. 8. 2025).

## 95. VPRAŠANJE, Prejeto:22. 8. 2025; 10:56

Želimo pridobiti pojasnilo glede ukrepa za peš površine. Na voljo imamo Strateški načrt dostopnosti v občini, usklajen z vsemi ciljnimi skupinami in strokovnimi podlagami, ki določa, na katerih območjih občine se zagotavlja določena raven dostopnosti za različne oblike oviranosti.

Na križišču državne ceste in lokalnega dovoza po predpisih ni obvezno urediti označenega prehoda za pešce, vendar ga z namenom povečanja varnosti pešcev kljub temu želimo izvesti. Zanima nas, ali so taktilne oznake na prehodu – kot poseben pogoj za peš površine – obvezne tudi v primeru, ko izvedba označenega prehoda po predpisih ni zahtevana in jih načrt dostopnosti za to lokacijo ne predvideva?

Menimo, da bi izvedba taktilnih oznak, ki ne bi bila skladna z načrtom dostopnosti, lahko povzročila neusklajenost rešitev na terenu.

### Odgovor:

Na podlagi izpolnjevanja pogojev, kot jih določa predmetni javni razpis, so projekti lahko upravičeni do sofinanciranja, ne glede na usmeritve strateških dokumentov v občini. Taktilne oznake morajo biti skladne s priročnikom »Z belo palico po mestu«. Če ima občina Strateški načrt dostopnosti, ki je skladen s priročnikom, velja strateški načrt. Če torej strateški načrt dostopnosti ne predvideva taktilnega vodenja na določeni lokaciji, se je treba držati strateškega načrta, kar pa naj bo v vlogi primerno dokumentirano.

## 96. VPRAŠANJE, PREJETO: 25. 8. 2025; 11:08

Občina X se pripravlja na prijavo na razpis za sofinanciranje ukrepov trajne mobilnosti v obdobju 2023–2029 in vas v zvezi s tem prosimo za pojasnilo glede potrebne dokumentacije, s katero prijavitelj izkazuje pravico graditi.

Zanima nas:

1. Ali je za namen razpisa zadostna sklenitev pogodbe o ustanovitvi služnosti ali pogodbe o nakupu zemljišča, ali pa mora biti pogodba tudi notarsko overjena?
2. Ali za izkazano pravico graditi zadošča že podpisano soglasje lastnika zemljišča, ali je potrebno predložiti dokazilo o sklenjenem pravnem poslu?

Ker so navedena vprašanja bistvena za pravilno pripravo prijave in pravočasno izpolnitev razpisnih pogojev, vas prosimo za uradno stališče ministrstva.

### Odgovor:

Ad 1) V skladu s pogoji za ugotavljanje upravičenosti ob oddaji vloge na JR EKP UTM 2025 kot dokazilo o izkazani pravici graditi zadoštuje predložitev sklenjene pogodbe o ustanovitvi služnosti ali pogodbe o nakupu zemljišča, tudi če še ni notarsko overjena. Iz pogodbe mora biti razvidno zemljiško-knjižno dovolilo o vpisu služnosti oz. lastninske pravice v zemljiško knjigo.

Ad 2) Zgolj s soglasjem lastnika zemljišča ne more biti izkazana pravica graditi, saj ne gre za pravni akt. Potrebno je predložiti drugo ustrezno dokazilo v skladu s pogoji za ugotavljanje upravičenosti.

## 97. VPRAŠANJE, PREJETO: 25. 8. 2025; 14:48

Trenutno izvajamo rekonstrukcijo ceste z ureditvijo kolesarskega pasu in novogradnjo pločnika. Glede na vaš odgovor (št. 65) se bomo na razpisu prijavi samo za ukrep infrastruktura za pešce.

Ali lahko v tem primeru na razpisu uveljavljamo stroške zemeljskih del: izkopa za javno razsvetljava in gradnjo odtočnih in zbirnih jaškov za odvodnjavanje? Seveda bi ti stroški komunalne infrastrukture predstavljali manj kot 50% priznanih upravičenih stroškov.

V IP-u in izdanih situacijah gradbena dela, ki bi jih radi prijavi na ukrep infrastruktura za pešce, niso ločeno izkazana. Ali moramo novelirati IP, v katerem bodo razvidi upravičeni oz. neupravičeni stroški? Kako lahko na podlagi že izdanih situacij uveljavljamo upravičene stroške, saj v njih upravičeni stroški niso ločeno prikazani?

### Odgovor:

Ad 1) Stroški zemeljskih del, ki vključujejo izkope za javno razsvetljava ter gradnjo odtočnih in zbirnih jaškov za odvodnjavanje, so nujni za funkcionalnost osnovnih ukrepov sofinanciranih ukrepov in jih je kot take možno uveljavljati kot upravičene stroške projekta v okviru omejitev, določenih v razpisni dokumentaciji.

Ad 2) Upravičeni in neupravičeni stroški so naštet v poglavju 5.4 Upravičeni stroški besedila javnega razpisa, kar je potrebno upoštevati pri pripravi investicijske in projektne dokumentacije. Delitev na upravičene in neupravičene stroške mora biti razvidna iz vsakokratne gradbene situacije. V primeru, da v že izdanih gradbenih situacijah upravičeni in neupravičeni stroški niso ločeni prikazano, priporočamo, da se postavke, ki se nanašajo na neupravičene stroške, ustrezno označi.

## 98. VPRAŠANJE, PREJETO: 27. 8. 2025; 14:28

Vljudno prosim za pojasnilo glede datuma izstavljanja zahtevkov v tekočem letu. V določilih JR in aplikaciji eJR je kot rok naveden 15.10. tekočega leta. V obrazcu 1 pa 15. 11.

### Odgovor:

Za izdatke, nastale v okviru obdobja upravičenosti izdatkov, za katere bodo pravilni in popolni zahtevki za izplačilo izstavljeni najkasneje do 15. oktobra tekočega koledarskega leta, bodo sredstva sofinanciranja upravičencu praviloma izplačana v istem koledarskem letu, skladno s proračunskimi zmožnostmi.

Obrazec 1 je bil ustrezno popravljen in objavljen na spletni strani javnega razpisa. Ob tem pojasnjujemo, da je vselej potrebno upoštevati besedilo javnega razpisa.

## 99. VPRAŠANJE, PREJETO: 28. 8. 2025; 14:58

Pod točko 7.1 Posebni pogoji za vse vrste podukrepov znotraj ukrepa Celovita preureditev ulic in cest je v točki Parkiranje navedeno, da je izjemoma dovoljena vzpostavitev parkirnih površin za ustavljanje, dostavo in kratkotrajno parkiranje za ukrep uvedba skupnega prometnega prostora. Prosim za pojasnilo kaj se šteje za kratkotrajno parkiranje po tem razpisu, kakšna je časovna omejitev ali so tudi druge omejitve?

### Odgovor:

Zakon o pravilih cestnega prometa v 68. členu definira kratkotrajno parkiranje. Razpis dovoljuje izjemo za kratkotrajno parkiranje le za podukrepa skupni prometni prostor in rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje in ne za druge možne podukrepe celovite preureditve ulic in cest. Nacionalne smernice za pripravo Načrtov izvajanja parkirnih politik priporočajo časovno omejitev parkiranja glede na namen parkirišča, medtem ko Zakon o pravilih cestnega prometa omejuje kratkotrajno parkiranje na največ dve uri. Za območja šol, kjer so parkirna mesta namenjena prihodu in odhodu otrok, je smiselna omejitev na 15 do 30 minut, kjer so parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje namenjena obiskovalcem oziroma strankam, pa je lahko primeren tudi čas omejitve na 60 ali celo 90 minut. Parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje so lahko plačljiva ali brezplačna, v obeh primerih pa se priporoča učinkovit nadzor, da ne prihaja do zlorab – dvakrat zaporedoma »kratkotrajno« parkirano isto vozilo.

### 100. VPRAŠANJE, PREJETO: 28. 8. 2025; 15:07

V točki 7.1.2 Posebni pogoji za podukrep "območje skupnega prostora", pod točko Parkiranje je navedeno, da površine za mirujoč promet ali ustavljanje so jasno označene in ne presega 5 % celotne površine. Prosimo za pojasnilo ali gre 5 % od parkirnih površin, površin za motorni promet ali vseh površin v projektu?

**Odgovor:**

Delež v višini 5 % se računa od vseh površin znotraj območja skupnega prometnega prostora.

### 101. VPRAŠANJE, PREJETO: 28. 8. 2025; 15:28

Zanima nas, se neposredni prestop med integriranim medkrajevnim in mestnim linijskim prevozom potnikov šteje za 2 različna podsistema?

**Odgovor:**

Integrirane medkrajevne linije so del podsistema mestnega potniškega prometa.

Postajališče/postaja, na kateri je možen neposredni prestop med avtobusi mestnega potniškega prometa (kamor uvrščamo tudi integrirane medkrajevne linije, ki so vključene v mestni promet) in medkrajevnega javnega linijskega prevoza potnikov se šteje za dva različna podsistema.

### 102. VPRAŠANJE, PREJETO: 29. 8. 2025; 13:17

Občina X namerava na javni razpis z oznako JR EKP UTM 2025 prijaviti projekt izgradnje kolesarske povezave v okviru ukrepa »Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave«. Pri pripravi dokumentacije oziroma pridobivanju zemljišč se nam je pojavilo naslednje vprašanje, na katerega vas prosimo za pojasnilo.

**Obrazložitev:**

Za izvedbo kolesarske povezave potrebujemo tudi del zemljišča, ki je v solasti dveh fizičnih oseb – eden od lastnikov prebiva v Srbiji, drugi pa v Združenih državah Amerike. Po večmesečnem iskanju smo uspeli vzpostaviti stik z obema. Lastnika sta pripravljena podpisati ustrezno pogodbo in predmetno zemljišče prodati. Težava nastaja pri notarski overitvi v tujini, saj lahko postopek traja več mesecev.

### Vprašanje:

Ali zadostuje, da kot dokazilo o lastništvu oziroma o pravici graditi predložimo podpisano najemno pogodbo, sklenjeno za obdobje najmanj petih let po zaključku operacije?

V razpisni dokumentaciji, natančneje v točki 6.1 *Splošni pogoji za ugotavljanje upravičenosti* ter v vašem odgovoru št. 18 na vprašanje, prejeto 22. 5. 2025, je namreč navedeno, da lahko vlagatelj pravico graditi izkazuje z izpiskom iz zemljiške knjige, z najemno pogodbo ali s služnostno pogodbo, sklenjeno za obdobje najmanj petih let po zaključku operacije.

### Odgovor:

Da, lahko predložite podpisano najemno pogodbo, sklenjeno za obdobje najmanj petih let po zaključku operacije. Iz pogodbe mora biti razvidno zemljiško-knjižno dovolilo o vpisu lastninske pravice v zemljiško knjigo (npr. po izvedeni prodaji zemljišča). Glejte tudi odgovor na vprašanje št. 96.

## 103. VPRAŠANJE, PREJETO: 29. 8. 2025; 14:01

Imel bi v zvezi z razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–202 naslednje vprašanje:

Imamo gradbeno dovoljenje za avtobusno postajališče iz leta 2020 iz priložene grafike:



Ker pa v javnem razpisu, piše, da stroški ureditve/gradnje parkirnih površin za motorna vozila niso upravičeni, razen izjem, ki so določene s posebnimi pogoji v poglavju 7 besedila javnega razpisa sprašujem.

V Poglavju 7 pod avtobusnimi postajami, nisem našel nič v zvezi s parkiranjem. Nekaj parkirnih mest, ki je na tej grafiki se bo še zamenjalo s parkiriščem za kolesa. Tudi bo parkirišče služilo, kot nekakšen P+R center, ker bo lahko prestopil z avtomobila na kolo ali avtobus.

Zanima me pod kakšnimi pogoji ta parkirana mesta pašejo pod upravičene stroške?

### Odgovor:

P+R parkirišča niso upravičen ukrep v tem javnem razpisu.

Ravno tako niso upravičena parkirišča za motorna vozila v sklopu ukrepa "Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)".

Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa oz. postavitev varne kolesarnice ali individualnih boksov je lahko upravičen strošek v okviru ukrepa »Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«, če izpolni pogoje za podukrep »kolesarska infrastruktura - parkirišča za kolesa«.



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira  
Evropska unija



**JAVNI RAZPIS**  
**za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029**  
(oznaka: JR EKP UTM 2025)

**VPRAŠANJA IN ODGOVORI**

**OBJAVA: 25. 9. 2025 – 5. krog**

Odgovori so podani izključno na zastavljena vprašanja, pri čemer vseh dejstev ne poznamo. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo. Strokovna komisija za vodenje postopka na predmetnem javnem razpisu bo prejete vloge obravnavala izključno na podlagi predloženih listin v oddani vlogi in javno dostopnih informacij, ki jih bo preverjala v vseh fazah izvajanja javnega razpisa.

**104. VPRAŠANJE, PREJETO: 2. 9. 2025; 07:20**

V zvezi z JR UTM občino X zanima naslednje:

Ali je za pridobitev vseh 20 točk za ukrepe pod merili 9.1 (str. 32 JR), vezane na zelene otoke, potrebno zasaditi le zelene otoke ali so lahko vmes tudi zelene površine? V kolikor so lahko vmes za vseh 20 točk tudi zelene površine nas zanima, kolikšen delež vseh zelenih površin morajo predstavljati zeleni otoki?

**Odgovor:**

Osnovni namen umeščanja zelenih otokov v prometne površine ob celovitih rekonstrukcijah ulic in cest je z izmeničnimi zelenimi otoki premišljeno kombinirati ukrepe umirjanje prometa (npr. lokalne zožitve, šikane, ...) ter krajinsko obogatiti javni prostor ter vplivati na podnebno odpornost.

Med zelenimi otoki so lahko tudi zelene površine, vendar morajo samo zeleni otoki, ki izpolnjujejo vse zahteve merila, obsegati vsaj 10 % površin znotraj meje obdelave projekta, da se projekt pri

tem merilu oceni z 20 točkami. Zelene površine, ki ne izpolnjujejo vseh zahtev merila, se ne upoštevajo v teh 10 %.

### 105. VPRAŠANJE, PREJETO: 2. 9. 2025; 10:34

V zvezi z ukrepom 4: Infrastruktura za kolesarje – postavitve/nadgradnja postaj sistema izposoje javnih koles nas zanima, do kolikšnega števila koles na posamezno postajo smo lahko upravičeni? V razpisni dokumentaciji je navedeno, da mora imeti vsaka postaja najmanj 6 priklopnih mest, nikjer pa ni opredeljeno, koliko je lahko koles? Ali je število koles omejeno na polovico priklopnih mest? Ali pa je mogoče predvideti tudi večje število koles (enako priklopnim mestom ali celo večje), na primer z namenom zamenjave obstoječih starejših koles?

**Odgovor:**

Glejte odgovor na vprašanje št. 60 Ad 1) (3. krog – objavljeno 20. 8. 2025)

### 106. VPRAŠANJE, PREJETO: 3. 9. 2025; 09:45

Načrtujemo postavitve več parkirišč za kolesa v občinskem središču - na avtobusni postaji, v parku, ob šoli, ob občinski stavbi. Ali morajo vsa parkirišča za kolesa 100 % ustrezati merilom ali je dovolj le nekaj od njih, glede na smotrnost (vsa na večmodalnih vozliščih, vsa nadstrešnice, vsa postavljena na ukinjeno parkirno mesto). Prosimo za pojasnilo.

**Odgovor:**

Preverjanje izpolnjevanja pogojev in ocenjevanje merila se izvede za vsako posamezno lokacijo parkirišča za kolesa.

Skladno s poglavjem 9.5 Ocenjevanje vlog predmetnega javnega razpisa se oceno posameznega ukrepa (parkirišča za kolesa) ponderira z utežmi glede na delež upravičenih stroškov ukrepa v primerjavi s celotnimi upravičenimi stroški operacije.

### 107. VPRAŠANJE, PREJETO: 3. 9. 2025; 14:09

Občina ima izdelana 2 PZI projekta, oba projekta sta na podlagi DIIP (faza IDZ) že uvrščena v NRP občinskega proračuna.

Prvi projekt se nanaša na prenovo osrednjega trga v občinskem središču. Prenova trga zajema zaprtje dela trga za promet (ukine se vsa parkirna mesta, omogoči se le dostavo in dovoz stanovalcem preko potopnih stebričkov), del trga (ploščad) je bil že pred pričetkom prenove zaprt za promet. Ali so upravičeni stroški tudi za del, ki je bil zaprt za promet že pred prenovo?

Drugi projekt se nanaša na prenovo šolske ulice, prva faza je v izvajanju, druga faza gre v izvedbo v naslednjem letu. Zaradi pomanjkanja prostora (obstoječa poselitev) se izvede enostranski pločnik širine 1,6m, doda se različne elemente za umirjanje prometa, ohrani se cona 30.

Ali sta projekta primerna za prijavo?

Ali ju lahko združimo v eno prijavo kot skupen projekt čeprav sta trenutno v veljavnem NRP kot dva ločena projekta uvrščena s posameznim DIIP?

**Odgovor:**

Pojasnjujemo, da posameznih projektov v fazi podajanja odgovorov na vprašanja ne komentiramo, saj je zastavljanje vprašanj namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno

(bodočo) vlogo. Projekt je/bo upravičen do sofinanciranja, če izpolnjuje vse splošne in posebne pogoje za ukrep, ki ga nameravate prijaviti.

Obdobje upravičenih stroškov in izdatkov je določeno v poglavju 5.5 Obdobje upravičenosti stroškov in izdatkov predmetnega javnega razpisa. Glejte tudi odgovor na vprašanje št. 3 Ad 3) (1. krog – objavljeno 13. 6. 2025)

Oba projekta lahko združite v eno prijavo.

### **108. VPRAŠANJE, PREJETO: 3. 9. 2025; 14:58**

Občina ima namen prijaviti gradnjo pločnika ob občinski cesti. Projekte smo naročili marca 2022, vse projektne pogoje prejeli poleti 2022, projektant je v mnenja projekt PZI poslal konec decembra 2022, vsa mnenja na projekt smo prejeli med januarjem in marcem 2023.

Razpis določa minimalno širino pločnika 1,6m, mi imamo sprojektirano 1,5m in še za to se s težavo usklajujemo z lastniki zemljišč za soglasja za posege.

Glede na to da smo projekte naročili v začetku 2022, samo projektiranje pa vzame svoj čas ali je tak projekt upravičen do sofinanciranja.

Bolj smiselno bi bilo določilo, ki bi omejevalo datum naročila dokumentacije kot pa datum pridobitve mnenj na projekt saj vemo, da lahko pridobivanje posameznih pogojev in mnenj traja tudi po več mesecev pa investitor na to ne more vplivati.

#### **Odgovor:**

Izjema minimalne širine 1,5 m velja za projekte, za katere je projektiranje zaključeno, vsa potrebna dovoljenja in soglasja pa pridobljena do 1. 1. 2023.

### **109. VPRAŠANJE, PREJETO: 3. 9. 2025; 16:32**

Vezano na javni razpis UTM bi prosili za odgovora na spodnji dve vprašanji:

Ali so površine prenovljenega trga, po katerih trenutno poteka motoriziran promet, po prenovi pa bodo delno namenjene gostinskemu lokalu kot letni vrt, upravičene do sofinanciranja. Če niso upravičene, ali jih uvrstimo med neupravičene stroške. Ali v tem primeru ne potrebujemo izračuna finančne vrzeli pri izdelavi investicijske dokumentacije (predvideni prihodki od najema)?

Ali je tudi za neupravičene dele projekta treba priložiti dokazila o pravici graditi (služnostna pogodba, dokazilo o lastništvu ipd.)?

#### **Odgovor:**

V primeru, da je neupravičeni del dejansko del operacije (tj. del vloge) in je v investicijski dokumentaciji tudi prikazan in obračunan v celotni vrednosti operacije, se celotna CBA analiza (vključno z izračunom finančne vrzeli) računa na ravni celotne operacije (tj. upravičeni in neupravičeni del). Pri izračunu finančne vrzeli je vselej potrebno navesti višino dejanskih upravičenih stroškov in celotne investicijske stroške, prihodke ter stroške obratovanja. Na podlagi ustreznega izračuna finančne vrzeli lahko šele določimo, ali prihodki vplivajo na višino sofinanciranja operacije.

Za neupravičene dele projekta dokazilo o pravici graditi ni potrebno priložiti. Pri čemer pa opozarjamo, da mora investitor vselej ravnati v skladu z gradbeno zakonodajo in pravico graditi pridobiti za vsa zadevna zemljišča. Če neurejena pravica graditi vpliva na uspešno dokončanje

celotne operacije (tj. tudi na upravičen del), je to lahko razlog za vračilo že odobrenih sredstev sofinanciranja.

Površine namenjene vrtovom gostinskih lokalov se ne upoštevajo v površine, ki izpolnjujejo pogoje, zato se jih pri preverjanju izpolnjevanja pogojev in oceni projekta po merilih ne upošteva.

## 110. VPRAŠANJE, PREJETO: 4. 9. 2025; 11:42

Imamo vprašanje k javnemu razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029. Na razpis, konkretnije na 1. ukrep bi radi prijavi 3. fazo projekta, kot je predstavljena na spodnji sliki. Občina XY je v okviru drugih razpisov že pridobila nepovratna sredstva za izgradnjo 2. faze (rumeno), ki bo v naravi predstavljala parkirišča, ki jih bo občina umaknila iz centra (vijoličnega dela) in s tem manjšala prometno obremenjenost centra. Ali z vidika razpisa to pomeni, da je izgradnja 2. faze projekta v konfliktu z razpisnimi pogoji v točki, ki omenja, da je za ukrep 1 obvezna ukinitvev vseh parkirišč na/ob ulici.

Torej, trenutno parkirišč (Faza 2 - rumeno) še ni, bodo pa zgrajena predvidoma v letu 2026-2027. Faza 2 ni predmet prijave na Javni razpis. Ali se lahko na projekt prijavimo z fazo 3?

PNG – 785-3F/22



Slika 1: Območje urejanja celotnega projekta po posameznih fazah

<b>Parkiranje</b>	<p>Obvezna je ukinitvev vseh parkirišč za motorna vozila na/ob ulici, razen parkirišč za:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- vozila invalidnih oseb (znak 5352);</li><li>- vozila za dostavo (znak 5355);</li><li>- vozila v souporabi (znak 5351-2);</li><li>- vozila z malimi otroki (znak 5353);</li><li>- taksi vozila (znak 5351).</li></ul> <p>Izjemoma je dovoljena vzpostavitev parkirnih površin za ustavljanje, dostavo in kratkotrajno parkiranje, in sicer za naslednja ukrepa:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>uvedba skupnega prometnega prostora (angl. shared space);</li><li>rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje.</li></ol> <p>Skupna površina vseh vrst vzpostavljenih parkirnih površin ne sme presegati 5 % površin, ki so predmet urejanja.</p>
-------------------	--

### Odgovor:

Ukinitvev parkirišč se preverja znotraj meje obdelave prijavljenega projekta, pri čemer mora ukrep obsegati celovito prenovno ulice, ne le njenega dela. Ker gre v prikazanem primeru (faza 2) za

ureditev samostojnega parkirišča izven ulice (parkirišče ima uvoz/izvoz z ulice, posamezna parkirna mesta pa niso dostopna neposredno z ulice), se to ne šteje kot del uličnega prostora. Glejte tudi odgovor na vprašanje št. 46 (2. krog – objavljeno 8. 7. 2025).

### 111. VPRAŠANJE, PREJETO: 8. 9. 2025; 11:14

Smo občina, ki bi se želela prijaviti na javni razpis, podukrep Celovita preureditev ulic in cest. Eden izmed posebnih pogojev zahteva, da se morajo pogoji za pešce in kolesarje ter JPP izboljšati. Želeli bi izvesti investicijo na ulici po kateri JPP ne poteka. Ali je do sofinanciranja upravičena investicija na ulici, kjer JPP ne poteka (in tudi v prihodnje JPP tam ne bo potekal), seveda ob predpostavki, da se vsi ostali pogoji izpolnjujejo.

#### Odgovor:

V kolikor po ulici trenutno ne poteka linija JPP, izboljšanje za JPP ni zahtevano. Se pa z izboljšanjem pogojev za kolesarje in pešce na tej ulici izboljša pogoje in varnost dostopa do postajališč JPP na drugih ulicah.

### 112. VPRAŠANJE, PREJETO: 9. 9. 2025; 8:31

1. Lepo prosim za vašo usmeritev glede prijave projekta XY na JRUTM. Občina je pogodbeni partner z DRSI pri rekonstrukciji državne ceste. Po sofinancerskem sporazumu Občina sofinancira izgradnjo kolesarke in pločnika, DRSI pa ureditev ceste. Na podlagi pogodbe o sofinanciranju in Aneksa k pogodbi o sofinanciranju je določeno, da na podlagi 62. in 95. člena Zakona o cestah, po končni izgradnji v skladu s sporazumom, občina prevzame celotno investicijo v upravljanje in vzdrževanje. Prosimo za pojasnilo ali je pri dokazovanju lastništva dovolj pogodba o sofinanciranju z DRSI ter citiranje Zakona o cesti.

2. Poleg navedenega, prosimo za odgovor ali lahko mnenje na PZI dokumentacijo v primeru XX projekta oddamo v času dopolnitev?

#### Odgovor:

Ad 1) V primeru, da je Republika Slovenija lastnik zadevnih nepremičnin državne ceste, ki so v upravljanju Direkcije RS za infrastrukturo, potem sklenjena pogodba o sofinanciranju med Direkcijo RS za infrastrukturo in občino zadostuje kot dokazilo o lastninski pravici zadevnih nepremičnin. V nasprotnem primeru je treba predložiti druga ustrezna dokazila, ki izkazujejo lastništvo oz. pravico graditi na vseh zadevnih nepremičninah v skladu z določbami predmetnega javnega razpisa.

Ad 2) V skladu s poglavjem 11.2 Dopolnjevanje vlog predmetnega javnega razpisa je dopolnjevanje vlog namenjeno zagotovitvi morebitnih manjkajočih dokumentov, ki so zahtevani za izpolnjevanje pogojev za ugotavljanje upravičenosti ob izteku roka za oddajo vloge na javni razpis.

### 113. VPRAŠANJE, PREJETO: 10. 9. 2025; 08:27

Razvojna agencija XX nudi podporo občinam iz lokalnega okolja pri pripravi in oddaji prijavnih vlog za javne razpise ipd. V okviru JR EKP UTM 2025 se nam je postavilo vprašanje na katerega vljudno prosimo za odgovor:

(a) Ali je v fazi prijave projekta na izbrani JR, za investicije višje od 500.000,00 EUR, dovolj pripravljen in potrjen DIIP (IP se pripravi kasneje v procesu izvedbe investicije in pred pričetkom del), ali je prijavi potrebno priložiti tudi pripravljen in potrjen IP.

**Odgovor:**

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) je za investicijske projekte nad vrednostjo 500.000 EUR potrebno izdelati dokument identifikacije investicijskega projekta in investicijski program, kar je treba priložiti ob oddaji vloge.

## 114. VPRAŠANJE, PREJETO: 10. 9. 2025; 10:10

Občina XXX pripravlja vlogo za preureditev ceste (zožanje voznega pasa, znižanje hitrosti, kolesarski pas, pločnik ter zelene površine), ki povezuje dve naselji, v dolžini približno 2 km. Cesta je kategorizirana kot lokalna cesta, kar je potrjeno s sprejetim odlokom o kategorizaciji občinskih cest. Za navedeno cesto je izdano soglasje s strani Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) in je vpisana v zbirni kataster gospodarske javne infrastrukture (GJI). V zemljiški knjigi pa je kot lastnica še vedno vpisana Republika Slovenija.

Za izvedbo predvidenih ukrepov gradbeno dovoljenje ni potrebno, saj gre za vzdrževalna dela v javno korist.

Vljudno prosimo za pojasnilo, ali je investicija upravičena do sofinanciranja v sklopu JR UTM?

**Odgovor:**

Investicija bo upravičena do sofinanciranja, če izpolnjuje vse splošne in posebne pogoje za ukrep(-e), ki ga (jih) nameravate prijaviti, ter se uvrsti med projekte, ki so na podlagi ocene (točkovanja) vključeni v izbor projektov za sofinanciranje.

V kolikor se vprašanje nanaša na splošni pogoj *Izkazovanje lastništva zadevnih nepremičnin oz. pravice graditi* vas napotujemo na odgovore na vprašanja št.:

- 19 in 34 (1. krog – objavljeno 13. 6. 2025),
- 64 (3. krog – objavljeno 20. 8. 2025),
- 96 (4. krog – objavljeno 12. 9. 2025), - 112 v tem krogu.

## 115. VPRAŠANJE, PREJETO: 11. 9. 2025; 13:33

Vezano na JR EKP UTM 2025 in splošne pogoje za ugotavljanje upravičenosti (gradbeno dovoljenje) nas zanima sledeče:

1. Če vlogi priložimo gradbeno dovoljenje, ki še ni pravnomočno, ali je potem dokazovanje pravnomočnosti lahko predmet dopolnitve vloge?
2. V primeru, da za projekt oddamo vlogo na prvi rok za oddajo vlog in bo naša vloga zavržena, ali lahko za ta isti projekt kandidiramo na drugem roku za oddajo vlog, v kolikor bodo sredstva še na voljo?

**Odgovor:**

Ad 1) V skladu s poglavjem 6.1 Splošni pogoji za ugotavljanje upravičenosti predmetnega javnega razpisa je vlogi potrebno priložiti pravnomočno gradbeno dovoljenje. V skladu s poglavjem 11.2 Dopolnjevanje vlog predmetnega javnega razpisa je dopolnjevanje vlog namenjeno zagotovitvi

morebitnih manjkajočih dokumentov, ki bodo izkazovali izpolnjevanje pogojev za ugotavljanje upravičenosti ob izteku roka za oddajo vloge na javni razpis. Ad 2) Da, vendar mora biti projekt ustrezno korigiran.

### 116. VPRAŠANJE, PREJETO: 12. 9. 2025; 09:28

Kot priloga k JR, obrazec 3, moramo predložiti izsek iz NRP iz veljavnega proračuna. Občina ima uvršen projekt v veljavnem proračunu in v NRP na podlagi DIIPa iz leta 2024 in vsebuje ukrepe trajnostne mobilnosti in zelene infrastrukture. Glede na priporočila s strani ministrstva bomo delili projekt na dva dela, izdelali ločeno investicijsko dokumentacijo za ukrepe trajnostne mobilnosti, s katerimi bomo kandidirali na JR UTM in ukrepe zelene infrastrukture (financiranje iz DRR). S prvim rebalansom, ki je predviden po oddaji vloge JR UTM, bomo odprli dva NRP-ja in jih uskladili z investicijsko dokumentacijo.

Ali je ustrezno, da k vlogi priložimo NRP iz veljavnega proračuna, ki vključuje ukrepe trajnostne mobilnosti in zelene infrastrukture?

#### Odgovor:

Glejte odgovor na vprašanje št. 53 (2. krog – objavljeno 8. 7. 2025). Ob tem pojasnjujemo, da morajo biti v primeru, ko bo NRP usklajen naknadno, na izseku iz NRP označeni tisti NRP, iz katerih se bodo sredstva z uskladitvijo (na podlagi Obrazca 3: Izjava o uskladitvi Načrta razvojnih programov) prerazporedila na novi NRP.

### 117. VPRAŠANJE, PREJETO: 15. 9. 2025; 11:20

Občina bi želela na JR prijaviti projektno vlogo pod ukrep 2 (rekonstrukcija avtobusne postaje). Med posebnimi pogoji je navedeno, da mora AP imeti tudi zagotovljeno peš ali kolesarsko pot. Ali to pomeni, da izvedba peš (oz. kolesarske) poti spada k investicij in skupno pod ukrep 2 oz. ali je možno, da se investicija prijavi na dva ukrepa (ukrep 2 in ukrep 3). Kako je v tem primeru glede točkovanja projekta (se dobijo točke vezane na ukrep 2 in 3 ali samo za en ukrep npr. ukrep 2).

#### Odgovor:

V kolikor gre le za investicijo v peš/kolesarske površine na območju avtobusne postaje, ki služi navezavi na obstoječe površine za pešce/kolesarjev v naselju, se jih lahko prijavi pod investicijo za ukrep 2.

V kolikor pa gre za nove površine za pešce in kolesarje ob ulicah in cestah, ki vodijo do avtobusne postaje, se jih prijavi kot ločen ukrep 3 (in 4) v okviru te ali ločene vloge.

Skladno s poglavjem 9.5 Ocenjevanje vlog se za končno oceno vloge oceno posameznega ukrepa ponderira z utežmi glede na delež upravičenih stroškov ukrepa v primerjavi s celotnimi upravičenimi stroški operacije.

### 118. VPRAŠANJE, PREJETO: 15. 9. 2025; 14:21

Ali se v okviru merila za sistem izposoje koles kot neprekinjena in neposredna kolesarska povezava šteje tudi odsek, kjer je že postavljen prometni znak za skupno rabo površine pešcev in kolesarjev (mešan promet)?

**Odgovor:**

Da, odsek, označen s prometnim znakom 2315, se lahko upošteva kot del neprekinjene kolesarske povezave.

**119. VPRAŠANJE, PREJETO: 16. 9. 2025; 07:49**

Operacija, ki jo želimo prijaviti na razpis, je že v izvajanju.

1. Ali je problematično, da podporna dokumentacija za oceno DNHS in oceno krepitve podnebne odpornosti ni bila izdelana že v fazi priprave projekta, skupaj s projektno dokumentacijo? Se v tem primeru smatra, da projekt ni upravičen do sofinanciranja?
2. Ali se podporno dokumentacijo lahko izdelata naknadno, pred prijavo na razpis?

**Odgovor:**

Uvodoma pojasnujemo, da se kot podporna dokumentacija lahko šteje kakršna koli dokumentacija, ki podpira trditve, ki jih navedete v Obrazcu 6: Ocena skladnosti z »načelom, da se ne škoduje bistveno« ter v Obrazcu 7: Ocena krepitve podnebne odpornosti infrastrukture. To so lahko razne presoje vplivov, projektna dokumentacija, gradbeno dovoljenje itd. Ob tem napotujemo tudi na odgovor na vprašanje št. 80 Ad 7) (3. krog – objavljeno 20. 8. 2025). Projekt je upravičen do sofinanciranja, če izpolnjuje vse pogoje, kot jih določa predmetni javni razpis.

**120. VPRAŠANJE, PREJETO: 16. 9. 2025; 09:36**

Zanima nas ali je gradnja nadhoda samo za pešce in kolesarje upravičena po javnem razpisu za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029?

ukrep 3: infrastruktura za pešce in ukrep

4: infrastruktura za kolesarjenje.



Predvidena lokacija umestitve nadhoda čez R1 220/1334

**Odgovor:**

Da, gradnja nadhoda za pešce in kolesarje je lahko upravičena, v kolikor površine za pešce in kolesarje na njem ustrezajo vsem pogojem razpisa in predpisom ter je do objekta zagotovljena

varna infrastruktura za pešce in/ali kolesarje, ki povezuje cilje in izhodišča poti pešcev in/ali kolesarjev skladno z nacionalnimi smernicami.

## 121. VPRAŠANJE, PREJETO: 18. 9. 2025; 08:26

Vljudno prosim, da preverite izračun obrazcu 1, zavihek 1. Opis operacije, v celici C162 je izračun predvidene višine sofinanciranja operacije iz KS izračunan brez da bi se zaokrožilo na 2 decimalki. Enako izračun podpore EU in RS prispevka. In tako prihaja do neujemanja 1 centa. Enako velja tudi za izračune v stolpcu K (vrstice 167-173).

Lepo prosim za čimprejšnjo objavo popravljenega excela oziroma odgovor, saj ti izračuni vplivajo na izračune v novelaciji IP in vseh ostalih obrazcih.

### Odgovor:

Korigiran obrazec je objavljen na spletni strani javnega razpisa: [Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 | GOV.SI](#)

Ob tem pa ugotavljamo, da zaradi zaokroževanj lahko prihaja do »centovskih« razlik med seštevki. V tem primeru svetujemo, da v obrazec vpisujete vrednosti, kot izhajajo iz investicijske dokumentacije. V kolikor bi prišlo do neskladja v vrednostih zaradi zaokroževanj, bo strokovna komisija med pregledom vlog to ustrezno upoštevala.

## 122. VPRAŠANJE, PREJETO: 18. 9. 2025; 11:28

Prijavljamo projekt na JR EKP UTM 2025, in sicer Ukrepe 4, podukrep »sistem izposoje javnih koles«.

Skladno z razpisom želimo prijaviti tudi podporni ukrep (namestitev števec), vendar v aplikaciji ne vidim možnosti, kjer bi podporni ukrep lahko označili in opredelili. Naprošam za pojasnilo, ali se podporni ukrepi vpisujejo na kak drug način oz. na katerem mestu v aplikaciji ga je mogoče dodati.

### Odgovor:

Če prav razumemo kot podporni ukrep Ukrepu 4, podukrep »sistemu izposoje javnih koles« predvidevate postavitev števec/števecov kolesarjev na kolesarskih povezavah med postajami. Tega lahko skladno z razpisno dokumentacijo prijavite kot podporni ukrep digitalizacija na področju prometa v okviru ostalih ukrepov (ukrepi od 1 do 4) pod omejitvami, določenimi v poglavju 3.4 Upravičeni nameni. V Obrazcu 1: Opis operacije in podatki o ukrepih v zavihku »3\_Ukrepi« v točki »3.6 Infrastruktura za kolesarje – sistem izposoje javnih koles« poleg opisa in stroškov osnovnega ukrepa vpišete dodate tudi opis in predvidene stroške za števec kolesarjev. Dodatno v aplikaciji eJR število števecov vpišete pri kazalnikih, in sicer »SK146 – Število postavljenih števecov kolesarjev [število]«.



## JAVNI RAZPIS

### za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029

(oznaka: JR EKP UTM 2025)

## VPRAŠANJA IN ODGOVORI

### OBJAVA: 27. 2. 2026 – 6. krog

Odgovori so podani izključno na zastavljena vprašanja, pri čemer vseh dejstev ne poznamo. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo. Strokovna komisija za vodenje postopka na predmetnem javnem razpisu bo prejete vloge obravnavala izključno na podlagi predloženih listin v oddani vlogi in javno dostopnih informacij, ki jih bo preverjala v vseh fazah izvajanja javnega razpisa.

### POJASNILO:

Vse prijavitelje obveščamo, da so bile v Uradnem listu RS št. 11/2026 dne 13. 2. 2026 objavljene spremembe in dopolnitve Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti za obdobje 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025), v skladu s katerimi so se med drugim spremenili tudi roki za oddajo vlog na javni razpis, tako da sta na voljo še dva prijavna roka:

- drugi rok za oddajo vlog je 30. junij 2026;
- tretji rok za oddajo vlog je 26. januar 2027.

### 119. VPRAŠANJE, PREJETO: 23. 9. 2025; 12:15

V zvezi z pripravo projekta za aprilski rok prijave, nas zanima točkovanje za ukrep »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)«.

Vprašanje: Na podlagi potrditve DUJPP smo ugotovili, da se avtobusna postaja v središču naše občine z trenutnimi 7 peroni, dejansko klasificira kot »avtobusno postajališče«. V zvezi z točkovanjem za ukrep »ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)« nas zanima, ali lahko računamo na točke iz pete vrstice tabele, kjer se pod točko b) točkujejo peroni AVTOBUSNE POSTAJE, ki ne ležijo neposredno ob javni cesti (to zahtevo namreč izpolnjujemo).

#### Odgovor:

Drži, »pomembnejša avtobusna postajališča«, ki so fizično ločena od vozišča v nemestnih občinah, se ocenjujejo po merilih za avtobusne postaje, pod točko b).

Za pojasnilo k izpolnjevanju pogojev za avtobusno postajo preverite odgovor na vprašanje št. 48, (2. krog - objavi 8. 7. 2025).

## 120. VPRAŠANJE, PREJETO: 25. 9. 2025; 14:40

Občina XY bi se prijavila na Ukrep 3 - z izgradnjo površin za pešce XY– ZY s katero bi povezali dve naselji. Za omenjeni poseg ni potrebno gradbeno dovoljenje (prilagam tudi izjavo projektanta). Glede nato, da gradbeno dovoljenje ni potrebno sklepam da to, da trasa poteka tudi delno po "javno dobro", to ne predstavlja problem. Ali se motim?

### Odgovor:

Za vsa zemljišča, ki so navedena v Obrazcu 5 in/ali v katastrskem elaboratu v projektni dokumentaciji, je treba priložiti ustrezna dokazila za izpolnjevanje pogoja Izkazovanje lastništva zadevnih nepremičnin oz. pravice graditi.

## 121. VPRAŠANJE, PREJETO: 26. 9. 2025; 14:53

Ali je možno na razpis prijaviti projekt, kjer je investitor DRSI, občina pa soinvestitor? Sofinanciranje bi se nanašalo na del investicije, ki ga financira občina.

### Odgovor:

Da, v kolikor del, ki sofinancira občina, ustreza namenu razpisa ter splošnim in posebnim pogojem najmanj enega od ukrepov upravičenih do sofinanciranja po tem javnem razpisu.

V kolikor gre za skupni investicijski projekt je potrebna pozornost za ustrezno pripravo investicijske dokumentacije (ločevanje stroškov na posameznega investitorja in ustrezno delitev upravičenih in neupravičenih stroškov celotnega projekta).

## 122. VPRAŠANJE, PREJETO: 16. 10. 2025; 14:53

Občina xy se intenzivno pripravlja na drugi rok prijave na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029. Del investicije, kjer se ureja tudi vozišče želi občina prijaviti na **ukrep 1: celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti**, del investicije, kjer se ureja ločeno peščevo pot v peščeni izvedbi pa na **ukrep 3: infrastruktura za pešce**.

V zvezi s tem imamo naslednja vprašanja:

- Vrsta naložbe **ukrepa 1** je rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum. Obstoječa cesta je širine cca. 6,0 m, po projektu pa bo zgrajen ločen pločnik širine 2,1 m, kolesarski promet je predviden po pasu za kolesarje označenem na vozišču (2 x 1,0 m), vozišče pa bo širine 3,5 m. Ali to ustreza zahtevam razpisa?
- Del površine za pešce bo potekal ločeno od ceste med samostanskim obzidjem in samostanskim drevoredom torej v varovanem območju grajskega kompleksa (danes Galerije Božidarja Jakca). Pot je v tem delu predvidena v peščeni izvedbi, kar je bila zahteva ZVKDS. Zanima nas ali ta način izvedbe ustreza pogojem **ukrepa 3: infrastruktura za pešce**?

### Odgovor:

Add1) Kot navajamo v uvodu, posameznih projektov ne preverjamo in ocenjujemo v sklopu vprašanj in odgovorov. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo, saj ne poznamo vseh detajlov vloge. Usmerjamo vas tudi na upoštevanje odgovora na vprašanje št. 54 (2. krog - objavi 8. 7. 2025), pri čemer se morajo biti vsaj površine za pešce povezane v obstoječe varno omrežje pešpoti/površn za pešce. V kolikor celovita rekonstrukcija vključuje tudi kolesarske površine pa morajo imeti tudi te zagotovljeno varno nadaljevanje – koncept kolesarske povezave.

Add2) Površine za pešce so lahko v peščeni izvedbi, če so take zahteve mnenjedajalcev. Opozarjamo pa, da mora biti povezava za pešce udobna, varna in smiselna, kar pomeni, da povezuje izhodišča in cilje poti pešcev.

## 123. VPRAŠANJE, PREJETO: 20. 11. 2025; 14:48

Pri pripravi projektne dokumentacije za prijavo na **Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025)** vas prosimo za pojasnila glede interpretacije posameznih določil razpisne dokumentacije v okviru **Ukrep 1: Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti**, znotraj podukrepa »**uvedba skupnega prometnega prostora**«.

### **1. vprašanje: skladnost zasnove z določilom 7.1.2 – »Skupni prometni prostor se uvaja na območju, kjer je prej potekal motorni promet«**

Načrtovana ureditev se nanaša na stanovanjsko ulico, kjer trenutno poteka dvosmerni motorni promet ter enostranski, nivojsko dvignjen pločnik, ki je dotrajan, preozek, brez ustreznih klančin, urbane opreme in na več delih neustrezne širine.

Z ureditvijo bi se celotno območje ceste in obstoječega pločnika preuredilo v skupni prometni prostor, z umirjanjem prometa, ozelenitvami, urbano opremo, delno tlakovanimi površinami in odpravo nivelet.

Razpis v točki **7.1.2 – Posebni pogoji za podukrep »območje skupnega prometnega prostora«** določa, da:

*"Skupni prometni prostor se uvaja na območju, kjer je prej potekal motorni promet, tako da se razmere za pešce izboljšujejo."*

V našem primeru bi se skupni prometni prostor uvedel tako na območju, kjer trenutno poteka motorni promet, kot tudi na delu, kjer je trenutno izveden pločnik. Po našem strokovnem mnenju se pogoji za pešce bistveno izboljšajo, saj bi bila hoja omogočena po celotni širini prostora, z odpravo robnikov in drugih ovir, ter z boljšo dostopnostjo in ozelenitvami.

Prosimo za vašo interpretacijo, ali je takšna rešitev skladna z zahtevo točke 7.1.2, kljub temu da se del skupnega prometnega prostora vzpostavi tudi na površini nekdanjega pločnika.

### **2. vprašanje: izpolnjevanje splošnega pogoja iz točke 7.1 – izboljševanje pogojev za pešce, kolesarje in JPP**

V točki **7.1 – Posebni pogoji za vse vrste podukrepov** je med pogoji navedeno:

*"Izboljševanje pogojev za pešce in kolesarje ter JPP."*

Na obravnavani stanovanjski ulici linija javnega potniškega prometa (JPP) ne poteka, prav tako se ne načrtuje vzpostavitve linije po rekonstrukciji. Bi se pa bistveno izboljšali pogoji za pešce in kolesarje (boljša dostopnost, varnost, umirjanje prometa, možnosti za kolesarjenje v mešanem prostoru, nova urbana oprema, ozelenitve).

Zanima nas, ali se pogoj »izboljševanje pogojev za pešce in kolesarje ter JPP« šteje za izpolnjen tudi v primeru, ko se izboljšanje nanaša le na pešce in kolesarje, medtem ko JPP zaradi narave območja ni mogoče zagotoviti.

### **3. vprašanje: interpretacija merila 9.1 (zmanjšanje namenskih površin za motorni promet >40 %)**

V točki **9.1 – Merila za ukrep »celovita preureditev ulic in cest«** je določeno merilo:

*"Površina namenske površine za uporabo motornega prometa je, glede na prejšnje stanje, zmanjšana za več kot 40 %: 20 točk."*

V našem primeru je ulica trenutno urejena kot dvosmerno vozišče za motorni promet z enostranskim pločnikom.

Z uvedbo območja skupnega prometnega prostora na celotni širini ulice bi se dosedanje »namenske površine za motorni promet« ne le zmanjšale, temveč bi po naši interpretaciji prenehale obstajati, saj skupni prometni prostor pomeni delitev celotne površine med vse udeležence, brez ločenih namenskih pasov.

Po drugi strani pa bi motorni promet v takšnem režimu dejansko lahko uporabljal tudi del površin, kjer je trenutno pločnik, kar z vidika površinske klasifikacije predstavlja konceptualno spremembo namembnosti.

Prosimo za pojasnilo, kako se v takšnih primerih vrednoti zmanjšanje »namenskih površin za motorni promet«, ter ali se takšna rešitev šteje kot zmanjšanje za več kot 40 %, kar bi pomenilo pridobitev 20 točk po merilu 9.1.

Sofinanciranje bi se nanašalo na del investicije, ki ga financira občina.

**Odgovor:**

Add1) Namen celovitih preureditev je, da se za pešce (in kolesarje ter JPP, če je linija) bistveno izboljšajo pogoji, kar pomeni nove, dodatne površine oz. bistveno izboljšanje obstoječih površin za pešce in/ali kolesarje, vključno z izvedbo ukrepov za varnost, udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce. Zgolj določitev prometnega režima skupni prometni prostor (prometni znak 2445) brez ukrepov umirjanja in urbanistično-prometne preureditve ne izpolni pogoja.

Add2) Da, glej odgovor na vprašanje št. 111 (5. krog - objavi 25. 9. 2025).

Add 3) Za izračun odstotka zmanjšanja površin za motorni promet se primerja stanje pred in po izvedbi projekta. V izračun površin za motorni promet se v obstoječem stanju se šteje asfaltirane vozne pasove ali parkirna mesta za motorni promet, v bodočem projektu pa vse površine, ki jih lahko uporablja motorni promet, od katerih se odšteje prometne površine v drugačnem tlakovanju (neasfaltirane) ali ločene vsaj s taktilno zaznavnim pasom, saj je s tem nakazan primarni namen površine za druge uporabnike. Površine morajo biti v vlogi ustrezno grafično prikazane in izračunane.

## 124. VPRAŠANJE, PREJETO: 21. 11. 2025; 11:06

- 1) Ali je na razpis mogoče prijaviti projekt objektov in ureditve tlakovanih površin v mestnem središču, kjer se celovito arhitekturno urbanistično ureja trg oz. prostor za javne prireditve, peš dostop do javnih služb in zmanjšuje število parkirišč in ureja osrednji prostor tržnice? Do območja vodi javna cesta.
- 2) Ali je mogoče na ta razpis prijaviti del stroškov projekta, katerega del je sofinanciran z drugega razpisa, če so ti stroški po drugem razpisu neupravičeni, bi pa bili upravičeni po tem razpisu?

**Odgovor:**

Add1) Namen javnega razpisa je urejanje prometnih površin in ne samo ostalih javnih površin, ki primarno niso namenjena prometu.

Add2) Glej odgovor na vprašanje št. 23 (1. krog – objava 13. 6. 2025).

## 125. VPRAŠANJE, PREJETO: 28.11. 2025; 12:23

Imam vprašanje za ukrep »celovita preureditev ulic in cest«, saj se nameravamo prijaviti na naslednji rok 30.4.2026.

Občina bo celovito obnovila cesto v centru kraja, ki vsebuje obojestranski pločnik širine 1,60 metra, tlakovano cestišče širine od 5,5 do 6 metra s kolesarskima pasovoma 1m, avtobusnim postajališčem na vozišču in čakalnicami.

Ali je v tem primeru opredeljena potrebna minimalna širina kolesarskega pasu? Ali je dovolj 1m? Ali je potrebno pri tem upoštevati pravilnik o projektiranju kolesarskih površin, kjer je navedeno 1,75 metra?

**Odgovor:**

Smiselni projekti za sofinanciranje v okviru ukrepa »celovite preureditve ulic in cest« so na odsekih ulic, kjer med objekti ob ulici/cesti ni prostora za izvedbo ločenih površin za pešce in kolesarje. Cilj celovitih preureditev je, da v teh primerih vodenje kolesarja umestimo na vozišče/skupni prometni prostor/kolesarsko ulico oz. cesto in ni treba zagotavljati ločenih namenskih površin za kolesarje – npr. zaris pasov za kolesarje in ti odseki skladno z odgovorom na vprašanje št. 54 zagotavljajo zveznost oz. zapolnijo vrzel med obstoječimi površinami za kolesarje (pešce). Ukrep za zagotavljanje varnosti vodenja kolesarja po skupni prometni

površini pogojuje obvezno omejitev hitrosti na največ 30 km/h in uvajanje ukrepov za umirjanja prometa.

### 126. VPRAŠANJE, PREJETO: 13. 1. 2026; 10:22

Prosimo vas za odgovor, ali so v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 upravičeni stroški za postavitve dodatnih stojal za kolesa na obstoječem parkirišču ter za postavitve nadstrešnice.

Prav tako nas zanima, ali so upravičeni stroški za namestitve dodatnih stojal za kolesa na obstoječih postajah sistema izposoje koles (BSS).

#### Odgovor:

Da, pri čemer morajo tudi obstoječa stojala izpolnjevati pogoje za ukrep »infrastruktura za kolesarje - parkirišča za kolesa« oziroma postaje BSS »infrastruktura za kolesarje – vzpostavitev sistema izposoje javnih koles«.

### 127. VPRAŠANJE, PREJETO: 14. 1. 2026; 9:29

Občina namerava urediti območje med telovadnico in osnovno šolo, za kar že ima pridobljeno pravnomočno gradbeno dovoljenje. Predvidena ureditev obsega dostopno pot, ki bo povezovala športni park, telovadnico in osnovno šolo. Območje ureditve je namenjeno površinam za pešce in kolesarje. Pločnik za pešce bo širok 1,60 m in višinsko ločen od površine za kolesarje, ki bo široka 2,10 m. Površina za kolesarje (enosmerna kolesarska pot) ni namenjena vzpostavitvi samostojne kolesarske povezave ali vključevanju v širše kolesarsko omrežje, ampak je umeščena zgolj v dostopno območje do šole, telovadnice in športnega parka. Ves ostali motorni promet bo na tej dostopni poti izključen in ne bo mogoč, razen za intervencijska vozila.

V zvezi z navedenim vas prosimo za pojasnilo:

1. Ali je v okviru opisane ureditve zadostno, da projekt izpolnjuje pogoje za Ukrep 3: Infrastruktura za pešce?
2. Ali bi bilo v tem primeru potrebno izpolnjevati tudi pogoje za Ukrep 4: Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave, glede na to, da projekt obravnava tudi površino za kolesarje?

#### Odgovor:

Projektna dokumentacija mora odražati prijavljene ukrepe. V kolikor bo v vlogi za sofinanciranje prijavljen tudi ukrep kolesarske povezave, mora vloga izpolnjevati tudi pogoje za ta Ukrep 4: Infrastruktura za kolesarje – kolesarske povezave. Nacionalne smernice zahtevajo povezavo v obe smeri, ne le v eno smer in tudi ustrezno navezavo na omrežje.

Prijavitelj se lahko odloči, da prijavi samo en ukrep (površine za pešce), če meni, da kolesarska povezava ne izpolnjuje pogojev za ta ukrep, pri čemer lahko v vlogi kot upravičene stroške projekta uveljavlja le stroške prijavljenega ukrepa. Delitev na upravičene in neupravičene stroške mora biti prikazana v projektantskem predračunu kot tudi ustrezno utemeljena v investicijski dokumentaciji. Glej tudi odgovor na vprašanje št. 43 Ad 8) (2. krog - objavi 8. 7. 2025).

### 128. VPRAŠANJE, PREJETO: 14. 1. 2026; 16:46

1. Umestitev zelenih otokov površine vsaj 10 m<sup>2</sup> z velikostjo sadilne jame vsaj 12 m<sup>3</sup> z zasaditvijo različnih rastlinskih vrst (drevesa obsega vsaj 20 cm in grmovnice, pri čemer mora vsak otok vsebovati vsaj eno drevo in talno ozelenitev) in obvezno ohranitvijo obstoječih zdravih odraslih dreves in načrtovan sistem odvodnjavanja meteornih vod v

substrat. Zeleni otoki morajo obsegati vsaj 10 % površin **znotraj meje obdelave projekta**: 20 točk

Občina pripravlja projekt za celovito preureditev ulic in cest na parceli, ki je v lasti občine. Na tej parceli so že sedaj določene zelene površine, na katerih so posajene ciprese ali druge grmovnice. Te površine so v mejah obdelave projekta in bodo še naprej urejene zelene površine. Zanima nas. **Ali se te zelene površine upoštevajo v kvoti 10% površin znotraj meje obdelave projekta?**

2. Ali se prikazovalnik hitrosti upošteva kot eden izmed ukrepov za umiritev hitrosti, kot npr. »ležeči policaj«?

**Odgovor:**

Add 1) Da, obstoječe zelene površine znotraj meje obdelave projektne dokumentacije se upoštevajo v kvoti 10% površin, če izpolnjujejo vse zahteve za posamezno merilo. Pri tem opozarjamo, da mora projekt za dosego 20 točk pri tem merilu vključevati tudi odvodnjavanja meteornih vod v substrat. Površine morajo biti ustrezno grafično prikazane in izračunan kvadratura v m<sup>2</sup>.

Add2) Da, prikazovalnik hitrosti se upošteva kot ukrep umirjanja prometa.

### 129. VPRAŠANJE, PREJETO: 23. 1. 2026; 15:32

V občini XY smo izvedli rekonstrukcijo in novogradnjo kolesarske steze in pločnika na nasipu fekalnega kolektorja ter prehod na obstoječo makadamsko obvozno pot v dolžini 400,00 m. Projekt bo predvidoma zaključen konec meseca februarja, vsekakor pa pred drugim rokom za oddajo vloge. Je v tem primeru projekt oziroma aktivnost upravičena do sofinanciranja?

**Odgovor:**

Ne, splošni pogoji razpisa Začetek in zaključek izvedbe operacije določa, »da se izvedba vseh aktivnosti na operaciji, ki je predmet vloge za dodelitev sredstev sofinanciranja, ne zaključi pred oddajo vloge na javni razpis.«

### 130. VPRAŠANJE, PREJETO: 28. 1. 2026; 13:50

Pri prebiranju vprašanj oziroma odgovorov v zvezi z javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 smo naleteli na nejasnosti v zvezi s CPS, tako naprošamo za jasno opredelitev veljavnosti CPS.

Občina je namreč CPS s sklepom občinskega sveta sprejela konec leta 2021, torej pred veljavnostjo ZCPN, vendar pa je Akcijsko-proračunski načrt slednje načrtovan med leti 2021 in 2025, s spremljanjem kazalnikov in revizijo strategije vsaki dve leti (2023 in 2025) ter prenovo vsakih pet let (prva prenova v letu 2026).

Je tako zasnovana Strategija veljavna in občini omogoča prijavo na razpis?

**Odgovor:**

Da, glej odgovor na vprašanje št. 2 (1. krog – objava 13. 6. 2025).

### 131. VPRAŠANJE, PREJETO: 30. 1. 2026; 08:38

Občina XY je sofinancer pri Ureditvi ceste, površin za pešce in avtobusnega postajališča na državni cesti R1 skozi naselje XY. Glede na sofinancerski sporazum občina XY krije 50% stroškov ureditve površin za pešce, katere bi prijavi na razpis **JR EKP UTM 2025. Na ukrepu infrastruktura za pešce imamo vprašanje za dva pogoja in sicer prehode za pešce in obojestranski pločnik.**

Zaradi prostorskih omejitev (bližina objektov ob vozišču) so za potrebe vzdolžne hoje pešcev urejene enostranske površine za pešce. **Prekinjena sredinska ločilna črta** omogoča iz vsakega

objekta direkten prehod iz dvorišča na pločnik na nasprotni strani. Koncentriranega prehajanja pešcev, razen v območju avtobusnega postajališča ni. Glede na specifičnost lokacije in pozidavo, je dodaten prehod za pešce možno locirati, vendar je razdalja med prehodoma 230-250m (na razdalji med prehodoma 170m – 200m cca čakališča zaradi objektov ni mogoče locirati). Na razdalji (230-250m) je mogoče na krajši razdalji umestiti tudi pločnik. Kriteriju »200m« je zaradi veljavne Tehnične specifikacije (TSPI) za prehode za pešce nemogoče zadostiti, razen v mestih (kot je npr. Ljubljana in drugih večjih mestih z gosto pozidavo). Projektna dokumentacija je bila **recenzijsko potrjena**. Glede na navedeno nas zanima ali je projekt glede na navedbe tehnično ustrezen?

**Odgovor:**

Kot navajamo v uvodu, posameznih projektov ne preverjamo in ocenjujemo v sklopu vprašanj in odgovorov. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo, saj ne poznamo vseh detajlov vloge.

Gradnja enostranskega pločnika je upravičena do sofinanciranja, če imajo vsi objekti na drugi strani ceste/ulice zagotovljen neposreden dostop do pločnika skladno s pogojem Univerzalno oblikovanje in Prehodnost cest.

V kolikor cesta nima obojestranskih pločnikov mora biti dostop zagotovljen z označenimi prehodi za pešce od vseh vhodov objektov oz. je prečkanje omogočeno tako da na cesti ni neprekinjene sredinske črte in je omejitev hitrosti za prometa največ 30 km/h ter je zagotovljena klančina z naklonom največ 1:12 (8,3 %), minimalne širine 1,2 m.

### 132. VPRAŠANJE, PREJETO: 4. 2. 2026; 15:12

v zvezi z Javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR EKP UTM 2025) vas prosimo za dodatno pojasnilo glede pogojev za **Ukrep 2: Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)**.

Občina XY se je nameravala prijaviti na omenjeni razpis z operacijo »Ureditev avtobusnih postajališč – zamenjava zastarelih nadstrešnic z novimi in pripadajočo urbano opremo«. Po pregledu dokumentacije smo ugotovili, da naša avtobusna postajališča v večjem številu ne ustrezajo razpisnim pogojem, saj je v razpisni dokumentaciji (str. 20) navedeno, da so predmet sofinanciranja izključno avtobusna postajališča na vozišču, kot izhaja iz 2. odstavka 45. člena ZCes-2.

Na tej podlagi so iz sofinanciranja izključena postajališča z izogibališčem, ki prav tako neposredno služijo uporabi javnega potniškega prometa in tako omogočajo trajnostne prometne načine v dnevni migraciji prebivalstva znotraj in med občinami ter posledično pripomorejo k povečanju deleža poti, opravljenih na trajnosten način v strukturi prometnih načinov v občinah. V našem kraju je javni potniški promet ključen element vsakodnevne mobilnosti prebivalcev. Občina XY bi z namenom povečanja omenjene oblike trajnostne mobilnosti, želela urediti privlačnejša ter sodobnejša avtobusna postajališča za uporabnike ter tako zamenjati obstoječe nadstrešnice z novimi ter pripadajočo urbano opremo. Večje število avtobusnih postajališč na cestah so izven vozišča, skladno s 1. odstavkom 45. člena ZCes-2, saj tako predstavljajo varnejšo in funkcionalnejšo rešitev za občane. Le na mestih, kjer razpoložljiv prostor in prometni režimi ne omogočajo omenjenih rešitev, so avtobusna postajališča na vozišču, skladno z 2. odstavka 45. člena ZCes-2, kar predstavlja z vidika varnosti v cestnem prometu, nedvomno manj varno rešitev.

Iz prej navedenega razloga, nam je torej nerazumljivo, da so predmet sofinanciranja zgolj avtobusna postajališča po 2. odstavka 45. člena ZCes-2, zato vas prosimo za pojasnilo navedenega pogoja oziroma za razloge, na katerih temelji omenjena omejitev javnega razpisa.

Hkrati vas naprošamo, da v kolikor je mogoče, spremenite pogoje razpisa ter omogočite sofinanciranje ureditve avtobusnih postajališč tudi po 1. odstavku 45. člena ZCes-2.

V kolikor bodo v okviru navedenega razpisa ostali enako pogoji, pa vas naprošamo za informacijo ali bo v prihodnje objavljen kakšen razpis, na katerega se bomo lahko prijaviili z navedeno vsebino.

**Odgovor:**

Namen javnega razpisa je izboljšati pogoje za trajnostne prometne načine v dnevni migracijah prebivalstva znotraj in med občinami ter posledično povečati delež poti, opravljenih na trajnosten način v strukturi prometnih načinov (angl. »modal split«) v občinah. Gradnja avtobusnih postajališč v nišah izboljšuje pogoje za osebni motorni promet, saj se avtobus za namen ustavitve na avtobusnem postajališču umakne iz vozišča in tako pospešuje pretočnost in hitrosti motornih vozil na območju avtobusnih postajališč, hkrati pa avtobusni prevoz daje v podrejeni položaj – čakanje za vključitev na vozni pas, vožnja za vozili, ki so prehiteli avtobus, kar ni namen javnega razpisa. Hitrejša vožnja ostalih motoriziranih vozil na območjih postajališč tudi ne izboljšuje varnosti uporabnikov JPP (praviloma pešcev) v prometu.

Splošni in posebni pogoji za posamezne ukrepe na razpisu se med posameznimi roki ne morejo spremeniti, saj bi tako prijavitelje na različnih rokih postavili v neenakopraven položaj.

Na MOPE ne načrtujemo dodatnih razpisov, ki bi imeli drugačne pogoje kot JR EKP UTM 2025.

### **133. VPRAŠANJE, PREJETO: 19. 2. 2026; 9:45**

Občina se želi prijaviti na javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti in sicer na ukrep Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti. Območje obravnave bo obsegalo tudi zelene površine ob stanovanjskem bloku, ki se nahaja tik ob ulici, ki bo predmet prenove. Zemljišče je v zemljiški knjigi vpisano kot lastnina na skupnem delu stavbe. Ker se bodo na tem zemljišču urejale zgolj ustrezne zasaditve nas zanima ali je dovolj, da občina kot dokazilo predloži najemno pogodbo sklenjeno za obdobje minimalno 5 let po zaključku operacije ali mora biti ta najemna pogodba še notarsko overjena.

**Odgovor:**

V kolikor se bodo na zemljišču izvajale zasaditve, ki jih prijavljate kot upravičene do sofinanciranja oz. prispevajo k izpolnjevanju pogojev ali meril javnega razpisa je treba imeti izkazati izpolnjevanje pogoja »Izkazovanje lastništva zadevnih nepremičnin oz. pravice graditi«. Glej tudi odgovor na vprašanje št. 102 ( 4. krog – 12. 9. 2025).



**JAVNI RAZPIS**  
**za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029**  
(oznaka: JR EKP UTM 2025)

**VPRAŠANJA IN ODGOVORI**

**OBJAVA: 4. 6. 2026 – 7. krog**

Odgovori so podani izključno na zastavljena vprašanja, pri čemer vseh dejstev ne poznamo. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo. Strokovna komisija za vodenje postopka na predmetnem javnem razpisu bo prejete vloge obravnavala izključno na podlagi predloženih listin v oddani vlogi in javno dostopnih informacij, ki jih bo preverjala v vseh fazah izvajanja javnega razpisa.

**POJASNILO:**

Vse prijavitelje obveščamo, da so bile v Uradnem listu RS št. 11/2026 dne 13. 2. 2026 objavljene spremembe in dopolnitve Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti za obdobje 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025), v skladu s katerimi so se med drugim spremenili tudi roki za oddajo vlog na javni razpis, tako da sta na voljo še dva prijavna roka:

- drugi rok za oddajo vlog je 30. junij 2026;
- tretji rok za oddajo vlog je 26. januar 2027.

Hkrati prijavitelje obveščamo, da bodo v kratkem na spletni strani ministrstva objavljeni posodobljeni razpisni obrazci, ki bodo vsebovali popravke vezane na objavljeno spremembo javnega razpisa zaradi vključevanja novega vira financiranja.

**134. VPRAŠANJE, Prejeto: 2. 3. 2026; 12:29**

Pogodbeni rok za izvedbi gradbenih del je potekel je po pogodbi bil 27.2.2026, vendar so ob pregledu dokončanih del bile zaznane pomanjkljivosti, kar smo zapisali v Zapisniku o prevzemu dokončanih del. Pomanjkljivosti bodo predvidoma odpravljene do 15.3.2026, ko bo sledil tudi končni obračun. Zanima nas, ali je tak projekt upravičen do sofinanciranja?

**Odgovor:** V skladu s predmetnim javnim razpisom, operacije, pri katerih so bile vse aktivnosti v celoti izvedene pred vložitvijo vloge na javni razpis, niso upravičene do sofinanciranja.

## 135. VPRAŠANJE, Prejeto: 2. 4. 2026; 12:51

V zvezi z Javnim razpisom za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (JR EKP UTM 2025) nas za Ukrep 2: Ureditev namenskih površin za JPP, zanima:

Javni razpis zahteva, da se oprema avtobusne postaje ureja skladno z določili Pravilnika o opremljenosti avtobusnih postaj. 10. člen pravilnika nalaga, da je potrebno pomembnejše avtobusno postajališče opremit z napisom »AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE – navedba kraja«. Izvedba napisa je predvidena na pročelni strani nadstrešnice za potnike z osvetljenimi črkami. Zanima nas, ali lahko zaradi preobsežne dolžine napisa in šumnikov, napis skrajšamo v »AP LENART«?

6. člen Pravilnika narekuje opremljenost peronov s števkami in smermi vožnje avtobusov. Glede na visoko frekvenco odhodov v smeri Maribora v jutranjih konicah in glede na to da je vsak avtobus že opremljen z napisom smeri, nas zanima ali je dovolj, da imajo peroni zgolj številko. V nasprotnem primeru moramo večino peronov opremit z napisom smeri »Maribor«.

### Odgovor:

Add1) Za izpolnjevanje posebnega pogoja »oprema avtobusne postaje/pomembnejšega avtobusnega postajališča« za ukrep Ureditev namenskih površin za JPP se zahteva pravilnika upošteva kot izpolnjena, če je razvidno, za kateri kraj gre in je v objavljenih voznih redih na postaji razviden tudi cel naziv. Naziv »avtobusno postaj/postajališče« se za potrebe izpolnjevanja lahko skrajša v AP.

Add2) V primeru več peronov na avtobusnem postajališču so peroni lahko označeni le s števkami, če je na območju predviden digitalen zaslon, ki informira o smereh vožnje posameznega avtobusa iz posameznega perona.

## 136. VPRAŠANJE, Prejeto: 7. 4. 2026; 12:05

Občina bo v območje obdelave ukrepa 1: celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti vključila tudi zemljišče, ki je v lasti etažnih lastnikov bližnjega bloka in je občina tudi solastnik. Na tem zemljišču se bodo zgolj urejale zelene zasaditve grmovnic. Ali v tem primeru zadostuje soglasje lastnikov zemljišč in ali morajo biti soglasja posameznih lastnikov tudi notarsko overjena?

V razpisu je namreč glede lastništva med drugim navedeno sledeče: V kolikor vlagatelj ni edini lastnik nepremičnine, na kateri se bo izvedla operacija, ki je predmet vloge, mora priložiti tudi soglasja solastnikov, veljavna še najmanj 5 let po zaključku operacije, ali z drugim ustreznim dokumentom/dokazilom izkazati pravico graditi na nepremičnini v solastnini.

Prav tako vam postavljam vprašanje vezano na isti ukrep in merilo, ki zahteva, da se obstoječa drevesa ohranjajo. Imamo namreč težavo, da gre v konkretnem primeru za manjša in mlajša drevesa, ki so po arboristničnem načrtu izdelanem že v letu 2021 namenjena odstranitvi zaradi slabšega zdravstvenega stanja, odmrle krošnje, različne problematike, višine cepljene krošnje. Zanima nas ali lahko na podlagi tega dokumenta ta drevesa odstranimo in zamenjamo s primernejšimi?

### Odgovor:

Add1) V primeru, kjer je občina solastnik predmetnega zemljišča, kot dokazilo o pravici graditi zadošča izpis iz ZK in podpisano soglasje vseh ostalih solastnikov predmetnega zemljišča, notarska overitev ni potrebna.

Add2) Merilo ne zahteva absolutne prepovedi odstranitve vsakega obstoječega drevesa, temveč zahteva obvezno ohranitev obstoječih zdravih odraslih dreves. Če gre za mlada, poškodovana ali fiziološko oslABLJENA drevesa, drevesa z odmrlo krošnjo, slabim

zdravstvenim stanjem ali neustrezno zasnovano krošnje, njihova odstranitev ni v nasprotju z namenom merila, če tako predvideva **veljavno** arboristično mnenje.

### 137. VPRAŠANJE, Prejeto: 8. 4. 2026; 15:18

Vežano na pripravo dokumentacije za postavitve stoja za kolesa - »parkirišče za kolesa« prosimo za pojasnilo.

V pogojih je navedeno, da mora imeti parkirišče, ki ima več kot 10PM za kolesa dodatno možnost polnjenja.

1. Ali je za parkirišče za 10 koles potrebna možnost polnjenja E – koles ali ne? Bere se, da je potrebno za več kot 10, torej 11 ali več?

2. Ali pet (5) lokov pomeni 5 parkirnih mest za kolesa ali 10?

#### Odgovor:

Add1) Za parkirišče za 10 koles ni zahteve po omogočitvi polnjenje e-koles 30 %, saj pogoj določa več kot 10 parkirnih mest. Deljenje parkirišča za kolesa na isti lokaciji/cilju poti kolesarjev na več manjših parkirišč za kolesa zaradi izogibanja izpolnjevanju pogoja ni dovoljeno.

Add2) 5 lokov za naslon koles pomeni 10 parkirnih mest, saj se na en naslon ob upoštevanju razmika med nasloni skladno s smernicami (min. 1,0m) lahko nasloni 2 kolesi.

### 138. VPRAŠANJE, Prejeto: 10. 4. 2026; 14:03

Ali lahko za prijavo na razpis JR EKP UTM 2025, katerega rok je 30.6.2026 uporabimo določeno dokumentacijo (npr. pooblastilo, izjavo projektanta, itd.) iz prve prijave oz. vloge ali mora biti datirana po objavi razpisa oz. od februar 2026 dalje?

#### Odgovor:

Posamezno dokumentacijo (npr. pooblastilo, izjavo projektanta, itd.), ki ste jo predložili ob oddaji vloge na 1. rok javnega razpisa lahko uporabite ob prijavi na 2. rok javnega razpisa, v kolikor se podatki in predpostavke, ki izhajajo iz te dokumentacije niso spremenili (npr. da se pooblastilo ne nanaša konkretno na oddajo vloge na 1. rok itd.), torej v kolikor vse navedbe na obrazcu ostajajo relevantne tudi za vlogo oddano na naslednjem roku.

### 139. VPRAŠANJE, Prejeto: 13. 4. 2026; 9:42

v okviru priprave projekta za prijavo na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti (JR EKP UTM 2025) načrtujemo celovito prenovu centra naselja, ki vključuje preureditev javnega prostora in izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost (UKREP 1- celovita preureditev ulic in cest ; UKREP 2 - ureditev namenskih površin za JPP, UKREP 4 - sistem izposoje javnih koles).

V sklopu projekta je predvidena tudi postavitve objekta javnih sanitarij, ki:

- se nahaja na osrednjem trgu v okviru celovite prenove javnega prostora,
- leži neposredno ob varovani kolesarnici,
- je cca. 100 metrov od glavnega postajališča javnega potniškega prometa in večmodalnega vozlišča,
- je namenjen uporabnikom javnega prostora, kolesarjem in potnikom.

Prosimo za pojasnilo, ali se lahko strošek izgradnje in opreme takšnega objekta šteje kot upravičen strošek v okviru navedenega razpisa.

**Odgovor:**

V kolikor so javne sanitarije namenjene izpolnjevanju pogoja zahtevane opremljenosti pomembnejšega avtobusnega postajališča JPP, gre lahko za upravičen strošek. Glej tudi odgovor št. 48.

**140. VPRAŠANJE, Prejeto: 16. 4. 2026; 9:53**

Občina X se namerava prijaviti na razpis trajnostne mobilnosti z vzpostavitvijo novih postaj za izposojlo koles. Imamo lokacijo, ki jo želimo opremiti, kolesarko pa bomo zgradili letos. Ali lahko to lokacijo kljub temu prijavimo, čeprav v razpisu piše, da so opravičene postaje ob že obstoječih kolesarskih povezavah.

**Odgovor:**

Pogoj določa, da mora biti »vsak novo postavljen terminal umeščen ob že obstoječi kakovostni kolesarski povezavi ali povezavi, načrtovani v sklopu operacije.« Če ob predvideni lokaciji še ni obstoječe kakovostne kolesarske povezave, ki je skladna z odgovorom št. 96, in ni načrtovana v okviru prijavljene operacije, mora vlagatelj dokazati, da ima za gradnjo kolesarske povezave pripravljeno projektno dokumentacijo z vsemi soglasji in viri financiranja ter to dokazati s prilogami k vlogi.

**141. VPRAŠANJE, Prejeto: 16. 4. 2026; 19:42**

Zanima me, ali je Obrazcu 1 napaka v zavihku »finančna vrzel«, saj je najvišji znesek sofinanciranja nastavljen na 100 %, po razpisu pa je stopnja sofinanciranja 80%?

**Odgovor:**

Obrazec 1 je ustrezen. V skladu s predmetnim javnim razpisom se priznani upravičeni stroški operacije sofinancirajo v višini največ do 80 %.

Finančna vrzel pa se obračunava v primeru, da operacija ustvarja prihodke. V tem primeru je potrebno izračunati stopnjo finančne vrzeli operacije, kot je navedeno v poglavju 5.3 *Oblika podpore in višina sofinanciranja* predmetnega javnega razpisa. V kolikor operacija ne ustvarja prihodkov, znaša finančna vrzel 100%.

**142. VPRAŠANJE, Prejeto: 20. 4. 2026; 10:11**

V zvezi s prijavo na JR UTM imamo vprašanje glede investicijske dokumentacije. Vrednost projekta je takšna, da zadostuje samo DIIP in IPja ne potrebujemo. Obstoječi DIIP je bil izdelan novembra 2025, a je za junijsko prijavo na JR UTM neustrezen, saj se je v vmesnem času spremenil časovni načrt izvedbe; vrednostno pa projekt ostaja na enaki ravni (ni sprememb več kot 20%). Ali se lahko prijavimo na razpis z obstoječim DIIPom oz. kakšen je pravilen postopek v zvezi s tem dokumentom, glede na to, da »novelacija DIIP« ni uveljavljen termin?

**Odgovor:**

Glede na zastavljeno vprašanje vsa dejstva niso znana. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo.

Investicijska dokumentacija, predložena v okviru prijave na javni razpis, mora biti skladna z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ in mora izkazovati aktualno stanje projekta ter skladnost s podatki iz vloge.

### 143. VPRAŠANJE, Prejeto: 20. 4. 2026; 14:18

Pri izpolnjevanju Obrazca 1 smo naleteli na tehnično omejitev v delu »Utemeljitev z referenco na dokument, poglavje in stran, ki dokazuje izpolnjevanje pogoja«, saj je prostor za vnos besedila v Excel obrazcu zelo omejen in ne omogoča preglednega zapisa celotne utemeljitve.

Zanima nas, ali je v tem polju dopustno navesti zgolj sklic na ustrezne dele investicijske dokumentacije (npr. IP, PZI – poglavje in stran), kjer je utemeljitev podrobneje obrazložena ali predvidevate morebitno posodobitev obrazca, ki bi omogočala vnos daljšega besedila.

#### Odgovor:

Da. V excelu podajte krajšo utemeljitev ter jasen sklic na ustrezen dokument (naziv dokumenta, naziv datoteke in stran).

### 144. VPRAŠANJE, Prejeto: 2. 3. 2026; 12:29

V okviru priprave prijave na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023–2029 (oznaka: JR EKP UTM 2025) vas prosimo za pojasnilo glede interpretacije pojma »normalna širina kolesarskega pasu«, kot izhaja iz Pravilnika o kolesarskih površinah.

V 14. členu pravilnika je določeno:

- za kolesarski pas na vozišču: normalna širina 1,75 m,
- za kolesarski pas na pločniku: normalna širina 1,50 m (ob pogoju, da je širina pločnika najmanj 2,50 m).

V našem primeru gre za kolesarski pas na pločniku, kjer je projektirana ureditev:

- pločnik: 1,60 m,
- kolesarski pas: 1,00 m,
- varovalni odmik: 0,50 m.

Skupna širina tako znaša 3,10 m, pri čemer sam kolesarski pas ne dosega »normalne širine« 1,50 m, kot jo določa pravilnik, temveč minimalno širino.

Prosimo za pojasnilo:

1. Ali se v okviru razpisa kot »normalna širina kolesarskega pasu« šteje vrednost 1,50 m za kolesarski pas na pločniku?
2. Ali se pri presoji upošteva zgolj širina kolesarskega pasu ali tudi varovalni odmik kot del funkcionalne širine?
3. Ali je projektirana rešitev z minimalno širino (1,00 m) skladna z razpisnimi pogoji ali je za ustreznost potrebno zagotoviti »normalno širino« 1,50 m?

#### Odgovor:

Add 1) V okviru tega razpisa in tudi pravilnika se kot »normalna širina kolesarskega pasu« na pločniku šteje vrednost 1,50 m, na vozišču pa 1,75 m. Skladno s pogojem razpisa je kolesarski pas lahko tudi širši.

Add 2) Iz Slike 15 v pravilniku je razvidno, da se varnostni odmik za kolesarski pas na pločniku ne upošteva v širino kolesarskega pasu.

Add 3) Projektirana rešitev z minimalno širino (1,00 m) kolesarskega pasu je skladna z razpisnimi pogoji kot izjema ob upoštevanju vseh zahtev, ki jih določa posebni pogoj:

- ob ulici, na kateri se načrtuje kolesarsko površino, so:

- prostorske omejitve skladno s 7. odstavkom 11. člena Pravilnika o projektiranju kolesarskih površin, ki onemogočajo načrtovanje ločenih površin za kolesarje normalnih širin,
  - starejša drevesa večjega pomena,
  - projektni pogoji mnenjedajalcev, zaradi katerih se s tehničnimi rešitvami ne da zagotoviti primernih širin za ločevanje površin za vse prometne načine,
  - v profilu ceste ni površin za parkiranje in
  - vozišče za motoriziran promet nima več kot 2 vozna pasova, ki sta projektirana največ na normalno širino voznega pasu skladno s Pravilnikom o projektiranju cest.
- Dodatna izjema od zahteve normalne širine, kot jo določa posebni pogoj, so tudi kolesarske poti, ki ne potekajo v varovalnih pasovih kategoriziranih javnih cest.

## 145. VPRAŠANJE, Prejeto: 4. 5. 2026; 11:46

Lansko leto, septembra 2025, smo se prijavi na razpis z izgradnjo površin za pešce in bili uspešni. Meseca aprila 2026 smo dobili sklep o sofinanciranju investicije z sredstev od omenjenega razpisa. Kot je znano, sta še dva dodatna roka za prijavo na omenjeni razpis in sicer julij 2026 in januar 2027.

Naše vprašanje je, ali se lahko prijavimo z več projekti ali samo z enim? V planu še imamo rekonstruirati 2 občinski cesti, ki bi prav tako sledili smernicam razpisa, kar pomeni da sta po našem mnenju primerni za sofinanciranje. Ali se lahko še dodatno prijavimo v dvema različnima projektoma, kljub temu da sklep o sofinanciranju že imamo ali ne. Če ja, ali moramo ti dve še predvideni občinski cesti smiselno povezati ali sta lahko projekta vsak zase?

### Odgovor:

Da, vlagatelj lahko prijavi več vlog na javni razpis in lahko vloži tudi več vlog na vsak posamezen rok.

## 146. VPRAŠANJE, Prejeto: 6. 5. 2026; 13:44

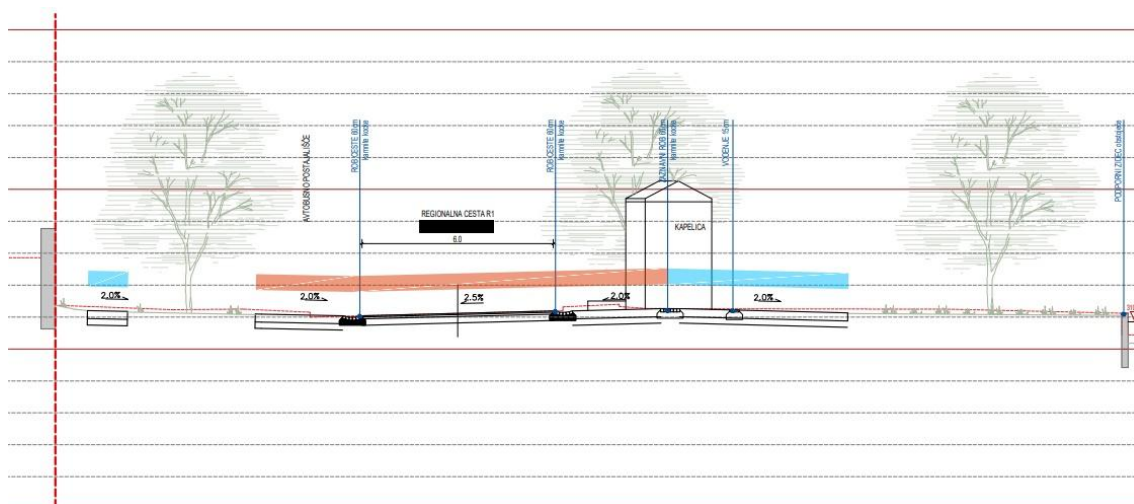
v okviru priprave vloge na javni razpis JR EKP UTM 2025 prosimo za pojasnilo glede izpolnjevanja merila št. 9.1 pri ukrepu »celovita preureditev ulic in cest«. Za doseg najvišjega števila točk (20 točk) razpisna dokumentacija zahteva, da operacija poleg ustreznih dimenzij zelenih otokov (10m<sup>2</sup>, sadilna jama 12m<sup>3</sup>) vključuje tudi »načrtovan sistem odvodnjavanja meteornih vod v substrat«.

V prilogi pošiljam dokument »Prerez«, ki prikazuje načrtovano tehnično rešitev. V dokumentu je:

- z modro barvo označen del meteornih vod s površin, ki se preko nagibov površine usmerja neposredno (površinsko) v substrat načrtovanih zelenih površin;
- z rdečo barvo označen del meteornih vod s cestišča, ki se odvaja v klasično cestno meteorno kanalizacijo.

V zvezi s tem nas zanima:

1. Ali se opisana in v prilogi prikazana rešitev površinskega usmerjanja in zbiranja meteornih vod v substrat zelenic šteje kot ustrezen »načrtovan sistem odvodnjavanja v substrat« za doseg 20 točk, pod pogojem, da so izpolnjeni ostali parametri (velikost otoka, prostornina jame, zasaditev)?
2. Ali mora biti za doseg 20 točk v sistem nujno vključen aktiven tehnični element (npr. zbirni jaški do substrata in namakalne cevi znotraj substrata) ali zadošča preišljena arhitekturno-niveletna rešitev, ki preprečuje odtekanje vode v kanalizacijo in jo usmerja v rastno zemljinjo?



**Odgovor:**

Z vidika izpolnjevanja merila mora projektna rešitev načrtovati, da se meteorna voda iz večine prispevnih prometnih površin dejansko odvaja, infiltrira oziroma zadržuje v ravnem substratu zelenih otokov v območju cestišča, pri čemer mora biti odvajanje zagotovljeno za vsak posamezen zeleni otok.

**147. VPRAŠANJE, Prejeto: 13. 5. 2026; 17:04**

Zanima nas, ali je v okviru predmetnega javnega razpisa, poleg nadgradnje obstoječega sistema izposoje koles, upravičeno tudi sofinanciranje zamenjave obstoječih postaj. Gre za postaje, ki so zaradi dotrajanosti ali vandalizma v takšnem stanju, da njihovo popravilo ni več smiselno oziroma bi stroški sanacije presegli stroške nadomestitve z novimi elementi.

**Odgovor:**

Stroški zamenjave obstoječih postaj sistema izposoje javnih koles so upravičeni le v primeru, da se na posamezni postaji odstrani vso staro opremo in v celoti postavi novo. Stroški vzdrževanja obstoječih postaj in zamenjava samo dela opreme postaje (koles, priklopov za kolesa, ...) po tem razpisu ni upravičena.

Opozarjamo, da strošek ni upravičen, če je bila postaja že sofinancirana iz javnih razpisov ministrstva in od zaključka operacije še ni poteklo pet let.

**148. VPRAŠANJE, Prejeto: 18. 5. 2026; 15:09**

Nepovratna sredstva v višini 80 % upravičenih stroškov projekta se je v virih financiranja na preteklem prijavnem roku skladno z Obrazcem 1 prikazovalo ločeno na:

- namenska sredstva Kohezijskega sklada (KS) – EU del: (85 %) in
- namenska sredstva Kohezijskega sklada (KS) – slovenska udeležba (15 %).

Ker so bila nepovratnim sredstvom evropske kohezijske politike dodana sredstva Podnebne sklada, nas zanima, kako v virih financiranja prikazujemo novo razdelitev nepovratnih sredstev. V obrazcu 1 je še vedno predvideno, da se nepovratna sredstva prikaže ločeno na KS EU del (85 %) in KS slovenska udeležba (15 %).

**Odgovor:**

V skladu s pojasnilom na začetku dokumenta bodo v kratkem na spletni strani ministrstva objavljeni posodobljeni razpisni obrazci, ki bodo vsebovali popravke vezane na objavljeno spremembo javnega razpisa zaradi vključevanja novega vira financiranja.

### 149. VPRAŠANJE, Prejeto: 19. 5. 2026; 13:51

V excel obrazec 1\_Opis operacije je možno med kazalnike vnesti samo 10 specifičnih kazalnikov učinka? Vnašanje dodatnih vrstic ni možno?

**Odgovor:**

Obrazec omogoča določitev do 10 specifičnih kazalnikov, za kar strokovna komisija ocenjuje, da jih je dovolj. Predlagamo, da za ukrep, ki prispeva k več kazalnikom (npr. SK127 Število celovito rekonstruiranih ulic ali cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti in SK128 Površina celovito rekonstruiranih ulic ali cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti) izberete le enega (predlagamo SK128). V kolikor prijavljate več ukrepov, določite take kazalnike, da ima vsak različen ukrep vnesen vsaj en kazalnik.

### 150. VPRAŠANJE, Prejeto: 26. 5. 2026; 8:25

Občina xy se namerava prijaviti na Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru ukrepa št. 2 – ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP).

V sklopu prijave bi vključili ureditev avtobusnega postajališča xy. Na obravnavanem odseku je po sredini vozišča urejen prometni otok, katerega namen je umirjanje prometa in preprečevanje prehitevanja v času ustavljanja avtobusa. Zaradi zagotavljanja ustrezne prometne ureditve ter povečanja varnosti otrok in drugih udeležencev v prometu je na predmetni lokaciji potrebna izvedba odstavne niše za avtobusno postajališče. Druge možnosti žal nimamo, ker se avtobusna postajališča nahajata na križišču dveh priključkov z vasi xy, zato nas zanima ali je to sprejemljivo za razpis.

**Odgovor:**

Glej odgovor št. 132.

### 151. VPRAŠANJE, Prejeto: 27. 5. 2026; 16:40

S strani Občine xy prosimo pristojno ministrstvo za pojasnilo glede prijave za sofinanciranje v okviru Javnega razpisa za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti v obdobju 2023-2029 (oznaka JR EKP UTM 2025).

Občina xy je v letih 2023-2024 izvedla preureditev območja, ki je bilo namenjeno parkiranju (z vključeno kategorizirano lokalno cesto), v območje namenjeno skupni javni rabi. Ukinjeno je bilo 20 parkirnih mest, trg je bil tlakovan, ozelenjen, postavljena je bila skulptura in urbana oprema (koši, klopi, pitnik, nova osvetlitev). Podnivojsko je bila urejena tudi komunalna infrastruktura.

Investicija je bila zaključena do konca 2024, tudi plačila so bila vsa izvedena do 31/12/2024. Z 31/12/2024 je bil zaprt NRP. Uradno preko novozgrajenega trga poteka odsek lokalne ceste št.: xy, ki v naravi ne obstaja več.

V pripravi so spremembe in dopolnitve Odloka o kategorizaciji občinskih cest, s katerimi bo ta odsek izvzet iz kategorizacije. Glede na to, da ta zadnja aktivnost (izvzem iz kategorizacije), še ni izvedena, prosimo za odgovor, ali se lahko ta projekt prijavi na sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti po odprtem Javnem razpisu.

**Odgovor:**

Operacije, pri katerih so bile vse aktivnosti v celoti izvedene, pred vložitvijo vloge na javni razpis, niso upravičene do sofinanciranja. Sprememba in dopolnitev Odloka o kategorizaciji občinskih cest ne sodi med aktivnosti operacije po tem javnem razpisu.

**152. VPRAŠANJE, Prejeto: 28. 5. 2026; 10:09**

V obrazcu za prijavo na javni razpis lahko navedemo elektronski naslov za elektronsko vročanje, pod pogojem, da gre za varen elektronski predal. Kot primere varnega elektronskega predala ste navedli elektronske naslove z domenama e-uprava.si in vep.si.

Mestna občina xy je vključena v sistem elektronskega vročanja in ima znotraj informacijskega sistema za vodenje dokumentarnega gradiva opredeljen elektronski naslov za vročanje ter prejem dokumentov, in sicer: xy.

Zanima nas, ali ta elektronski naslov zadošča vašim zahtevam ali mora biti nujno registriran pod domeno vep.si oziroma e-uprava.si. Načeloma elektronski naslov deluje (in tudi je) kot varen elektronski predal, saj ob vročanju prejmemo vročilnico, ki jo nato podpisemo s kvalificiranim digitalnim potrdilom (skladno z določili 86.a člena ZUP).

**Odgovor:**

Uradni elektronski naslov občine zadošča za potrebe predmetnega razpisa.

**153. VPRAŠANJE, Prejeto: 29. 5. 2026; 11:20**

Občina je sklenila z ministrstvom pogodbo o ureditvi medsebojnih razmerij za ureditev avtobusnega postajališča ob državni cesti.

V pogodbi so navedne parc.št. po katerih se bo izvajal poseg. Navedene parc.št. so bile zaradi parcelacije ukinjene in so nastale nove parcele z novimi parcelnimi številkami.

Ali zadošča izjava projektanta o novih parc.št. oz. predložena odločba GURS iz katere je razvidna sprememba?

**Odgovor:**

V primeru ukinitve/združitve parcelnih številk, kot dokazilo zadošča Odločba GURS ali izpis iz ZK, če je iz tega dokumenta razvidna sledljivost spremembe navedenih parcelnih številk.

**154. VPRAŠANJE, Prejeto: 2. 6. 2026; 9:06**

Občina namerava na JR UTM prijaviti sistem izposoje e-koles. Ali si pravilno tolmačimo navedbo v gradivu informativnega dne 27.5.2026, da za sistem izposoje e-koles zadostuje tehnična dokumentacija in da za njo niso obvezna soglasja/mnenje nosilcev urejanja prostora?

Omenjeno je bilo tudi, da v kolikor se obrazci vsebinsko ne spreminjajo, da je dovoljeno uporabiti obrazce, datirane na september 2025. Ali je možna tudi kombinacija – da uporabimo del novih in del »starih« obrazcev?

**Odgovor:**

Za ukrep Sistem izposoje javnih koles zadostuje tehnična dokumentacija/izrisi, ki omogoča preverjanje izpolnjevanja vseh posebnih pogojev in doseganje meril. Ker investicija sodi pod opremo, skladno z relevantno zakonodajo ni zahteve za projektno dokumentacijo, zato soglasja

na tehnično dokumentacijo niso obvezna. Ne glede na navedeno pa je potrebno izpolnjevanje splošnega pogoja *Izkazovanja lastništva zadevnih nepremičnin oz. pravice graditi*.

## 155. VPRAŠANJE, Prejeto: 3. 6. 2026; 10:07

Kratko vprašanje bi imela glede prakse z obrazci za DNSH in PPO na JR UTM projektih, in sicer imam projekt pri katerem ni drugega kot rekonstrukcija kolesarske, torej ni ne mostu, ne prepusta itd. Je v tem primeru dovolj izpolnjen obrazec ministrstva ali je potreba po elaboratu?

In pa v kolikor se nam zgodi, da oddamo obrazec in pozneje skrbnik zahteva elaborat, se to šteje kot nepopolna vloga in s tem umik projekta z razpisa ali so v teh primerih dopolnitve?

Prilagam opis projekta...

Opis projekta je:

Ukrep zajema rekonstrukcijo dvosmerne kolesarske steze xy. Obstoječa kolesarska steza je dotrajana z avlo, kakor tudi poškodovana z avlo spomeniško zaščitenega drevoreda, ki je zasajen južno ob kolesarski stezi. Z obnovo kolesarske steze bo bistveno izboljšana udobnost (trenutne grbine, posejki, zastajanje meteornih voda, razpoke asfalta, vraščanje zelenih površin).

Rekonstrukcija zajema:

- rušitev obstoječega asfalta in ponovna uporaba v ustroju steze (rahlje dvig steze, izboljšanje ravnarja z meteorno vodo in zmanjšanje vpliva na koreninski sistem drevorednih dreves),
- vgradnjo robnikov ob strani kolesarske steze,
- vgradnjo števca kolesarjev,
- zamenjavo svetil na delu kolesarske steze skladno z Uredbo .....,
- postavitve kolesarskih košev (6 kos),
- nadomestna zasaditev poškodovanih dreves zaščitenega drevoreda.

Omenjena steza predstavlja hrbtenično traso za daljinsko / športno / turistično kolesarjenje v smeri občine xy.

### Odgovor:

Kot je bilo že odgovorjeno na vprašanje št. 80 Ad7: V zvezi z Obrazcem št. 6 in Obrazcem št. 7 pojasnjujemo, da okviru predmetnega javnega razpisa izdelava kakršnih koli elaboratov ni zahtevana. Poglavlje 8.4 Zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe predmetnega javnega razpisa določa, da mora vlagatelj pripraviti oceno krepitve podnebne odpornosti infrastrukture z vidika blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja na podnebne spremembe v skladu s Smernicami organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027. Vlagatelj v ta namen le izpolni obrazec (Obrazec št. 7: Ocena krepitve podnebne odpornosti infrastrukture), ki vključuje tudi podpisano Izjavo o krepitvi podnebne odpornosti in podporno dokumentacijo, in vse skupaj priloži k vlogi. Dodatno poglavje 8.3 Skladnost z »načelom, da se ne škoduje bistveno« predmetnega javnega razpisa določa, da mora vlagatelj pripraviti oceno skladnosti operacije z »načelom, da se ne škoduje bistveno«, tako da le izpolni obrazec (Obrazec št. 6: Ocena skladnosti z »načelom, da se ne škoduje bistveno«), in sicer v skladu s Smernicami organa upravljanja za uporabo načela, da se ne škoduje bistveno pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, in ga priloži k vlogi.

Dodajamo še, da je potrebno v Obrazcu 6 navesti razpoložljivo dokumentacijo, ki bo izkazala neškodovanje določenemu okoljskemu cilju v različnih časovnih obdobjih in sicer v času načrtovanja operacije ter ob zaključku le-te. V obrazcu 7 je potrebno navesti podporno dokumentacijo s katero se dokazujejo trditve v izpolnjeni Izjavi o krepitvi podnebne odpornosti. V kolikor z omenjeno dokumentacijo vlagatelj razpolaga v času oddaje vloge, jo odda skupaj z vlogo, v nasprotnem primeru se dokumentacijo posreduje kadarkoli pred prvim Zahtevkom za izplačilo. Glejte tudi odgovor na vprašanje št. 73. in 119.

Operacija je upravičena do sofinanciranja, če izpolnjuje vse pogoje javnega razpisa, vključno z zahtevami glede DNSH in podnebne odpornosti.