



Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana

T: 01 478 82 00  
E: gp.mope@gov.si  
W: www.mope.gov.si

## 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 vzpostavitev 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 postavitev dodatnih stojal za kolesa na obstoječem parkirišču ter za postavitev nadstrešnice.

Prav tako nas zanima, ali so upravičeni stroški za namestitev 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 kvoto 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 prijavili 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 dnevnih migracijah 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 vsakodneвне 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 prijavi z navedeno vsebino.

**Odgovor:**

Namen javnega razpisa je izboljšati pogoje za trajnostne prometne načine v dnevnih 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).