



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: 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 priklopnih mest. – Smatramo, da število koles ni enako številu priklopnih mest. Projekt predvideva 10 priklopnih mest s 5 kolesi. Ali izpolnujemo pogoj 6 priklopnih mest?

3. V projektu bi poleg površine za pešce (pločnik) uredili tudi pas za kolesarje, ki bi bil umeščen na cestišče (soupleba 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.

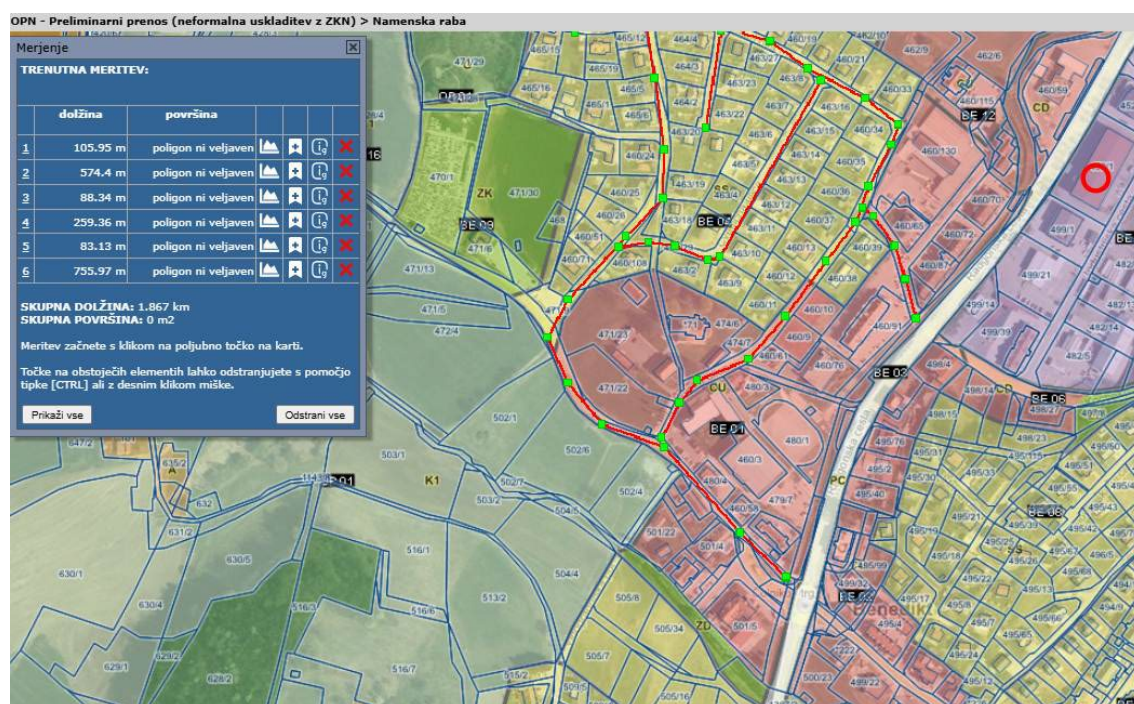
Odgovor:

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 voznih 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 - ZCes-2) 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 prištevajo 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 ustrezni 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 kolesarski povezavi 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 izposojlo 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.

Naprašamo 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 naprašamo 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:

Glejte odgovor na vprašanje št. 8 (1. krog – objavljeno 13. 6. 2025).

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 nesemaforiziranih 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 prijavi 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 PEŠCE.

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 PEŠCE?

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.	• telekomunikacijske storitve • omrežja za oskrbo s pitno vodo • omrežja za zbiranje deževnice in odpadne vode • čiščenje industrijske odpadne vode v manjšem obsegu ali čiščenje komunalne odpadne vode • razvoj nepremičnin⁹ • naprave za mehansko/biološko čiščenje odpadkov • dejavnosti raziskav in razvoja • farmacevtski izdelki in biotehnologija
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 ¹⁰ ocena ogljičnega odtisa.	• odlagališča za trdne komunalne odpadke • sežigalne naprave za komunalne odpadke • velike čistilne naprave za odpadne vode ¹¹ • predelovalna industrija • kemikalije in rafinerija • rudarstvo in kovine • celuloza in papir • nakup tirnih vozil, ladij, voznega parka • cestna in železniška infrastruktura, mestni promet • pristanišča in logistične platforme

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 izposoje 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 presegale 20.000 t CO₂ 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 izdelata 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 vozniških 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 definiranega 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. Poglavje 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 postavitev 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 poveztljivosti 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 smiselni 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 premišljenih lokacij. Možnost dodajanja priklopnih mest je ob potrebi, jasno, vedno na voljo. Če tako zadeve nekoliko obrnemo, bi se z vidika uporabnika zdel bolj smiselni 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 pristojnosti – 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 (soupleba 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 pojasnjujemo, 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 prijavili na JR že pridobljeno GD predvidevamo da ni potrebno priložiti:

- Izkazovanje lastništva zadevnih nepremičnin oz. pravica graditi in
- Dovoljenja in soglasja nosilcev urejanja prostora - mnenjedajalci 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 CO₂ ter izboljšanju poveztljivosti z javnim potniškim prometom.

Za potrebe oblikovanja kakovostne projektne vloge in izdelave projektne dokumentacije smo identificirali več predlaganih lokacij za postavitev 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.](#)