



Javni razpis za sofinanciranje ukrepov trajnostne mobilnosti – vozlišča P+R (JR-UTM_P+R/2017)

Odgovori na vprašanja 2

Številka: 371-56/2017/11 – 00191670

Datum: 23.2.2018

Vprašanje št. 2 z dne 19. 1. 2018

Občina Laško bo v teh dneh pridobila gradbeno dovoljenje za izgradnjo parkirišča v Zidanem Mostu. Parkirišče oz. vozlišče P+R bo v neposredni bližini železniške postaje Zidani Most, ki je ena najpomembnejših v Sloveniji. S posodobitvijo proge Zidani Most Celje, bo uporaba vlaka za potnike še bolj zanimiva. Gre za pomembno železniško križišče, ki povezuje vsa večja mesta v Sloveniji. Uporabniki parkirišča bodo lahko uporabili železniško povezavo Ljubljana – Divača – Koper, Celje – Maribor ali Sevnica – Dobova. Občina ima sprejeto CPS. Projekt ima velik prispevek k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti. Vendar parkirišče ne leži v mestnem območju ampak na območju, ki je predviden za namen izgradnje vozlišča P + R.

Zanima nas, ali je takšno vozlišče P + R upravičeno do sofinanciranja po tem razpisu glede na to, da ima neposredni vpliv na večja urbana območja?

Odgovor 2:

V skladu s specifičnim ciljem 1 Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020, prednostne naložbe 4.4 »Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih« ter z razpisnimi pogoji JR-UTM_P+R/2017 je območje upravičenosti projektov mestno območje (mestno naselje ali naselje mestnega območja), vključno z zemljišči, ki so po občinskem prostorskem načrtu znotraj območja naselja, oziroma so v občinskem prostorskem načrtu predvidena za ta namen in znotraj sklenjenega območja stavbnih zemljišč, ki obsega mestno območje in neposredno okolico. Iz tega sledi, da parkirišče na postaji Zidani Most ne more biti upravičeno do sofinanciranja po pogojih tega javnega razpisa.

Vprašanje št. 3 z dne 1. 2. 2018

V točki 3.7 Upravičenost stroškov in omejitve je navedeno, da: »je omejitev višine upravičenih stroškov gradbenih del (...) v primeru gradnje parkirišč vozlišča P+R tipa C v večetažnem objektu 10.000 EUR na parkirno mesto«.

Je to mišljeno dobesedno tako, kot je napisano, se pravi, da je omejitev na 10.000 EUR na parkirno mesto samo za gradbena dela? Ker med upravičene stroške poleg gradbenih del sodijo tudi še nakupi zemljišč, oprema, stroški informiranja, stroški storitev zunanjih izvajalcev... (kot navedeno v točki 3.6. razpisa). Se pravi lahko skupen znesek vseh upravičenih stroškov na parkirno mesto tudi presega 10.000 EUR (10.000 EUR za gradbeni del + ostalo), sofinanciranje pa je 80 % vseh upravičenih stroškov?

Hkrati bi še prijazno opomnil na napako v excelovem obrazcu 3b, zavihek P+R (C), kjer je v celici H68 navedeno, da naj se v celico E49 vnese št. parkirnih mest, čeprav je celica E49 namenjena vnosu podatka o oddaljenosti vozlišča od cilja potovanja.

Odgovor 3:

Tako je, omejitev na 10.000 EUR na parkirno mesto (oziroma 3.000 EUR pri parkiriščih na terenu) velja samo za gradbena dela. Omejitev se v skladu s pogoji javnega razpisa nanaša le na »vsa gradbena dela na parkirišču, vključno z vsemi prometnimi površinami v sklopu operacije, namenjenimi motornemu prometu«. V omejitev se torej ne všttevajo niti vsa ostala gradbena dela (npr. površine za pešce, čakališče z nadstrešnico na avtobusnem postajališču, zelenice...), niti katerikoli drugi stroški (kot npr. nakupi zemljišč, stroški opreme, stroški inštalacij, stroški informiranja, stroški storitev zunanjih izvajalcev...). Mora pa biti, tako iz vloge, kot iz prilog, jasno razvidna razdelitev stroškov med stroški, ki se všttevajo v omejitev in ostalimi stroški.

Zahvaljujemo se za opombo, obrazec 3b je zamenjan s popravljenim, popravek je le v navodilu, veljavni sta obe verziji.

Vprašanje št. 4 z dne 21. 2. 2018

Pri pripravi dokumentacije za prijavo na razpis Ukrepi trajnostne mobilnosti – vozlišča P+R se nam glede na objavljeno razpisno dokumentacijo ter izdane Smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih pojavlja nekaj vprašanj.

Mi projektiramo parkirišča vozlišča P+R tipa C v večetažnem objektu ob železniški postaji in postajališču LPP, kjer imamo za ta namen predvidenih 161 parkirišč P+R.

1. V zvezi z zahtevanimi Minimalnimi kapacitetami in osnovno opremo (Tabela št. 5: Minimalne zahteve in oprema za vozlišče P+R tipa »C« s predvidenimi 20 – 50 parkirnimi mesti, stran 34). Ali lahko upoštevamo, da kljub večjemu številu parkirnih mest P+R od predvidenih 20 – 50 PM, veljajo ostale navedene vrednosti v Tabeli 5 za nas kot so absolutno številčno navedene? Prosimo za vaše pojasnilo za izpolnjevanje teh pogojev.
2. Obrazec 3b, podatki o konkurenčnosti: ali lahko za dokazilo časa vožnje z OA lahko uporabimo podatek iz Google maps, in sicer maksimalno vrednost časa vožnje, ki nam jo ponudi v prometni konici?
3. Obrazec 3b, podatki o konkurenčnosti: P-parkirnina in R-cena vožnje; ker sistem P+R ne moremo upoštevati mesečne karte IJPP, ampak samo Urbano, bi uporabili za podatek izračuna parkirnine v parkirni hiši na cilju, ceno parkiranja na uro. Ali je naša odločitev pravilna?
4. Ali lahko pri ugotavljanju prihodkov projekta odštejemo izpad prihodkov zaradi ukinitve parkirnih mest kot neposredno posledico zahtev iz razpisa?

Odgovor 4:

4.1

Uporaba določene opreme in dodatne ponudbe P+R, posebej pri večjih vozliščih in vozliščih tipa C, ki so v naseljih oziroma ob železniških postajah, ne narašča enako kot samo parkiranje, zato so nekatere vrednosti zapisane v absolutnih številkah. V teh primerih je dovolj, da projekt zadosti številu, zapisanem v smernicah. Pri tem pa je treba vsekakor zagotavljati najmanj skladnost s predpisi, npr. z 12. členom Pravilnika o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov

v javni rabi ter večstanovanjskih stavb (Uradni list RS, št. 97/03, 33/07 – ZPNačrt, 77/09 – odl. US in 61/17 – GZ), ki predpisuje 5 % parkirnih mest rezerviranih za vozila oseb z invalidskimi vozički.

4.2

Da, izpis iz orodja Google maps v času prometne konice lahko šteje kot relevantna ocena podatka o času vožnje.

4.3

Pri upoštevanju cene parkirnine in vozne karte se upošteva ceno na dan. Lahko sta upoštevani ceni mesečne parkirnine in mesečne vozovnice, lahko pa sta upoštevani cena dnevne parkirnine in dnevne vozovnice, v kolikor sistem ne predvideva mesečne vozovnice v kombinaciji s P+R.

Vaša odločitev je torej pravilna.

4.4

Analiza stroškov in koristi mora biti pripravljena skladno z Navodilom za uporabo metodologije pri izdelavi analize stroškov in koristi in Smernicami EK za izdelavo analize stroškov in koristi za investicijske projekte.

V kolikor občina ukinja parkirna mesta, ki so bila predhodno vključena v sistem plačljivega parkiranja v centru mesta, ki ga upravlja občina, izpad dohodka lahko upošteva v analizi.

Vprašanje št. 5 z dne 21. 2. 2018

Prosimo vas za odgovore na vprašanja v zvezi z JR-UTM_P+R/2017. Gre za predvideno vozlišče P+R, ki po "Smernicah za vzpostavitev sistema P+R in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih" ustreza tipu "A".

Podprašanje 1 (parkirišče tipa A, "Izvajanje parkirne politike")

Ali je kriteriju izvajanja parkirne politike, določenemu v razpisnem gradivu, zadoščeno v primeru, da občina sočasno izvaja več vrst ukrepov parkirne politike ob tem pa se število ukinjenih javnih parkirnih mest v občini v primerjavi z zahtevo določeno v razpisnem gradivu zmanjša?

Primer – Občina izvaja naslednje ukrepe:

1. podaljšanje časa zaračunavanja parkirnine na nekaterih javnih parkirnih površinah,
2. določitev zaračunavanja parkirnine na nekaterih do zdaj neplačljivih javnih parkirnih površin in
3. zmanjšanje skupnega števila javnih parkirnih mest (oz. ukinitvev nekaterih javnih parkirnih mest). Ob tem se število novo ukinjenih javnih parkirnih mest v občini ob zagonu novega vozlišča P+R zmanjša za število, ki je enako 10 % normiranega števila parkirnih mest na novem vozlišču P+R.

V konkretnem primeru gre za okoliščine, kjer je središče mesta že urejeno kot območje za pešce, število javnih parkirnih mest na atraktivnih lokacijah v občini je že močno zmanjšano, dodatno zmanjšanje večjega števila javnih parkirnih mest bi že onemogočalo vsakodnevno obratovanje mesta.

Podprašanje 2 (parkirišče tipa A, "Izvajanje parkirne politike")

Kakšen je časovni okvir, v katerem je treba začeti z izvajanjem ukrepov parkirne politike v zvezi z obratovanjem vozlišča P+R, oziroma ali se lahko upošteva tudi vse ukrepe parkirne politike, ki se pričnejo izvajati v obdobju 12 mesecev pred pričetkom obratovanja novega vozlišča P+R?

Podprašanje 3 (parkirišče tipa A, "Število parkirnih mest za avtomobile")

Ali se v sklop parkirnih mest za motorna vozila na vozlišču P+R šteje vsa parkirna mesta, ali je treba od skupnega števila parkirnih mest odšteti npr. parkirišča za taksi vozila, drop&off parkirišča, parkirišča za bivalnike, ipd.?

Podprašanje 4 (parkirišče tipa A, "Število širših parkirnih mest")

Ali se v sklop širših parkirnih mest šteje parkirna mesta za invalide?

Podprašanje 5 (parkirišče tipa A, "Število širših parkirnih mest")

Ali lahko sklop širših parkirnih mest zajema le parkirna mesta za invalide ali je potrebno zagotoviti tudi "širša parkirna mesta za družine z otroki"?

Podprašanje 6 (parkirišče tipa A, "Parkirna mesta za motorna kolesa")

Ali je potrebno v primeru, da je lokacija vozlišča P+R predvidena na oddaljenosti več kot 5 km (oz. dobro uro pešačenja) od središča mesta (oz. mestne hiše), zagotoviti ločena parkirna mesta za motorna kolesa ter priključke za polnjenje električnih motornih koles? V primeru opravljanja poti z motornim kolesom je običajen namen potnika opraviti potovanje "od vrat do vrat" oziroma "z le nekaj korakov od parkirnega mesta do cilja potovanja", čemur ureditev parkirnih mest za motorna kolesa na "oddaljenem" parkirišču ne ustreza (v primeru vozlišča P+R pomeni le neučinkovito rabo prostora).

Podprašanje 7 (parkirišče tipa A, "Parkirna mesta in spremljajoče ureditve za kolesarje")

Ali stojalo za kolo pomeni eno ali dve parkirni mesti za kolo (oziroma, prosimo za potrditev naslednjega: gre za ustreznost zagotavljanja možnega števila sočasno parkiranih koles, ne glede na tip stojal)?

Podprašanje 8 (parkirišče tipa A, "Parkirna mesta in spremljajoče ureditve za kolesarje")

Ali je potrebno v trenutku odprtja vozlišča P+R v primeru, da je lokacija vozlišča predvidena na oddaljenosti več kot 5 km (oz. dobro uro pešačenja / oz. 20 minut kolesarjenja) od središča mesta (oz. mestne hiše), zagotoviti obratovanje polnega števila parkirnih mest za kolesa po normativu določenem v razpisnem gradivu ali zadostuje le postavitve dela ureditev za kolesarje, vendar ne manj kot 25 % normativa navedenega v razpisnem gradivu? Ob tem pa se zagotovi:

1. Zagotovi se 50 % parkirnih mest za kolesa pod nadstrešnicami (oziroma vremensko zaščitenih parkirnih mest za kolesa) ter 25 % parkirnih mest za kolesa v omaricah za kolesa.
2. V projektni dokumentaciji se prikaže prostor za širitev ureditev za parkiranje koles, določi se mesta za komunalno in energetsko priključevanje teh ureditev in izvede se morebitne predinštalacije, samo izvedbo pa se odloži do izkaza potreb. Na ta način se zagotovi morebitno dograditev kolesarske infrastrukture brez večjih gradbenih posegov na že urejenih delih vozlišča P+R.

Podprašanje 9 (parkirišče tipa A, "Parkirna mesta in spremljajoče ureditve za kolesarje")

Ali se v skupno število polnilnih mest za električna kolesa štejejo tudi omarice za kolesa s priključkom za polnjenje električnega kolesa?

Podprašanje 10 (parkirišče tipa A, "Stranišča (število, za invalide, previjalnice,...")

Ali normativom za postavitve stranišč, določenim v razpisnem gradivu, ustreza ureditev: postavitve stranišč, ki jih posamezno lahko uporabljata oba spola (oznaka "unisex"), pri tem pa se šteje 1 stranišče na 200 parkirnih mest za motorna vozila na zbirnem središču P+R, vsaj eno stranišče pa se opremi za invalide in s previjalnico?

Podprašanje 11 (parkirišče tipa A, "Oznake za slepe in slabovidne")

Ali kriteriju za postavitve oznak za slepe in slabovidne zadostuje ureditev vodenja pešcev "čim bolj naravnost", brez "nepotrebnih križanj poti pešcev in motornega/kolesarskega prometa" ter "brez višinskih skokov" ali je nujno potrebno uporabiti tudi "taktilno označevanje po usmeritvah Zavoda za spodbujanje dostopnosti DOSTOP" ?

Podprašanje 12 (parkirišče tipa A, "Postajališče JPP, nadstrešnice za čakanje potnikov in sedeži za potnike pod nadstrešnicami")

Ali je za zadovoljitev kriterijev podanih v razpisnem gradivu v delu, ki se nanaša na ureditve za čakanje in prestop potnikov na javni promet, ustreznost ureditev tudi z manjšim številom sedežev za potnike pod nadstrešnicami kot je določeno, vendar pod naslednjimi pogoji:

- Uredi se avtobusno postajališče, ki je sočasno tudi končno postajališče mestnega javnega avtobusnega prometa.

- Na avtobusnem postajališču se uredi več ustavnih mest za avtobuse (vsaj 2 mesti za mestni/primestni bus in vsaj eno ločeno ustavno mesto za regionalni bus.
- Ob vsakem ustavnem mestu za avtobuse pa se postavi vsaj eno nadstrešnico z vsaj tremi sedišči za potnike.
- Zagotovi se največ 10 minut dolg časovni interval med dvema zaporednima odhodom avtobusov v smeri proti centru mesta ob delavnikih med 6:00 in 22:00 uro?

V konkretnem primeru gre okoliščine, kjer se pričakuje kratek čas zadrževanja potnikov na postajališču (gre za čas do naslednjega prihoda avtobusa; potniki v smeri proti centru mesta pa lahko čakajo tudi na čakajočem avtobusu na končnem postajališču).

Podprašanje 13 (parkirišče tipa A, "Elektromobilnost")

Ali v trenutku odprtja vozlišča P+R zadostuje postavitve le dela priključkov za polnjenje električnih vozil, vendar ne manj kot 10 % normativa navedenega v razpisnem gradivu? Ob tem se v projektni dokumentaciji določi potek energetskih in drugih infrastrukturnih ureditev, v sklopu gradnje vozlišča P+R pa se izvede vse predinštalacije (oz. postavi se vsa potrebna kabelska kanalizacija) za zagotovitev možnosti povečanja števila električnih priključnih mest (tako da bo zagotovljen osnovni normativ iz razpisnega gradiva). Na ta način se zagotovi možnost povečanja števila električnih priključkov za polnjenje vozil brez večjih gradbenih posegov na obratujočem vozlišču P+R. V konkretnem primeru gre za slabo kondicijo obstoječega elektro-energetskega omrežja, posodobitve so določene v različnih razvojnih in projektnih dokumentih, na čas izvedbe posodobitev pa konkretni projekt vozlišča P+R ne more vplivati.

Podprašanje 14

V razpisu je navedeno, da so upravičeni stroški gradbenih del v primeru gradnje nivojskega P+R 3.000 EUR na PM. Ali ta vrednost zajema samo stroške GOI del ali tudi stroški storitev zunanjih izvajalcev (projektna dokumentacija, nadzor in investicijski inženiring). Ali obstaja zgornja meja za upravičene stroške zunanjih izvajalcev (kot npr. pri nakupu zemljišč – 10% od upravičenih stroškov)?

Podprašanje 15

Kako je z urejanjem okolice (zelene površine, posaditev dreves,...), ali se ti upravičeni stroški upoštevajo v omejitvi 3.000 EUR na PM ali ločeno?

Podprašanje 16

V pogojih glede zmogljivosti je dopustno odstopanje števila PM do 50% glede na smernice. V primeru P+R tipa A, ali omejitev velja samo navzdol ali tudi navzgor (ali ima lahko postajališče preveč PM)?

Podprašanje 17

Prosimo, da se za spodaj navedeno dodatno opremo pri vsaki točki dopiše, ali gre za upravičen strošek, ki spada pod prometne površine kjer je omejitev 3.000 EUR na PM (CESTA) ali gre za ostale upravičene stroške (OSTALO):

1. Parkirna mesta za bivalnike
2. Parkirna mesta za turistične avtobuse PM (KB)
3. Terminal sistema za izposajo javnih koles
4. Čakalnica na JPP, s treh strani zaprt prostor s sedeži
5. Prikazovalnik prihodov JPP
6. Zaščita proti toči
7. Defibrilator
8. Protihrupna zaščita
9. Zaračunavanje parkirnine (Avtomatska blagajna)
10. Zaračunavanje voznine JPP (Avtomatska blagajna za vozovnice)
11. Zapornice

12. Višinske zapornice
13. Električno napajanje vozil (Polnilne postaje)
14. Tuši
15. Pitniki
16. WiFi
17. Mobilnostni center

Odgovor 5:

5.1

Uvajanje vozlišč P+R v bistvu pomeni izgradnjo novih parkirnih mest (PM), predvsem za osebne avtomobile, kar je v nasprotju s splošnimi načeli trajnostne mobilnosti. Zato je ob gradnji vozlišč P+R potrebno hkrati izvajati ustrezne ukrepe parkirne politike v mestu.

Kriteriju je zadoščeno, v kolikor seštevek normiranega števila parkirnih mest po smernicah ustreza številu načrtovanih parkirnih mest na vozlišču P+R. V izračun je lahko všteto zmanjšanje števila parkirnih mest v mestnem središču in spremembe pri zaračunavanju parkirnin. Število ukinjenih parkirnih mest in v skladu s smernicami normirano število parkirnih mest zaradi uvedbe plačljivosti ali zvišanja parkirnine se lahko med seboj seštevajo. Kot mestno središče se v tem primeru lahko upošteva mestno središče in vse lokacije v strnjem mestu, dostopne z javnim potniškim prometom z vozlišča P+R - na primer ob vpadnici, po kateri poteka linija JPP od P+R do središča.

5.2

Upoštevalo se lahko spremembe, ki jih je občina že uvedla v upravičenem obdobju tega javnega razpisa, torej po 1. 1. 2017 in spremembe, ki jih bo občina uvedla do zaključka operacije. V tem primeru je treba v vlogi podati jasen terminski načrt njihove uvedbe.

5.3

V sklop parkirnih mest za motorna vozila na vozlišču P+R se štejejo samo parkirna mesta, ki so vključena v shemo P+R. Parkirišča za taksi vozila, drop&off parkirišča, parkirišča za bivalnike in podobno se v izračun kapacitete vozlišča ne všttevajo.

5.4

Da, v sklop širših parkirnih mest se šteje parkirna mesta rezervirana za vozila oseb z invalidskimi vozički

5.5

Ne, parkirna mesta za družine niso obvezna. V kolikor je širših parkirnih mest več od zakonsko predpisanih za invalide, priporočamo razmislek o njihovi namenitvi družinam.

5.6

Odstopanje od smernic pri dimenzioniranju osnovne opreme je izjemoma dopustno, če je primerno obrazloženo v vlogi in projektni dokumentaciji. Priročnik 'P+R: Lokacija, oblikovanje, oprema' za opremo predvideva 4 PM za motorje pri vseh vozliščih P+R, ki imajo več kot 50 PM za avtomobile in nimajo primerne spremljevalnega programa.

5.7

Gre za število koles. Pri priporočenih stojalih tipa 'sheffield' je stoyal polovico manj.

5.8

Parkirišče za kolesa je namenjeno predvsem kolesarjem, ki na vozlišču prestopijo s kolesa na JPP. Število parkirnih mest za kolesa je dopustno znižati glede na zahteve smernic, v primeru, kadar je to

smiselno zaradi lokacije vozlišča na robu mesta, v območju z nižjo gostoto poselitve, ali kjer topografija ali infrastruktura otežkočata kolesarjenje. Tako odstopanje priporoča tudi priročnik 'P+R: Lokacija, oblikovanje, oprema'. V takem primeru je treba prostor za morebitno širitev prikazati v projektni dokumentaciji, v vlogi pa odstopanje obrazložiti.

5.9

Da. V skupno število polnilnih mest za električna kolesa štejejo tudi omarice za kolesa s priključkom za polnjenje električnega kolesa.

5.10

Smernice navajajo 1 žensko stranišče na 200 PM in eno moško stranišče na 200 PM, priročnik 'P+R: Lokacija, oblikovanje, oprema', pa navaja za vozlišča z več kot 300 PM po dve ženski in dve moški stranišči. Štiri 'unisex' stranišča, od katerih je eno prilagojeno tudi za uporabo invalidov ustrezajo pogojem.

5.11

Taktilno označevanje (po usmeritvah Zavoda za spodbujanje dostopnosti DOSTOP) je potrebno izvesti vsaj na območju postajališča JPP in drop-off, oziroma kiss&ride točke, kar zagotavlja slepim in slabovidnim varen in udoben prestop iz avtomobila, kjer so sopotniki ali taksija na JPP.

5.12

Za P+R tipa A je treba zagotoviti najmanj 1 – 3 nadstrešnice z najmanj 8 – 30 sedeži.

5.13

Da. V kolikor stanje elektroenergetskega omrežja priključitve ne dopušča, je izgradnja priključkov lahko odložena do izgradnje omrežja, ob tem pa se v projektni dokumentaciji določi potek energetskih in drugih infrastrukturnih ureditev, v sklopu gradnje vozlišča P+R pa se izvede predinštalacija, oziroma vse potrebno za zagotovitev možnosti povečanja števila električnih priključnih mest, ko bo omrežje to dopuščalo.

5.14

Glej odgovor 3. Omejitev se nanaša le na »vsa gradbena dela na parkirišču, vključno z vsemi prometnimi površinami v sklopu operacije, namenjenimi motornemu prometu«

Omejitev na 10% upravičenih stroškov pri nakupu zemljišč izhaja iz uredbe EU, podobne omejitve pri ostalih vrstah stroškov, razen pri stroških informiranja in komuniciranja, ni.

5.15

Gradbena dela na površinah, ki niso neposredno namenjene prometu motornih vozil, kot so zelene površine ter površine za pešce in kolesarje, nakup in postavitve opreme, kot npr. čakalnica JPP, se v omejitve ne štejejo.

5.16

V primeru vozlišča tipa A je odstopanje navzgor dopustno, v kolikor potrebo po tako velikem vozlišču izkazuje prometni model ali druga ustrezna strokovna podlaga.

5.17

Od omenjenih stroškov se (poleg parkirnih mest za avtomobile in dovoznih cest) v omejitve štejejo gradbena dela pri parkirnih mestih za bivalnike in parkirnih mestih za turistične avtobuse.

Terminal sistema za izposajo javnih koles, čakalnica na JPP, s treh strani zaprt prostor s sedeži, prikazovalnik prihodov JPP, zaščita proti toči, defibrilator, protihrupna zaščita, zaračunavanje parkirnine (avtomatska blagajna), zaračunavanje voznine JPP (avtomatska blagajna za vozovnice), zapornice, višinske zapornice, električno napajanje vozil (polnilne postaje), tuši, pitniki, WiFi in

mobilnostni center se kot oprema oziroma površine, ki niso namenjene prometu motornih vozil, v omejitvah NE štejejo.