



Št.: 545-252/2023-2570-1

VSEBINSKA IZHODIŠČA

za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO 2.8.)

v okviru

»Programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2021 - 2027«,
cilja politike 2 »Bolj zelena, nizkoogljična Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z
ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda,
zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in
prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne
mobilnosti«

prednostne naloge 4 »Trajnostna mobilnost«,
specifičnega cilja RSO2.8 »Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru
prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika«

mag. Bojan Kumer

Minister

Preglednica različic:

Različica	Datum	Opomba / Sprememba	Opis sprememb
1.0	september 2023	osnovno besedilo Vsebinskih izhodišč	/

Kazalo vsebine

1. OPREDELITEV POJMOV – PROJEKT, FAZA PROJEKTA, SKUPINA PROJEKTOV, OPERACIJA..	1
2. PREDMET SOFINANCIRANJA IN UPRAVIČENI NAMENI	1
3. POGOJI ZA DODELITEV SREDSTEV	5
3.1. UPRAVIČENO OBMOČJE	5
3.2. VREDNOST OPERACIJE IN STOPNJA SOFINANCIRANJA	5
3.3. KAZALNIKI	6
3.4. ZAGOTAVLJANJE SKLADNOSTI S HORIZONTALNIMI NAČELI IZ 9. ČLENA UREDBE 2021/1060/EU	6
3.5. ZAGOTAVLJANJE ODPORNOSTI INFRASTRUKTURNIH NALOŽB NA PODNEBNE SPREMEMBE	7
3.6. POTEK PRIJAVE IN POTREBNA DOKUMENTACIJA	8
3.7. POSEBNI POGOJI GLEDE NA VRSTO UKREPA	9
4. UPRAVIČENI STROŠKI	15
4.1. KATEGORIJE UPRAVIČENIH STROŠKOV	15
4.2. PRIZNANI UPRAVIČENI STROŠKI	16
PRILOGA A - METODOLOŠKI OKVIR ZA OCENO PRISPEVKA K DOSEGANJU KAZALNIKOV UČINKA IN REZULTATOV V OKVIRU RSO2.8	19

1. Opredelitev pojmov – projekt, faza projekta, skupina projektov, operacija

V skladu z veljavnimi nacionalnimi predpisi, ki urejajo izvrševanje proračuna Republike Slovenije, je **projekt** ekonomsko nedeljiva celota aktivnosti, ki izpolnjuje določeno tehnično funkcijo in imajo opredeljene cilje, na podlagi katerih je mogoče presojati, ali projekt izpolnjuje vnaprej določena merila. Projekt ima vnaprej določeno trajanje, ki je omejeno z datumom začetka in zaključka. Projekt je element Načrta razvojnih programov in ga skladno s predpisi uvrščamo v proračun države in/ali občine. Za vsak projekt, ki se financira po predpisih, ki urejajo javne finance, se skladno s predpisano metodologijo¹ pripravi investicijska dokumentacija.

Faza projekta je tehnično in finančno samostojna celota, ki izpolnjuje pogoje za projekt iz prejšnjega odstavka. Za fazo projekta je mogoče šteti tudi predhodne študije ter investicijsko in projektno dokumentacijo, potrebno za izvedbo projekta.

Skupina projektov (ali tudi celovit projekt) je sestavljena iz več projektov, od katerih vsak predstavlja tehnično-tehnološko in ekonomsko zaokroženo celoto, ki se bodo izvajali v določenem časovnem obdobju z namenom doseganja skupnih neposrednih učinkov.

V skladu z Uredbo (EU) 2021/1060 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o določitvi skupnih določb o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu plus, Kohezijskem skladu, Skladu za pravični prehod in Evropskem skladu za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo ter finančnih pravil zanje in za Sklad za azil, migracije in vključevanje, Sklad za notranjo varnost in Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko (v nadaljnjem besedilu: Uredba (EU) 2021/1060) pomeni **operacija**:

- a) projekt, pogodbo, ukrep ali skupina projektov, izbranih v okviru zadevnih programov;
- b) v okviru finančnih instrumentov prispevek programa v finančni instrument in nadaljnjo finančno podporo, ki jo ta finančni instrument zagotavlja končnim prejemnikom.

Operacija torej pomeni projekt, pogodbo, ukrep ali skupino projektov, ki jih izbere organ upravljanja (v nadaljnjem besedilu: OU) veljavnega Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji (v nadaljnjem besedilu: program) ali se izbere pod njegovo pristojnostjo, ter prispeva k ciljem povezane prednostne naloge ali prednostnih nalog, na katere se nanaša. **Operacija torej lahko pomeni projekt, skupino projektov ali celo zgolj del oz. fazo projekta.**

2. Predmet sofinanciranja in upravičeni nameni

V skladu s 6. členom Uredbe o izvajanju uredb (EU) in (Euratom) na področju izvajanja evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 za cilj naložbe za rast in delovna mesta (Uradni list RS, št. 21/23, v nadaljnjem besedilu: Uredba EKP) se trajnostni razvoj mest izvaja z uporabo mehanizma CTN na podlagi trajnostne urbane strategije, ki jo sprejme mestni oziroma občinski svet mestne občine.

¹ Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16) ali Uredba o metodologiji priprave in obravnave investicijske dokumentacije na področju državnih cest in javne železniške infrastrukture (Uradni list RS, št. 5/17)

Združenje mestnih občin Slovenije (v nadaljnjem besedilu: ZMOS) je posredniško telo, odgovorno za izbor operacij v okviru mehanizma CTN s povabilom (prva faza). Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (v nadaljnjem besedilu: MOPE) je posredniško telo, odgovorno za izvajanje mehanizma CTN v okviru RSO 2.8 in izvedbo postopka neposredne potrditve s povabilom izbranih operacij (druga faza).

Predmet sofinanciranja so projekti z načrtovano izvedbo ukrepov, ki bodo prispevali k realizaciji programa na ravni specifičnega cilja RSO 2.8 »Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika«, prednostne naloge 4 »Trajnostna mobilnost«, cilja politike 2 »Bolj zelena, nizkoogljikna Evropa, ki je odporna in prehaja na gospodarstvo z ničelnim ogljičnim odtisom s spodbujanjem čistega in pravičnega energetskega prehoda, zelenih in modrih naložb, krožnega gospodarstva, blaženja podnebnih sprememb in prilagajanja nanje ter preprečevanja in obvladovanja tveganj ter trajnostne mestne mobilnosti«.

Na podlagi razmer v Sloveniji ter glede na razpoložljiva sredstva in pričakovane učinke programa na področju trajnostne mobilnosti, so v dokumentu določeni upravičeni nameni ter oblikovani najbolj relevantni ukrepi, predvideni za sofinanciranje preko mehanizma CTN. Ti ukrepi spodbujajo trajnostno mobilnost v mestnih občinah ali mestnih občinah z občinami funkcionalnega območja, ki ga trajnostna urbana strategija zajema ter v največji meri spodbujajo dvig deleža trajnostnih prometnih načinov v strukturi dnevne mobilnosti prebivalstva.

V okviru mehanizma CTN bodo na področju trajnostne mobilnosti (RSO 2.8) sofinancirani projekti, ki spadajo v okvir naslednjih **upravičenih namenov**:

1. celovite preureditve ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti,
2. ureditve namenskih površin za javni potniški promet (JPP),
3. izgradnje/ureditve infrastrukture za pešce,
4. izgradnje/ureditve kolesarske infrastrukture,
5. digitalizacije za spodbujanje trajnostne mobilnosti,
6. spodbujanja uporabe alternativnih goriv v mestih.

V okviru mehanizma CTN so v okviru RSO 2.8 predmet sofinanciranja lahko le projekti za ukrepe, ki so predvideni v akcijskem načrtu sprejete občinske celostne prometne strategije (v nadaljnjem besedilu: OCPS).

Upravičeni nameni	Opis ukrepov
Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> • celovita (prometna in urbanistično-oblikovalska) rekonstrukcija ulic in cest z vzpostavitvijo novih površin oz. bistvenim izboljšanjem obstoječih površin za pešce in/ali kolesarje, vključno z izvedbo ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce (kot npr. ozelenitev/zasaditev površin, vodni elementi), brez zožitev profila za pešce (ali kolesarje, če so vodeni po ločeni površini) ter sočasna izvedba ukrepov za zmanjšanje količine motoriziranega prometa, <ol style="list-style-type: none"> a) Rekonstrukcija večpasovne ceste (zmanjšanje števila voznih pasov za motoriziran promet in zoženje širine vozišča na

	<p><i>minimum, obvezna uvedba rumenih pasov za JPP in največ enega pasu v vsako smer za ostala motorna vozila);</i></p> <p><i>b) rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum;</i></p> <p><i>c) Rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno (zmanjšanje števila voznih pasov in zoženje širine vozišča na minimum);</i></p> <p><i>d) Vzpostavitev kolesarske ulice/ceste,</i></p> <p><i>e) Uvedba skupnega prometnega prostora (t.i. shared space);</i></p> <p><i>f) Rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje, obvezno izvedbo ukrepov umirjanja prometa, opremo in urbano opremo, kot npr. postavitve varnih kolesarnic, nadstrešnic in stojal za parkiranje koles in vozil za mikromobilnost, servisnih postaj za popravilo koles, klopi, koši za smeti, ureditev taktilnih oznak, prometne signalizacije, zelenih streh nadstrešnic, otroških igral.</i></p>
<p>Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>gradnja in/ali rekonstrukcija postajališč JPP z opremo, urbano opremo in ozelenitvijo/zasaditvijo površin, kot npr. postavitve nadstrešnic, avtomatov za prodajo vozovnic, klopi, kolesarskih stojal, košev za smeti, prikazovalnikov ali vitrin za vozne rede, ureditev taktilnih oznak, prometne signalizacije, zelenih streh nadstrešnic, sistemov za obveščanje potnikov;</i> • <i>gradnja in/ali rekonstrukcija postaj JPP z opremo, urbano opremo in ozelenitvijo/zasaditvijo površin, kot npr. ureditev dostopnih in uvoznih površin, postavitve nadstrešnic, avtomatov za prodajo vozovnic, klopi, kolesarskih stojal, košev za smeti, prikazovalnikov ali vitrin za vozne rede, ureditev taktilnih oznak, prometne signalizacije, zelenih streh nadstrešnic, sistemov za obveščanje potnikov, postavitve polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture;</i> • <i>uvedba rumenih pasov za JPP, s prilagoditvijo križišč in signalizacije, vključno s prilagoditvijo semaforškega sistema.</i>
<p>Infrastruktura za pešce</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav, vključno s preureditvijo vseh površin za motorni promet v površine območja za pešce, napravami in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in prijetnejši promet pešcev, prometno signalizacijo, urbano opremo in izvedbo ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce, kot npr. ozelenitev/zasaditev površin;</i> • <i>gradnja in/ali rekonstrukcija premostitvenih objektov (mostovi, brvi, dvigala ipd.), namenjenih pešcem in/ali kolesarjem, ter</i>

	<p><i>izvedba ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce, kot npr. ozelenitev/zasaditev površin;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>vzpostavitev prehodov za pešce in rekonstrukcije križišč kot del obsežnejših projektov vzpostavitve peš povezav, s katerimi se povečuje površine za trajnostne oblike mobilnosti in minimalizira površine za motoriziran promet.</i>
<p>Kolesarska infrastruktura</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>gradnja/rekonstrukcija kolesarskih povezav z morebitnimi premostitvenimi objekti (mostovi, brvi, dvigala ipd.), namenjenih pešcem in kolesarjem, vključno z napravami in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in prijetnejši promet kolesarjev, prometno signalizacijo in opremo, kot npr. kolesarski števcji, servisne postaje za popravila koles, urbano opremo in izvedbo ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za kolesarje, kot npr. ozelenitev/zasaditev površin;</i> • <i>postavitev varnih kolesarnic, nadstrešnic in stojal za parkiranje koles in vozil za mikromobilnost, servisnih postaj za popravilo koles, prednostno na postajališčih JPP in pred javnimi objekti;</i> • <i>postavitev/nadgradnja postaj sistema izposoje javnih koles, z ustreznim številom koles ali električnih koles.</i>
<p>Digitalizacija za spodbujanje trajnostne mobilnosti</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>uporaba sodobnih tehnologij in digitalnih rešitev za vzpostavitev sistemov optimizacije prometa v mestih ter podpora večmodalnim potem s trajnostnimi oblikami mobilnosti, in sicer kot na primer za:</i> <ul style="list-style-type: none"> – <i>podporo rabi JPP (vključno s sistemi validacij potnikov in spremljanja števila potnikov na vozilih),</i> – <i>prednostno vodenje pešcev in kolesarjev,</i> – <i>enostavno in uporabniku prijazno prehajanje med različnimi oblikami mobilnosti,</i> – <i>izvajanje ukrepov trajnostne parkirne politike,</i> – <i>omejevanje motornega prometa v mestnih jedrih, območjih prijaznega prometa in brezemisijских conah,</i> – <i>vzpostavitev odzivne prometne signalizacije za prednostno vodenje vozil JPP, pešcev in kolesarjev ter omejevanje hitrosti,</i> – <i>podporo rabi sopotništva ali souporabi vozil.</i>

Spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih	<ul style="list-style-type: none">• uporaba alternativnih goriv v mestih v okviru potreb za izvajanje gospodarske javne službe, in sicer s:<ul style="list-style-type: none">– postavitvijo polnilne ali oskrbovalne infrastrukture za polnjenje brezemisijskih² vozil,– nakup novih brezemisijskih vozil za okolju prijazen mestni promet.
---	---

Pri oblikovanju projektnih rešitev se dosledno upošteva Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15, 46/17, 59/18, 63/19 in 150/21) ter zasleduje cilje in temeljne vrednote pobude Novi evropski Bauhaus³.

V okviru mehanizma CTN se spodbujajo čim bolj celoviti projekti, ki vključujejo več kot eno vrsto ukrepov.

3. Pogoji za dodelitev sredstev

3.1. Upravičeno območje

V skladu z drugim odstavkom 6. člena Uredbe EKP predstavljajo geografsko območje trajnostne urbane strategije mestne občine ali mestne občine z občinami funkcionalnega območja, ki ga trajnostna urbana strategija zajema.

3.2. Vrednost operacije in stopnja sofinanciranja

V okviru RSO 2.8 bodo predmet sofinanciranja le tisti projekti oziroma skupina projektov, katerih **skupni priznani upravičeni stroški na ravni operacije znašajo najmanj 250.000 EUR**.

V okviru upravičenih namenov RSO 2.8 se podprejo ukrepi z nepovratnimi sredstvi iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR). Stopnja sofinanciranja lahko znaša **največ 80 % priznanih upravičenih stroškov**. V primeru podpor, ki na podlagi mnenja⁴ ministrstva, pristojnega za finance, predstavljajo državno pomoč ali na podlagi področnih zakonskih podlag, ki za posamezen ukrep opredeljujejo prisotnost elementov državne pomoči, se stopnja sofinanciranja v skladu s pravili o državni pomoči ustrezno zniža. V primeru, da se na ravni operacije po njenem zaključku pričakuje ustvarjanje prihodkov in jih je mogoče objektivno oceniti, je potrebno izračunati stopnjo finančne vrzeli operacije. V primeru, da finančna vrzel izkazuje upravičenost

² V tem dokumentu so z izrazom »brezemisijna vozila« zajeta le vozila brez emisij iz izpušne cevi (angl. »zero-tailpipe emission vehicles«), kar zajema 100% električna vozila ali vozila na gorivne celice na osnovi vodika.

³ V skladu s Sporočilom Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Novi evropski Bauhaus – Lepo, trajnostno, skupaj, COM(2021) 573 final, objavljeno 15.9.2021, vsi dokumenti dostopni na:

https://new-european-bauhaus.europa.eu/about/delivery_en#official-documents

⁴ Pridobitev splošnega mnenja Ministrstva za finance o prisotnosti elementov državne pomoči za vloge, oddane v 2. fazi neposredne potrditve operacije v okviru RSO 2.8, izvede MOPE. V primeru dodatnih poizvedb s strani Ministrstva za finance se za posamezno operacijo postopek ugotavljanja prisotnosti elementov državne pomoči (vključno s pridobivanjem morebitnega ločenega mnenja) nadaljuje pri upravičencu.

do nižje stopnje sofinanciranja, se za določitev zneska sofinanciranja upošteva stopnja sofinanciranja iz izračuna finančne vrzeli.

3.3. Kazalniki

V okviru upravičenih namenov mora podprta operacija prispevati k doseganju **kazalnikov učinka in/ali kazalnikov rezultata**, ki se spremljajo na ravni specifičnega cilja in posamezne operacije (kjer relevantno, glede na upravičen namen). Vsaka podprta operacija pa mora v okviru upravičenih namenov prispevati k doseganju najmanj enega ali več, vsebinsko ustreznih, **specifičnih kazalnikov učinka**, ki se spremljajo na ravni posamezne operacije.

Prispevek k doseganju kazalnikov učinka in/ali rezultata na ravni programa ter specifičnih kazalnikov učinka na ravni operacije mora biti ocenjen in jasno utemeljen v vlogi za neposredno potrditev operacije in investicijski dokumentaciji, doseganje ciljnih vrednosti kazalnikov pa predstavlja bistveno sestavino pogodbe o sofinanciranju operacije.

Za poročanje posredniškemu telesu o doseganju kazalnikov na ravni posamezne operacije so odgovorni upravičenci. Za poročanje o doseganju kazalnikov na ravni specifičnega cilja je odgovorno posredniško telo.

Metodološki okvir ocenjevanja prispevka k doseganju kazalnikov učinka in/ali rezultata in poročanja o doseganju kazalnikov učinka in/ali rezultata na ravni programa ter nabor specifičnih kazalnikov učinka sta predstavljena v **Prilogi A**.

3.4. Zagotavljanje skladnosti s horizontalnimi načeli iz 9. člena Uredbe 2021/1060/EU

Skladnost z načeli spoštovanja temeljnih pravic

V vseh fazah podprte operacije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) morajo biti upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki smiselno zagotavljajo spoštovanje temeljnih pravic ter skladnost z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah in Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov.

Spodbujanje enakosti moških in žensk

V vseh fazah podprte operacije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) morajo biti upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki smiselno upoštevajo in spodbujajo enakost moških in žensk, vključevanje načela enakosti spolov ter vključevanje vidika enakosti spolov.

Preprečevanje diskriminacije

V vseh fazah podprte operacije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) morajo biti upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki smiselno preprečujejo diskriminacijo na podlagi spola, rase ali narodnosti, vere ali prepričanja, invalidnosti, starosti ali spolne usmerjenosti. Pri tem se zlasti upošteva dostopnost za invalide.

Spodbujanje trajnostnega razvoja ob upoštevanju »načela, da se ne škoduje bistveno«

V vseh fazah podprte operacije (načrtovanje, projektiranje, izvajanje, obratovanje) morajo biti upoštevani vidiki in oblikovani ukrepi, ki izkazujejo skladnost z »načelom, da se ne škoduje bistveno« (angl. »do no significant harm«; v nadaljnjem besedilu: načelo DNSH) v smislu 17. člena Uredbe (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembi Uredbe (EU) 2019/2088.

Pričakuje se, da noben ukrep, ki bo predmet sofinanciranja, ne bo bistveno škodoval okoljskim ciljem oziroma bo pri izvedbi ukrepa upoštevano načelo DNSH.

Pri načrtovanju ukrepov je potrebno zagotoviti skladnost z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2021/2139 z dne 4. junija 2021 o dopolnitvi Uredbe (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z določitvijo tehničnih meril za pregled za določitev pogojev, pod katerimi se šteje, da gospodarska dejavnost bistveno prispeva k blažitvi podnebnih sprememb ali prilagajanju podnebnim spremembam, ter za ugotavljanje, ali ta gospodarska dejavnost ne škoduje bistveno kateremu od drugih okoljskih ciljev.

Tehnična merila za pregled za določitev pogojev, pod katerimi se šteje, da gospodarska dejavnost bistveno prispeva k blažitvi podnebnih sprememb, ter za ugotavljanje, ali ta gospodarska dejavnost ne škoduje bistveno kateremu od drugih okoljskih ciljev iz člena 9 Uredbe (EU) 2020/852, so navedena v prilogi k programu⁵.

Za zagotavljanje skladnosti z načelom DNSH se pri načrtovanju izvedbenih ukrepov v okviru podprte operacije upoštevajo omilitveni ukrepi in priporočila, ki so navedeni v prilogi k programu⁶.

Dokazovanje upoštevanja načela DNSH bo moral vlagatelj izkazati v vlogi, predloženi v drugi fazi neposredne potrditve operacije, v skladu z navodili OU ali MOPE.

3.5. Zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe

V skladu z 2. točko 73. člena Uredbe 2021/1060/EU je v programskem obdobju 2021–2027 potrebno zagotoviti **odpornost infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe s pričakovano življenjsko dobo najmanj pet let.**

„Podnebna odpornost“ (angl. »climate proofing«) pomeni proces, s katerim se prepreči, da bi infrastrukturo prizadeli morebitni dolgoročni podnebni vplivi, hkrati pa se zagotovi, da se spoštuje načelo „energetska učinkovitost na prvem mestu“ in da je raven emisij toplogrednih plinov, ki izhaja iz projekta, skladna s ciljem podnebne nevtralnosti do leta 2050.

Krepitev podnebne odpornosti je proces, ki v razvoj infrastrukturnih projektov vključuje ukrepe za **blažitev podnebnih sprememb in prilagajanje nanje**. Ta se v okviru izbora operacij do izdaje podrobnejših navodil OU zagotavlja z upoštevanjem Tehničnih smernic za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027 (2021/C 373/01)⁷ (v nadaljnjem besedilu: tehnične smernice za krepitev podnebne odpornosti).

⁵ Priloga: DNSH – Tehnična merila za izbor projektov za izpolnjevanje načela, da se ne škoduje bistveno, dostopno na: https://evropskasredstva.si/app/uploads/2023/03/Priloga-Programa_DNSH_Tehnicna-merila-za-izbor-projektov.pdf

⁶ Priloga: Omilitveni ukrepi in priporočila, dostopno na: https://evropskasredstva.si/app/uploads/2023/03/Priloga-Programa_Omilitveni-ukrepi-in-priporocila.pdf

⁷ Dostopne na: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_.2021.373.01.0001.01.SLV&toc=OJ%3AC%3A2021%3A373%3AFULL

Zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe bo moral vlagatelj izkazati v vlogi, predloženi v drugi fazi neposredne potrditve operacije, v skladu z navodili OU ali MOPE.

3.6. Potek prijave in potrebna dokumentacija

Faza 1 neposredne potrditve operacije (postopek izbora operacij s povabilom ZMOS)

V prvi fazi (izbor operacij) mora vlagatelj predložiti potrjeno investicijsko dokumentacijo najmanj na nivoju dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP), ki mora biti izdelan v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/06, 54/10 in 27/16, v nadaljnjem besedilu: UEM).

Iz predložene investicijske dokumentacije morajo biti razvidni vsi elementi investicije, ki dokazujejo skladnost z določili povabila, ki se preverjajo v prvi fazi, ter ocenjen prispevek k doseganju kazalnikov iz Priloge A. Če izpolnjevanje določil povabila, doseganje meril za izbor operacij ali prispevek k doseganju kazalnikov iz predložene investicijske dokumentacije ni razvidno, mora vlagatelj priložiti dodatna dokazila.

Faza 2 neposredne potrditve operacije (postopek do izdaje odločitve o podpori s strani OU)

V drugi fazi (neposredna potrditev operacije) mora vlagatelj predložiti potrjeno vso predpisano investicijsko dokumentacijo v skladu z UEM ter potrjeno projektno dokumentacijo, izdelano v skladu z gradbeno zakonodajo, ki mora biti na ravni projekta za izvedbo oziroma izvedbenega načrta, v primeru potrebe po gradbenem dovoljenju pa se priloži tudi izdelan projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja in pridobljeno gradbeno dovoljenje z žigom o pravnomočnosti. Pridobljena mora biti tudi pravica graditi na vseh zemljiščih, ki so potrebna za gradnjo, kar vlagatelj dokazuje z ustreznimi dokazili ob oddaji vloge v drugi fazi postopka neposredne potrditve operacije.

V drugi fazi je potrebno opredeliti in dokazati skladnost projekta:

- s sprejeto OCPS, prijavljeni ukrepi pa morajo biti predvideni v akcijskem načrtu OCPS,
- z veljavnimi predpisi s področja prometne infrastrukture, varstva okolja in infrastrukture za alternativna goriva v prometu,
- s smernicami »Kolesarjem prijazna infrastruktura - Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih« (v nadaljnjem besedilu: smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih), kjer relevantno,
- s smernicami »Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo«, kjer relevantno,
- z načelom DNSH in
- s tehničnimi smernicami za krepitev podnebne odpornosti.

Vlagatelj vlogo za odločitev o podpori s prilogami elektronsko posreduje na MOPE v skladu z Navodili za pripravo vlog za pridobitev odločitve o podpori v okviru RSO 2.8.

Obvezna vsebina vloge za odločitev o podpori je:

- izpolnjen obrazec vloge, predpisan s strani OU ali MOPE,
- investicijska dokumentacija v skladu z UEM, vključno s sklepi o potrditvi investicijske dokumentacije,

- potrebna projektna dokumentacija na ravni projekta za izvedbo oziroma izvedbenega načrta v skladu z gradbeno zakonodajo,
- spletna povezava do sprejete OCPS,
- projektni pogoji, soglasja oz. mnenja pristojnih mnenjedajalcev,
- pravnomočno gradbeno dovoljenje, kjer relevantno,
- dokazila o pridobljeni pravici graditi na zadevnih zemljiščih,
- dokazila o izvedeni presoji vplivov na okolje oziroma predhodnem postopku, kjer relevantno,
- mnenje ministrstva, pristojnega za finance, glede prisotnosti elementov državne pomoči in
- druga dokazila, če so glede na naravo projekta relevantna.

Dodatna priporočila in navodila za pripravo vlog za pridobitev odločitve o podpori v okviru RSO 2.8 bodo pripravljena najkasneje do objave prvega povabila za oddajo vlog v prvi fazi postopka za neposredno potrditev operacije.

3.7. Posebni pogoji glede na vrsto ukrepa

Izpolnjevanje vsakega pogoja mora biti izkazano, utemeljeno v vlogi za odločitev o podpori v drugi fazi in investicijski dokumentaciji ter razvidno iz predložene projektne dokumentacije. Iz projektne dokumentacije mora biti jasno razvidna ustrezna projektna rešitev in podana utemeljitev upoštevanja vseh pogojev.

CELOVITA PRENOVA ULIC IN CEST

a) Specifični pogoji za vse vrste podukrepov:

Specifični pogoji za vse vrste podukrepov	Opis specifičnega pogoja
Oblikovanje ulice kot javnega prostora	Pri oblikovanju morajo biti upoštevani principi in temeljne vrednote pobude Novi evropski Bauhaus, in sicer skozi elemente, kot npr. urbana oprema, ozelenitve/zasaditve, vodni elementi, urbanistično-oblikovalski elementi, vključno z razločevalnim tlakovanjem, univerzalno oblikovanje, denivelacije površin itd.
Izboljševanje pogojev za pešce in kolesarje ter JPP	Pogoji za pešce in kolesarje ter JPP morajo biti izboljšani s prikazom vzpostavitve oz. povečanja površin za pešce in kolesarje ter JPP, povečanja deleža osenčenih površin na ulici/cesti, povečanja pretočnosti povezave.
Umirjanje prometa	Pri projektiranju je potrebno vključiti več ukrepov umirjanja prometa iz tehničnih smernic <i>TSC 03.800:2009 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa in TSC 02.203 Naprave in ukrepi za umirjanje prometa v nivojskih nesemaforziranih križiščih</i> - skladno z dolžino odseka ulice/ceste, ki se celovito prenavlja.
Omejitev hitrosti	Obvezna je uvedba omejitve hitrosti na največ 30 km/h za naslednje ukrepe: a) rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum,

	<p>b) rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno,</p> <p>c) rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje.</p>
Parkiranje	<p>Obvezna je ukinitve vseh parkirišč za motorna vozila na/ob ulici, razen parkirišč za:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vozila invalidnih oseb, - dostavna vozila, - vozila v souporabi, - vozila z malimi otroki, - taksi vozila. <p><i>Izjemoma je dovoljena vzpostavitev parkirnih površin za ustavljanje⁸ in <u>kratkotrajno parkiranje</u>, in sicer za naslednja ukrepa:</i></p> <p><i>a) uvedba skupnega prometnega prostora (t.i. shared space),</i></p> <p><i>b) rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje,</i></p> <p><i>pri čemer skupna površina vseh vrst vzpostavljenih parkirnih mest ne sme presežati 5 % površin, ki so predmet urejanja.</i></p>

b) Specifični pogoji za posamezno vrsto podukrepov:

Vzpostavitev kolesarske ulice/ceste:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Omejitev tranzita motornega prometa	Zagotovljena je omejitev tranzita motornega prometa s fizičnimi ovirami oziroma s spremenjenim prometnim režimom za motorni promet ipd.
Minimalna širina povezave	Minimalna širina povezave kolesarske ulice/ceste mora biti 3,5 m, kar ne vključuje varnostnih odmikov.

Območje skupnega prometnega prostora:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Omejitev hitrosti	Hitrost motornih vozil mora biti omejena na največ 20 km/h, v primeru ulice, po kateri poteka tudi linija JPP pa 30 km/h, pri čemer mora ureditev tudi fizično omejevati dejansko hitrost.
Prometna signalizacija	Na začetku območja mora biti jasno označeno, da gre za skupni prometni prostor z znakom 2445 (oziroma 2445-1).
Lokacija	Skupni prometni prostor se uvaja na območju, kjer je prej potekal motorni promet, tako da se razmere za pešce izboljšujejo.
Parkiranje	Površine za mirujoči promet ali ustavljanje so jasno označene in ne presežajo 5% celotne površine, ali pa jih na javnih površinah v okviru ureditve skupnega prometnega prostora sploh ni. Dopustna so le parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje, vozila za invalidne osebe in vozila z malimi otroki, taksi, dostavna vozila in vozila v souporabi.

⁸ t.i. »K+R« ali angl. »Kiss+Ride« parkirna mesta

UREDITEV NAMENSKIH POVRŠIN ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Dostop do avtobusne postaje oz. postajališča	Do avtobusne postaje oz. postajališča je zagotovljena varna peš in, kjer relevantno, kolesarska povezava.
Parkiranje na/ob avtobusni postaji	Obvezna je ukinitve vseh parkirišč za motorna vozila na/ob avtobusni postaji, razen parkirišč za: <ul style="list-style-type: none"> - vozila za potrebe izvajanja JPP, - ustavljanje in kratkotrajno parkiranje, - vozila invalidnih oseb, - dostavna vozila, - vozila v souporabi, - vozila z malimi otroki, - taksi vozila.
Polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura	Vzpostavljena polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura je namenjena le za polnjenje vozil oz. oskrbo vozil z vodikom za potrebe izvajanja JPP, polnjenje e-koles in vozil v souporabi.

INFRASTRUKTURA ZA PEŠČE**Povezave za pešce:**

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Kakovost in smiselnost povezave	Povezava za pešce mora biti udobna, varna in smiselna ter oblikovana v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo.
Minimalna širina	Sofinancirani bodo le pločniki in ostale peš povezave, ki bodo dosegale izpolnjevanje standard za hojo vžtric (minimalna širina 1,6 m*). Zožena zaradi obstoječih objektov ali prometne signalizacije so dopustna lokalno, na manj kot 10% dolžine pločnika, dolžina posamezne zožitve pa ne sme presegati 50 m. Lokalne zožitve so dopustne le v primeru minimalnih standardov tudi za širino voznih pasov za motorna vozila. Lokalne zožitve ob 4- ali večpasovni cesti niso dopustne (razen v primeru rumenih pasov). <i>*Izjema so projekti, za katere je projektiranje zaključeno, vsa potrebna dovoljenja in soglasja pa pridobljena do 1. 1. 2023 - v teh primerih velja kot pogoj minimalna širina 1,5 m.</i>
Univerzalno oblikovanje	Vse površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da omogočajo neovirano samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih. Vsi prehodi preko cestišča morajo biti nivojski (dvignjen prehod za pešce) ali imeti klančino z naklonom največ 1:12 (8,3 %), minimalne širine 1,2 m. Enako velja za druge spremembe nivoja. Kjer se zaradi klančine zožuje pločnik, je treba upoštevati pogoje za lokalne zožitve.
Prehodnost cest	Razdalja med prehodi za pešce ne sme biti več kot 200 m, razen kjer to zaradi rabe prostora ni smiselno (npr. kmetijska zemljišča, večja industrijska območja brez vhodov na eni strani ceste ...), ali v primeru omogočenega prehajanja ceste kjerkoli (režim brez prehodov).
Obojestranska povezava in dostop do infrastrukture	Pločnika morata biti urejena na obeh straneh ceste, razen kjer na eni strani ceste ni ne izvorov ne ciljev hoje, ali kjer je prehod čez cesto omogočen kjerkoli.

	<p>Vsi objekti in javne površine ob cesti morajo imeti neposreden dostop do pločnika.</p> <p>V primeru gradnje oz. rekonstrukcije premostitvenega objekta, mora biti z obeh/vseh dostopov do premostitvenega objekta zagotovljena varna infrastruktura za pešce.</p>
--	--

INFRASTRUKTURA ZA KOLESARJE

Kolesarske povezave:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Izdelan koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture	<p>Projekt predstavlja celovito kolesarsko povezavo. Celovita povezava je lahko izvedena v več etapah, pri čemer lahko vloženi ukrep predstavlja eno ali več etap.</p> <p>Vlagatelj mora izkazati, da celovita povezava povezuje izhodišče in cilj poti vsakodnevnih kolesarjev znotraj mesta skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. K vlogi mora vlagatelj priložiti tehnični izris celovite kolesarske povezave s predvidenimi roki realizacije in viri financiranja celotne povezave.</p> <p>V primeru gradnje oz. rekonstrukcije premostitvenega objekta, mora biti z obeh/vseh dostopov do premostitvenega objekta zagotovljena varna infrastruktura za kolesarje.</p>
Neposrednost kolesarske povezave	Dolžina povezave predstavlja kolesarsko traso, ki ni 20 % daljša od optimalne dolžine in daljša trasa nima večjega števila križanj.
Udobnost kolesarske povezave (križanja)	Na križanjih povezave z neprednostnimi cestami je predvideno nivojsko vodenje kolesarja (dvignjeni plato) oz. so klančine z vzdolžnimi nakloni pod 1:20 (5 %) ali v primeru kolesarskega pasu neposredno vodenje preko križišča.
Udobnost kolesarske povezave (uvozi)	Kolesarska povezava se ne dviga in spušča na posameznih uvozih (rodeo-efekt). Uvozi morajo biti tehnično rešeni v okviru varovalnega pasu.
Kolesarski števec	Vzpostavljena kolesarska povezava, ki je daljša od 1 km, mora predvidevati štetje števila kolesarjev pred pričetkom izvedbe projekta (najmanj 7 zaporednih dni – 1 teden, v spomladanskem ali jesenskem času) in po zaključku projekta. Po zaključku projekta se štetje uporabnikov kolesarske povezave izvaja s postavitvijo števca kolesarjev, ki šteje kolesarje v obe smeri, podatki se zajemajo v realnem času. Podatke o uporabnikih kolesarske povezave bo upravičenec podprte operacije poročal posredniškemu telesu na letni ravni (vsota vseh mimovozečih kolesarjev od 1. 1. do 31. 12. istega leta) še najmanj 5 koledarskih let po zaključku operacije.
Širina kolesarskih površin	<p>Kolesarske površine morajo biti projektirane na normalne širine za posamezno vrsto kolesarske površine po Pravilniku o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2) ali širše*. V kolikor se ob kolesarskih površinah gradi infrastruktura za pešce, mora le ta izpolnjevati standard za hojo všttric v skladu z Nacionalnimi smernicami za infrastrukturo za hojo (minimalna širina 1,6 m). Zaradi gradnje kolesarske infrastrukture ni dopustno ožiti obstoječe infrastrukture za hojo na širino, manjšo od 1,6 m.</p> <p>Odstopanje od normalnih širin za površine za kolesarje ter gradnja skupne površine za mešan promet pešcev in kolesarjev je izjemoma upravičena, če zaradi prostorskih omejitev** ali vzpostavitve drevoreda ob povezavi ni mogoče zagotoviti ločenih površin po zgoraj navedenih pogojih, vendar le v primeru, da so širine voznih pasov za motoriziran promet minimalne glede na predpise (vključno z nižanjem dovoljene hitrosti, če je to relevantno) in da v profilu ceste ni površin za mirujoči promet.</p>

	<p><i>*Izjema so projekti, za katere je projektiranje zaključeno in vsa potrebna dovoljenja in soglasja pridobljena do 1. 1. 2023, hkrati pa povezave ne potekajo ob obstoječi oz. novi cesti za motoriziran promet – v teh primerih pogoj glede normalnih širin za kolesarske površine ne velja.</i></p> <p><i>**Za prostorsko omejitev se štejejo grajene in naravne ovire iz 7. odstavka 11. člena Pravilnika o kolesarskih površinah in starejša drevesa večjega pomena ter projektni pogoji mnenjedajalcev, zaradi katerih se s tehničnimi rešitvami ne da zagotoviti primernih širin za ločevanje površin za vse prometne načine.</i></p>
--	---

Parkirišča za kolesa:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Načrtovanje skladno s smernicami	Parkirišče je tehnično načrtovano skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. Mikroumestitev in normativi števila parkirnih mest za kolesa morajo upoštevati usmeritve predmetnih smernic.
Zagotavljanje polnjenja e-koles in parkiranja tovornih koles	Parkirišča za kolesa, ki predvidevajo vzpostavitev več kot 10 parkirnih mest, morajo za vsaj 30 odstotkov parkirnih mest omogočati brezplačno polnjenje električnih koles. Parkirišča za kolesa, ki predvidevajo vzpostavitev 20 ali več parkirnih mest, morajo zagotoviti najmanj 10 odstotkov parkirnih mest za parkiranje večjih koles (tovorna kolesa, kolesa za invalide, tricikel, kolesa s kolesarsko prikolico, ipd.).
Zagotovljen dostop do parkirišča za kolesarje	Novo parkirišče ima / bo imelo zagotovljen varen dostop s kolesom. Varen dostop predstavlja zagotovljena varna infrastruktura za kolesarja do mikrolokacije parkirišča.
Oddaljenost parkirišča za kolesarje od cilja poti	Oddaljenost parkirišča od najpogostejšega cilja poti v bližini parkirišča ne presega 80 m. Vlagatelj v vlogi definira cilj poti, za katerega gradi javna parkirna mesta za kolesa.
Dostopnost	Parkirišče za kolesa bo javno in pod enakimi pogoji dostopno vsem uporabnikom.

Sistem izposoje javnih koles:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Lokacija	Vsak novo postavljen terminal mora biti umeščen ob že obstoječi kakovostni kolesarski povezavi ali povezavi, načrtovani v sklopu operacije.
Minimalno število koles na postajo	Vsaka postaja mora imeti vsaj 6 priklopnih mest.
Delovanje sistema celo leto	Vsaj 70% koles je v sistemu na voljo na izposajo celo leto, tudi preko zime. V primeru, da sistem vključuje tudi električna kolesa, mora biti vsaj 50% električnih koles v sistemu na voljo na izposajo celo leto.
Ažurne informacije o številu razpoložljivih koles na posamezni postaji	Sistem bo omogočal spremljanje aktualnih (v realnem času) informacij o številu razpoložljivih koles na posamezni postaji na spletnem portalu ali aplikaciji za mobilne telefone.

SPODBUJANJE UPORABE ALTERNATIVNIH GORIV V MESTIH

Polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Tehnične zahteve	<p>Za vzpostavitev, delovanje in vzdrževanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture se upoštevajo tehnične zahteve, kot jih določa 30. člen ZIAG.</p> <p>Za polnjenje električnih vozil mora biti na vsaki polnilni postaji omogočeno, da se posamezno vozilo na polnilnem mestu lahko polni z močjo najmanj 150 kW.</p> <p>Za oskrbo vozil z vodikom mora oskrbovalna infrastruktura najpozneje do 31. decembra 2035 zagotavljati izključno obnovljivi vodik.</p>
Uporaba in dostopnost	<p>Polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura se uporablja za izvajanje gospodarske javne službe (tj. JPP, komunalne storitve; v nadaljnjem besedilu: GJS) in ni javno dostopna vsaj za čas izvajanja GJS.⁹</p>
Registracija in obveznosti deležnikov	<p>Vsako javno dostopno polnilno mesto mora imeti upravljavca polnilnega mesta in ponudnika storitev polnjenja, ki sta vpisana v nacionalni register identifikacijskih kod v skladu z 31. členom ZIAG. Upravljavec polnilne infrastrukture mora izpolnjevati obveznosti, kot jih določa 22. člen ZIAG.</p> <p>Vsako javno dostopno oskrbovalno mesto mora imeti upravljavca oskrbovalnega mesta in ponudnika storitev oskrbe z gorivom, ki sta vpisana v register identifikacijskih kod v skladu z 31. členom ZIAG. Upravljavec oskrbovalne infrastrukture mora izpolnjevati obveznosti, kot jih določa 29. člen ZIAG.</p>
Upravljanje in vzdrževanje	<p>Polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura mora biti v upravljanje in vzdrževanje predana pod konkurenčnimi, nediskriminatornimi, tržnimi pogoji ob upoštevanju veljavnih pravil javnega naročanja.</p>
Ponujanje storitev polnjenja	<p>Lastnik ali upravljavec polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture, ki je izven časa izvajanja GJS tudi javno dostopna, mora zagotoviti, da je uporabnikom zagotovljen nediskriminatoren dostop do infrastrukture, vključno v zvezi s tarifami, avtentikacijo in načini plačila ter drugimi pogoji uporabe.</p> <p>Cena storitve polnjenja, ki se zaračuna uporabnikom za uporabo polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture, mora ustrezati tržnim cenam.</p>
Registracija polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture	<p>Polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura mora biti ob zaključku operacije aktivna in na voljo uporabnikom ter registrirana v nacionalnem registru identifikacijskih kod v skladu z 31. členom ZIAG in na način, kot ga določa 32. člen ZIAG.</p>

⁹ V kolikor je predmet projekta polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura, ki je izven časa izvajanja GJS tudi javno dostopna (na voljo ostalim uporabnikom), je vlagatelj dolžan pridobiti ločeno mnenje Ministrstva za finance o prisotnosti elementov državne pomoči. Prav tako je vlagatelj dolžan v sklopu investicijske dokumentacije predložiti izdelano analizo stroškov in koristi in izračun finančne vrzeli, ki upošteva vse potencialne prihodke iz naslova zagotavljanja storitve polnjenja za ostale uporabnike. Upravičeni stroški in višina podpore se določijo v skladu z omejitvami, ki izhajajo iz pravil o državni pomoči.

Brezemisijaska vozila:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Namembnost brezemisijaska vozila	Podprto novo brezemisijasko vozilo se mora v pretežni meri uporabljati za potrebe izvajanja GJS in mora v celoti nadomestiti obstoječe zastarelo vozilo ali, v primeru JPP, obratovati na razširjeni ali novo vzpostavljeni liniji mestnega potniškega prometa. Dopustna je uporaba brezemisijaska vozila tudi za druge namene (npr. souporaba vozila), vendar le izven časa izvajanja GJS ¹⁰ .
Zagotovljena polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura	Za brezemisijasko vozilo mora biti izkazano, da je polnjenje z električno energijo oz. oskrba z vodikom zagotovljena in zadostuje predvideni uporabi vozila.
Štetje potnikov	Podprto novo vozilo za izvajanje JPP mora biti opremljeno z ustreznim validatorjem, ki na podlagi izvedenih validacij omogoča štetje potnikov na vozilu in zbiranje podatkov o številu potnikov v okviru linijskega mestnega potniškega prometa.

4. Upravičeni stroški

4.1. Kategorije upravičenih stroškov

V okviru upravičenih namenov so upravičeni stroški lahko naslednji:

- nakup zemljišč in/ali nadomestilo za stvarno služnost (do največ 10 % vseh upravičenih izdatkov operacije - za propadajoče lokacije in za nekdanje industrijske lokacije, ki vključujejo stavbe, se ta odstotek poveča na 15 %);
- gradnja;
- oprema in druga opredmetena osnovna sredstva;
- investicije v neopredmetena sredstva;
- stroški informiranja in komuniciranja za potrebe obveščanja in komuniciranja z javnostmi;
- stroški storitev zunanjih izvajalcev;
- stroški administracije operacije (upoštevani v skladu z metodologijo o uporabi poenostavljene oblike stroškov - pavšala);
- davek na dodano vrednost (v višini neodbitnega deleža)¹¹.

¹⁰ V kolikor je predmet projekta nakup brezemisijaska vozila, ki je izven časa izvajanja GJS na voljo ostalim uporabnikom, je vlagatelj dolžan pridobiti ločeno mnenje Ministrstva za finance o prisotnosti elementov državne pomoči. Prav tako je vlagatelj dolžan v sklopu investicijske dokumentacije predložiti izdelano analizo stroškov in koristi in izračun finančne vrzeli, ki upošteva vse potencialne prihodke iz naslova obračuna uporabe vozila za ostale uporabnike. Upravičeni stroški in višina podpore se določijo v skladu z omejitvami, ki izhajajo iz pravil o državni pomoči.

¹¹ DDV je lahko upravičen strošek le v delu, za katerega upravičenec nima pravice do odbitka DDV, razen če sredstva kohezijske politike za upravičenca predstavljajo državno pomoč. Odbitni DDV tudi ni upravičen strošek, če upravičenec ne uveljavi pravice do odbitka DDV.

Neupravičeni stroški so:

- davek na dodano vrednost (v višini, do katere ima upravičenec pravico do odbitka);
- davek na promet z nepremičninami;
- nakup rabljene opreme;
- stroški vzdrževanja;
- stroški geometra v povezavi z odmero in načrtanjem meja zemljišč ter stroški vpisa v zemljiško knjigo in kataster stavb in zemljišč;
- stroški posredovanja, tj. nepremičninskega agenta, stroški notarja in odvetnika, drugi stroški pravnih storitev;
- stroški financiranja in drugih finančnih storitev;
- upravni stroški;
- svetovalne storitve;
- drugi stroški, ki so neupravičeni v skladu z navodili OU o upravičenih stroških.

4.2. Priznani upravičeni stroški

Stroški po posameznih ukrepih morajo biti v projektantskih popisih del z oceno stroškov dosledno ločeni na način, ki omogoča preverjanje skladnosti z določili povabila in vsebinskimi izhodišči. Investicijska dokumentacija in popis del morata vsebovati **ločen prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov** projekta skladno z omejitvami priznanih upravičenih stroškov v nadaljevanju.

Vse omejitve priznanih upravičenih stroškov so v neto zneskih (brez DDV).

a) celovita prenova ulic in cest

Ob izpolnjevanju specifičnih pogojev v okviru celovite prenove ulic in cest ni posebnih omejitev priznanih upravičenih stroškov.

b) območje skupnega prometnega prostora

Predmet sofinanciranja so lahko rekonstrukcije mestnih ulic po načelu skupnega prometnega prostora, če je po prenovi jasno določeno, da je vsa površina po prenovi na razpolago (tudi) pešcem. V okviru območij skupnega prometnega prostora ni posebnih omejitev priznanih upravičenih stroškov.

c) prometna infrastruktura za pešce in kolesarje

V okviru novogradnje, rekonstrukcije ali ureditve oziroma označitve infrastrukture za pešce in kolesarje ni posebnih omejitev priznanih upravičenih stroškov.

d) urbana oprema in ozelenitev

Upravičen namen je postavitve urbane opreme (klopi, koši, števcji kolesarjev, servisne postaje za popravilo koles, pitniki) in izvedba drugih ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za kolesarje in pešce, kot npr. ozelenitev, vključno z zasaditvijo dreves, vodni elementi. Predmet sofinanciranja so lahko tudi naprave in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejšo in prijetnejšo hojo in/ali kolesarjenje.

Delež priznanih upravičenih stroškov urbane opreme ne sme presegati 10 % vseh priznanih upravičenih stroškov na projektu.

Prav tako lahko znaša delež priznanih upravičenih stroškov ozelenitve, zasaditve površin (vključno z namakalnim sistemom) in postavitve vodnih elementov največ 20 % vseh priznanih upravičenih stroškov na projektu.

Stroški vzpostavitve površin za namen oglaševanja (npr. oglasni panoji, prikazovalniki ali vitrine za oglase) niso upravičen strošek.

e) premostitveni objekti

Do sofinanciranja je v celoti upravičena gradnja premostitvenih objektov, kot so mostovi, brvi, nadhodi, podhodi in dvigala, ki so namenjeni kolesarjem, pešcem in ostalim aktivnim oblikam mobilnosti, v kolikor preko njih poteka nova ali obstoječa kolesarska ali peš povezava. V okviru novogradenj premostitvenih objektov za pešce in kolesarje ni posebnih omejitev priznanih upravičenih stroškov.

V primeru rekonstrukcij in izkazanih nadomestnih gradenj obstoječih premostitvenih objektov, po katerih poteka tudi motorni promet, so do sofinanciranja upravičene le stroški površin, namenjenih izključno pešcem, kolesarjem in ostalim aktivnim oblikam mobilnosti.

f) komunalna infrastruktura

Gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestavitve vodov...) se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna ali če je namenjena kolesarjem in/ali pešcem, vendar **priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture ne smejo presegati 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov komunalne infrastrukture**. V primeru izvedbe več različnih ukrepov se priznani upravičeni stroški upoštevajo kumulativno.

V primeru premostitvenih objektov se priznani upravičeni stroški komunalne infrastrukture izračunajo le v okviru upravičenega dela ukrepa t.j. deleža površin, ki je namenjen pešcem in kolesarjem.

g) parkirišča za kolesa in mikromobilnost

V okviru ureditve kolesarske povezave je do sofinanciranja upravičena postavitve oz. gradnja:

- **kolesarskih stojal in stojal za vozila za mikromobilnost,**
- **polnilnic za električna kolesa in vozila za mikromobilnost,**
- **nadstrešnic nad parkirišči za kolesa in vozila za mikromobilnost,**
- **varnih kolesarnic za dolgotrajno parkiranje na/ob glavnih generatorjih prometa, postajališčih in postajah JPP, pred večjimi objekti.**

Upravičen strošek postavitve parkirišča za kolesa so tudi gradbena, obrtniška in inštalacijska dela, kot npr. utrditve in tlakovanja na območju parkirišča za kolesa, ureditev dostopa, zagotovitev osvetlitve ter postavitve urbane opreme neposredno povezane s parkiriščem za kolesa. V okviru parkirišč za kolesa ni posebnih omejitev priznanih upravičenih stroškov.

h) uvedba ali nadgradnja sistema izposoje javnih koles

V okviru ureditve kolesarske povezave je do sofinanciranja upravičena tudi:

- postavitve **postaj za kolesa s stojali in kontrolnim sistemom postaje,**
- **nakup koles in električnih koles,**
- **sistem upravljanja.**

Upravičen strošek postavitve postaje so tudi gradbena, obrtniška in inštalacijska dela, kot so utrditev, tlakovanje na območju postaje, ureditev dostopa ter lokalni dovod napajanja in dostopa do internetne povezave ter postavitve urbane opreme neposredno povezane s postajo za izposajo javnih koles. V okviru sistemov izposoje javnih koles ni posebnih omejitev priznanih upravičenih stroškov.

i) polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura

Upravičen strošek je izgradnja, namestitve, nadgradnja ali razširitev polnilne infrastrukture za polnjenje vozil z električno energijo oz. oskrbovalne infrastrukture za oskrbo vozil z vodikom. Ti stroški lahko vključujejo stroške:

- same polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture in z njo povezane tehnične opreme,
- namestitve ali nadgradnje električnih ali drugih komponent (vključno z električnimi kablji in močnostnimi transformatorji, ki so potrebni za priključitev polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture na omrežje ali lokalno enoto za proizvodnjo ali shranjevanje električne energije ali vodika),
- gradbenih del, prilagoditve zemljišč ali cest,
- namestitve,
- pridobitve zadevnih dovoljenj (npr. projektna dokumentacija) in
- naložb v enote za shranjevanje električne energije iz obnovljivih virov ali obnovljivega vodika.

Najvišje priznane vrednosti upravičenih stroškov za postavitve polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture se določijo v skladu s pravili o državni pomoči.

j) brezemisijška vozila

Vrste in najvišje priznane vrednosti upravičenih stroškov za nakup novih brezemisijških vozil za potrebe izvajanja GJS se glede na namembnost uporabe vozil določijo v skladu s pravili o državni pomoči.

PRILOGA A - Metodološki okvir za oceno prispevka k doseganju kazalnikov učinka in rezultatov v okviru RSO2.8

Kazalniki učinka iz PEKP 2021-2027

Prednostna naloga	Specifični cilj	Sklad	Kategorija regije	Identifikator	Kazalnik	Merska enota	Mejnik (2024)	Cilj (2029)
4	RSO2.8	ESRR	Bolj razvite	RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	2,00	20,00
4	RSO2.8	ESRR	Bolj regije razvite	RCO59	Infrastruktura za alternativno gorivo (oskrbovalna/polnilna mesta)	oskrbovalna/polnilna mesta	0	25
4	RSO2.8	ESRR	Bolj regije razvite	RCO60	Mesta z novimi ali posodobljenimi digitaliziranimi sistemi mestnega prometa	mesta	0	1
4	RSO2.8	ESRR	Manj regije razvite	RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	2,00	22,00
4	RSO2.8	ESRR	Manj regije razvite	RCO59	Infrastruktura za alternativno gorivo (oskrbovalna/polnilna mesta)	oskrbovalna/polnilna mesta	0	23
4	RSO2.8	ESRR	Manj regije razvite	RCO60	Mesta z novimi ali posodobljenimi digitaliziranimi sistemi mestnega prometa	mesta	0	1

RCO58 - Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo

Kazalnik učinka se spremlja v okviru novogradenj ali bistvenih izboljšanj kolesarske infrastrukture v okviru potrjenih projektov. Namenska kolesarska infrastruktura vključuje od ostalih delov ceste fizično ločene kolesarske površine, tudi kolesarske ceste, kolesarske predore in podobno. Dvostranska enosmerna ločena kolesarska površina (npr. kolesarska steza na obeh straneh ceste) k dolžini kazalnika prispeva z vsoto dolžine kolesarske steze na obeh straneh ceste. Doseganje kazalnika se bo spremljalo na podlagi podatkov iz projekta izvedenih del (PID). Kazalnik se spremlja ob zaključku operacije.

RCO59 - Infrastruktura za alternativno gorivo (oskrbovalna/polnilna mesta)

Kazalnik učinka predstavlja število podprtih polnilnih oz. oskrbovalnih mest za alternativna goriva v prometu, ki so aktivna in na voljo za uporabo ter so registrirana v nacionalnem repozitoriju za evidentiranje javno dostopne polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture v RS. Pri investicijah v polnilno infrastrukturo za polnjenje vozil z električno energijo se upošteva, da ima lahko na posamezni lokaciji 1 polnilna postaja tudi 2 ali več polnilnih mest, torej omogoča polnjenje 2 ali več vozil hkrati. Vsako podprto polnilno mesto bo moralo preko registracijske pisarne pridobiti unikatno ID kodo. Podatki o registriranih unikatnih ID kodah za podprto polnilno/oskrbovalno infrastrukturo so statistični podatki, ki bodo dostopni v okviru nacionalne dostopne točke (NAP) oz. registracijski pisarni za evidentiranje javno dostopne polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture v RS. Kazalnik se spremlja ob zaključku operacije.

RCO60 - Mesta z novimi ali posodobljenimi digitaliziranimi sistemi mestnega prometa

Kazalnik učinka predstavlja število mest, v katerih se je posodobil ali na novo vzpostavil digitaliziran sistem mestnega prometa. Kazalnik se spremlja ob zaključku operacije.

Kazalniki rezultatov iz PEKP 2021-2027

Prednostna naloga	Specifični cilj	Sklad	Kategorija regije	Identifikator	Kazalnik	Merska enota	Izhodiščna ali referenčna vrednost	Referenčno leto	Cilj (2029)	Vir podatkov
4	RSO2.8	ESRR	Bolj razvite regije	RCR62	Število potnikov na leto, ki uporabljajo novi ali posodobljeni javni prevoz	uporabniki/leto	0	2021	360.000	MZI
4	RSO2.8	ESRR	Bolj razvite regije	RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	uporabniki/leto	0	2021	520.000	MZI
4	RSO2.8	ESRR	Manj razvite regije	RCR62	Število potnikov na leto, ki uporabljajo novi ali posodobljeni javni prevoz	uporabniki/leto	0	2021	337.500	MZI
4	RSO2.8	ESRR	Manj razvite regije	RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	uporabniki/leto	0	2021	600.000	MZI

RCR62 - Število potnikov na leto, ki uporabljajo novi ali posodobljeni javni prevoz

Kazalnik rezultata meri letno število potnikov, ki uporabljajo novi ali posodobljeni javni potniški promet, in je kazalnik za spremljanje rezultata investicij v vozni park za okolju prijazen mestni potniški promet. Kazalnik se začne meriti po zaključku operacije pod pogojem, da je podprto novo vozilo za izvajanje JPP predano v uporabo in obratuje v okviru linijskega mestnega potniškega prometa. Podatki o številu potnikov so statistični podatki, pridobljeni na podlagi izvedenih validacij potnikov na vozilih v okviru linijskega mestnega potniškega prometa. Načrtovana vrednost kazalnika se ocenjuje za prvo koledarsko leto po zaključku operacije.

RCR64 - Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo

Kazalnik rezultata meri letno število uporabnikov namenske kolesarske infrastrukture in je kazalnik za spremljanje rezultata investicij v namensko kolesarsko infrastrukturo. Podatki o številu kolesarjev so statistični podatki, pridobljeni na podlagi avtomatskega števca kolesarjev. Načrtovana ciljna vrednost kazalnika se ocenjuje za prvo koledarsko leto po zaključku operacije.

Nabor specifičnih kazalnikov učinka na ravni operacije:

- Število novih/rekonstruiranih postaj za JPP
- Število novih/rekonstruiranih postajališč za JPP
- Dolžina uvedenih rumenih pasov za JPP
- Dolžina novih povezav za pešce
- Površina novih območij skupnega prometnega prostora
- Število novih območij skupnega prometnega prostora
- Površina novih con za pešce
- Število novih con za pešce
- Število postavljenih kolesarnic
- Število novih parkirnih mest za kolesa
- Število postavljenih števecv kolesarjev
- Število novih/nadgrajenih postaj sistema izposoje javnih koles
- Število novih koles/električnih koles v sistemu izposoje javnih koles
- Število novih/rekonstruiranih premostitvenih objektov
- Število polnilnih mest za električna vozila
- Skupna moč polnjenja postavljenih polnilnih mest za električna vozila
- Število oskrbovalnih mest za brezemisijška vozila na vodikov pogon
- Število novih brezemisijških vozil za izvajanje gospodarske javne službe
- Skupna kapaciteta enot za shranjevanje električne energije iz obnovljivih virov ali obnovljivega vodika
- Število digitaliziranih sistemov mestnega prometa