



Republika Slovenija
Ministrstvo za infrastrukturo

Informativni dan v zvezi z objavo Povabila za dogovore za razvoj regij

Ministrstvo za infrastrukturo, Direktorat za ceste in cestni promet
Direkcija RS za infrastrukturo

Brdo pri Kranju, 16. 4. 2024
Šentjur, 22. 4. 2024

DRŽAVNO KOLESARSKO OMREŽJE



Projekti, sofinancirani iz sredstev PEKP v obdobju 2021-2027 v Sloveniji, bodo v osnutke dopolnitev dogovorov lahko uvrščeni tudi v okviru naslednje prednostne naložbe:

Cilj politike 3 - Bolj povezana Evropa

Prednostna naloga: 5. Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost

Specifični cilj: RSO3.2. Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo (KS):

► **državno kolesarsko omrežje**

**SREDSTVA EKP
namenjena izključno
tej vsebini**

OKVIRNI OBSEG SREDSTEV

CILJ IN PREDNOSTNA NALOGA	Skupaj v mio EUR	EU+SLO (V+Z) v mio EUR	Over- commitment v mio EUR
CP 3: Bolj povezana Evropa			
Prednostna naloga: 5. Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost			
RSO3.2: Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do omrežja TEN-T in čezmejno mobilnostjo (Kohezijski sklad) •državno kolesarsko omrežje	81,76	71,76	10,00

POGOJI IN MERILA ZA UVRŠČANJE PROJEKTOV V OSNUTEK DOPOLNITVE DOGOVORA

SPLOŠNI POGOJI

- ▶ skladnost projekta z regionalnim razvojnim programom in drugimi strategijami na območju regije, s programskimi dokumenti s področja regionalnega razvoja, ki so podlaga za sofinanciranje regijskih projektov, s strateško-razvojnimi dokumenti pristojnih ministrstev,
- ▶ izkazan razvojni vpliv na celotno regijo ali del regije (kar se primeroma utemeljuje z območnim razvojnim programom, območnimi razvojnimi partnerstvi, geografsko pokritostjo območja, ki ga projekt obsega, vključenimi občinami in številom prebivalstva),
- ▶ merljivost učinkov in rezultatov projekta,
- ▶ prikaz zaprte finančne konstrukcije projekta z upoštevanjem deleža sofinanciranja, določenega v Povabilu,
- ▶ pripravljenost in izvedljivost projekta v načrtovanem časovnem obdobju (kar se utemeljuje z ustrezno fazo pripravljenosti dokumentacije, skladno s točko č) prvega odstavka 2.a člena Uredbe).

POGOJI IN MERILA ZA UVRŠČANJE PROJEKTOV V OSNUTEK DOPOLNITVE DOGOVORA

POSEBNI POGOJI IN

POGOJI UPRAVIČENOSTI V SKLADU Z MERILI EKP2021-2027

Ugotavljanje upravičenosti

Ob upoštevanju horizontalnih načel se zagotovi upoštevanje naslednjih pogojev za ugotavljanje upravičenosti (glede na vsebino operacije):

- ▶ skladnost s Strategijo razvoja prometa v RS do leta 2030 in drugimi področnimi strategijami, resolucijami, nacionalnimi programi, akcijskim načrti, ipd.,
- ▶ trasa bo prednostno umeščena v prostor izven varovanih območij in ostalih naravovarstveno pomembnih območjih:
- ▶ poseg na kmetijska in gozdna zemljišča naj bo čim manjši,
- ▶ upoštevati je treba ustrezen odmik od urbanih območij,
- ▶ pri umeščanju v prostor je treba upoštevati tudi varstvene vidike na področju kulturne dediščine in krajine,
- ▶ v primeru, da bodo ukrepi načrtovani na varovanih območjih narave in na območjih naravnih vrednot, bo posebna pozornost namenjena zagotavljanju:
- ▶ celovitosti in povezljivosti območij Natura 2000,

POGOJI IN MERILA ZA UVRŠČANJE PROJEKTOV V OSNUTEK DOPOLNITVE DOGOVORA

POSEBNI POGOJI IN

POGOJI UPRAVIČENOSTI V SKLADU Z MERILI EKP2021-2027

- ▶ preprečevanju negativnih vplivov na kvalifikacije vrste in habitatne tipe,
- ▶ preprečevanju negativnega vpliva na cilje zavarovanih območij,
- ▶ upoštevanju ustreznih tehničnih rešitev (kjer relevantno), ki bodo omogočale migracije prostoživečih živali,
- ▶ razsvetljava odsekov, ki bodo izbrani za podporo, bo izključno z ekološkimi svetili in bo načrtovana tako, da bo zagotovljen najmanjši možen obseg svetlobnega onesnaževanja,
- ▶ rešitve bodo prispevale k pozitivnemu vplivu na prometno varnost v cestnem prometu,
- ▶ za ukrepe na regionalni in lokalni ravni izdelane celostne prometne strategije kot predpogoj za izbor operacij,
- ▶ upravičeno območje za državne kolesarske povezave so zlasti širša mestna območja,
- ▶ za ukrepe na regionalni ravni skladnost s celostnimi prometnimi strategijami,
- ▶ za ukrepe na lokalni ravni skladnost s celostnimi prometnimi strategijami.

ŠMO je pogoj v MERILIH EKP 21-27

PODROBNEJŠA OPREDELITEV VSEBIN TE DOPOLNITVE POVABILA (povabilo str.

44)

Predmet povabila:

- ▶ je izgradnja oziroma dograditev kolesarskih povezav v okviru državnega kolesarskega omrežja z namenom izboljšane navezave na urbana središča in predvsem na vozlišča javnega potniškega prometa (JPP), ki spodbuja multimodalnost pri opravljanju dnevni poti od izhodišča do cilja na trajnosten način.
- ▶ Regijski predlogi projektov morajo imeti zaprto finančno konstrukcijo.
- ▶ Predlog projekta, za katerega se izda soglasje, mora izpolnjevati vse pogoje in merila za uvrstitev projektov v DRR.
- ▶ Predmet Povabila so lahko v skladu z 58. členom v povezavi z 72. členom Zakona o cestah tudi kolesarske površine (kolesarske steze) znotraj naselij (robove naselja opredeljuje 79. točka prvega odstavka 2. člena Zakona o cestah), ki so del državne kolesarske povezave, kjer bo investitor lokalna skupnost in izpolnjujejo vse pogoje in merila za uvrstitev projektov v dogovore za razvoj regij, kot je opredeljeno v tem Povabilu.

PODROBNEJŠA OPREDELITEV VSEBIN TE DOPOLNITVE POVABILA (povabilo str. 44)

- ▶ Upravičenci: **DRSI in lokalne skupnosti**
- ▶ Cilji projekta: preusmeriti del uporabnikov, ki potovanja opravljajo z osebnimi avtomobili na kolo, električno kolo ali intermodalnost (kolo/vlak ali avtobus). Sprememba v načinu potovanja, pri kateri se namesto osebnega avtomobila uporabi kolo ali kombinacijo kolesa in javnega potniškega prometa. Ukrepi bodo obsegali izgradnjo manjkajočih odsekov državnega omrežja, prednostno v okolici mest.

Upravičeni stroški

- ▶ stroški plač in povračil v zvezi z delom na projektu,
- ▶ nakup nezazidanih zemljišč (do 10% višine skupnih upravičenih stroškov in izdatkov projekta),
- ▶ gradnja nepremičnin vključno z nujnimi nepredvidenimi deli ter vnaprej dogovorjenimi prilagoditvami cen zaradi spremembe stroškov,
- ▶ oprema in druga opredmetena osnovna sredstva,
- ▶ stroški informiranja in komuniciranja (do 10% višine skupnih upravičenih stroškov in izdatkov projekta),
- ▶ stroški storitev zunanjih izvajalcev (študije o izvedljivosti projektov, projektna dokumentacija, nadzor in investicijski inženiring),
- ▶ storitve izdelave študij, raziskav, vrednotenj, ocen, strokovnih mnenj in poročil,
- ▶ DDV (DDV se lahko vključi v finančni načrt kot upravičen strošek le v delu, za katerega upravičenec nima pravice do odbitka DDV).

Neupravičeni stroški

- ▶ Gradnja ali rekonstrukcija površin za motoriziran promet ni upravičen strošek, razen izvedbe ukrepov umirjanja prometa v primeru poteka kolesarske povezave po javni cesti, prečkanja kolesarske povezave preko javne ceste ali zarisa kolesarskega prehoda preko vozišča ter prometna signalizacija za kolesarski promet.
- ▶ Ravno tako ni upravičen strošek gradnja površin za mešan promet kolesarjev in motornega prometa (sharrow, vodenje kolesarskega prometa po vozišču ceste).
- ▶ Vsi ostali stroški na projektu, ki niso upravičeni, se štejejo za neupravičene.

Višina sofinanciranja in zaprta finančna konstrukcija

- ▶ Stroški projekta so sofinancirani v višini 100 % upravičenih stroškov projekta. Sredstva evropske kohezijske politike so sredstva Kohezijskega sklada v deležu 85 % in nacionalni javni prispevek iz proračuna RS v deležu 15 %.
- ▶ Projekt mora prikazovati celotno finančno konstrukcijo, vključno z vsemi dodatno potrebnimi deli, v kolikor investicija posega tudi v drugo infrastrukturo (prikaz upravičenih in neupravičenih stroškov) z upoštevanjem deleža sofinanciranja.
- ▶ Projekti so lahko predmet povabila, ko ima pristojno ministrstvo, v kolikor je v teh projektih nosilec ali partner v vlogi investitorja neposredni proračunski uporabnik (DRSI), za te projekte že predvidena proračunska sredstva in praviloma 100% sofinanciranje upravičenih stroškov iz sredstev kohezijske politike. V primeru, da je neposredni proračunski uporabnik kot partner udeležen v finančni konstrukciji projekta, mora upravičenec pridobiti njegovo predhodno soglasje za uvrstitev projekta v dogovor. Ti projekti se razvrščajo po prioriteti in izvajajo v skladu z razpoložljivimi proračunskimi sredstvi. Nepovratna sredstva so namenska sredstva Kohezijskega sklada.
- ▶ Predlogi projektov, ki so del izvajanja kohezijske politike in katerih nosilec ali partner v vlogi investitorja je DRSI, morajo imeti praviloma 100% sofinanciranje upravičenih stroškov iz sredstev kohezijske politike, ki so vključena v DRR.
- ▶ Minimalna skupna vrednost projekta je 1.000.000 EUR z DDV.

POSEBNI POGOJI

- ▶ upravičena območja so zlasti širša mestna območja, pri čemer mora biti 75% projektov v posamezni kohezijski regiji glede na dolžino kolesarskih povezav v širših mestnih območjih (ŠMO),
- ▶ spodbujanje vodenja do/mimo vozlišč JPP v mestnih naseljih,
- ▶ upoštevanje Pravilnika o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 - ZCes-2 z vsemi nadaljnjimi spremembami in dopolnitvami);
- ▶ upoštevanje Smernic za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih glede določitve izhodišča in cilja kolesarske povezave ter neposrednosti povezave,
- ▶ najmanj 1/2 samostojnih kolesarskih površin (kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas),
- ▶ največ 1/2 vodenje po javnih cestah, na katerih je PLDP manjši od 2.500 vozil in je največja dovoljena hitrost vozil omejena na največ 70 km/h,
- ▶ za projekt je že izdelana projektna dokumentacija za izvedbo po Gradbenem zakonu ali po Pravilniku za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah ali da je za projekt že podpisana pogodba za izdelavo le-te z rokom dokončanja do največ 30. 6. 2025,

POSEBNI POGOJI

- ▶ projekt mora ločeno prikazovati vse upravičene in neupravičene stroške, ki bodo nastali zaradi izvedbe projekta - t. j. prikaz celotne finančne konstrukcije vključno z vsemi dodatno potrebnimi deli, v kolikor investicija posega tudi v drugo infrastrukturo,
- ▶ prikaz zaprte finančne konstrukcije predvidenih virov financiranja projekta (za upravičene in neupravičene stroške) z upoštevanjem deleža sofinanciranja, pri čemer morajo imeti predlogi projektov, ki so del izvajanja kohezijske politike in katerih nosilec ali partner v vlogi investitorja je neposredni proračunski uporabnik, 100% sofinanciranje upravičenih stroškov iz sredstev kohezijske politike, ki so vključena v dogovor za razvoj regij,
- ▶ v kolikor je v predlogu projekta v določenem delu vključen tudi DRSI, je treba njegovo soglasje. Le to se izda, v kolikor ima za projekt že zagotovljena sredstva v proračunu in v kolikor predlagani projekt izkazuje zadostno zrelost, da ga je mogoče realizirati v tej finančni perspektivi 2021-2027,
- ▶ projekt ima izdelano investicijsko dokumentacijo najmanj na ravni DIIP.

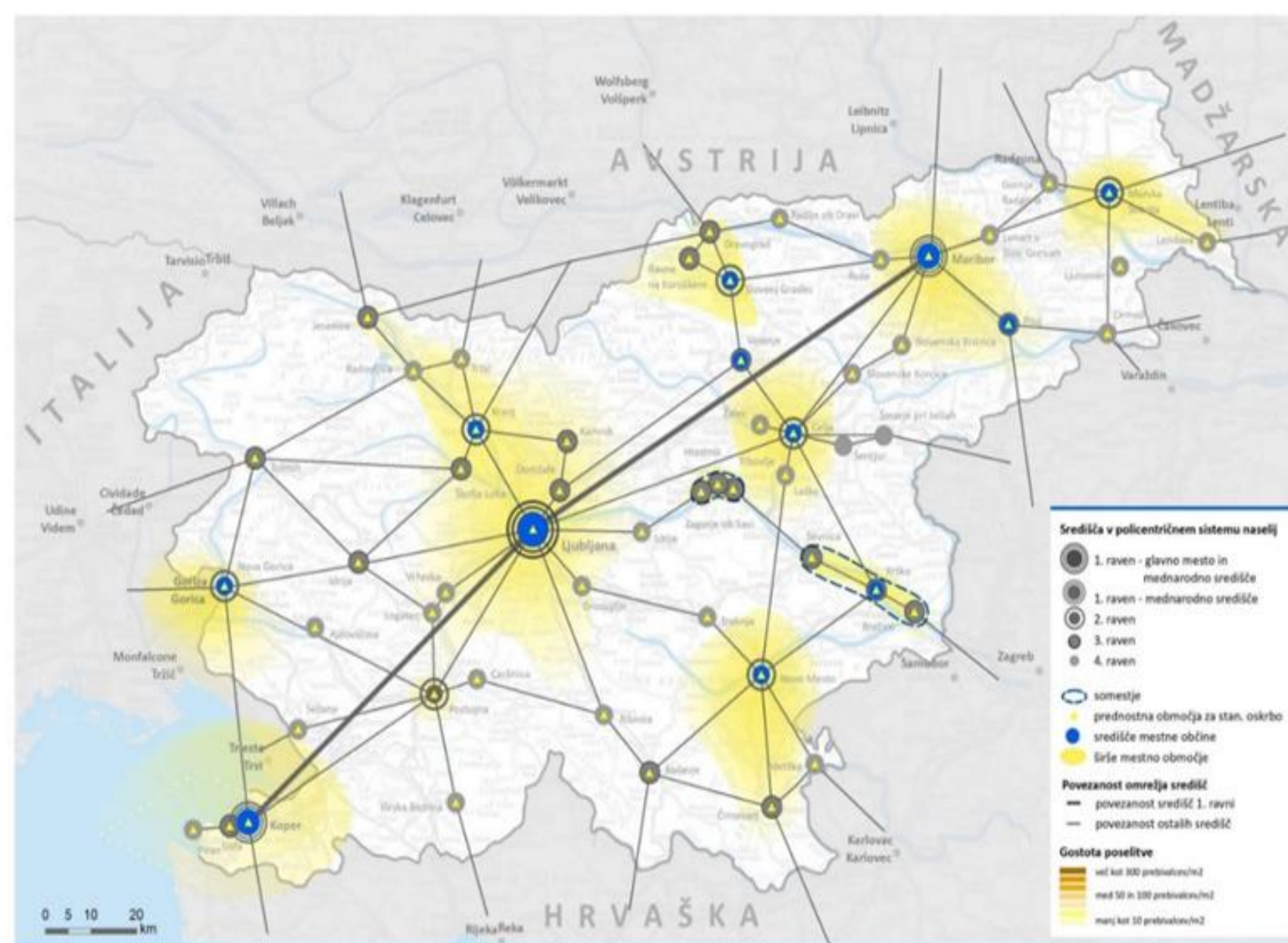
Priloga 4: Dodatne obrazložitve/utemeljitve k dopolnjenemu osnutku programa EKP 2021-2027 glede nujnosti sofinanciranja izgradnje kolesarskih povezav iz EKP 2021-2027 v okviru SC 5.2, glede na pripombe Evropske komisije

Trenutno projekti še niso v fazi, ki bi omogočala izvedbo gradbenih del v okviru EKP 2021-27, zato se večji del sredstev namenja izvedljivim projektom zagotavljanja trajnostne mobilnosti znotraj mest, dostopov do vozlišč JPP in tudi medkrajevnim kolesarskim povezavam v širših mestnih območjih. Za potnike JPP je ključen dostop do vozlišč JPP na trajnosten način, zato je treba že v fazi priprave izboljšave javne železniške infrastrukture pripraviti projekte, ki bodo omogočali varen, atraktiven in hiter dostop do železniških postaj, peš, ali za povečanje radija dostopnosti JPP, s kolesom.

Tako so iz sredstev EKP 2021-27 najprimernejše naložbe za dopolnitev sistema javnega potniškega prometa prav dostopi za pešce in kolesarje do multimodalnih točk, postaj in postajališč JPP.

Z novo namensko infrastrukturo za kolesarje, zgrajeno na odsekih, kjer je do sedaj ni bilo, se bo na teh relacijah omogočila alternativa uporabi osebne avtomobila, zato ocenjujemo, da bi se lahko delež opravljenih poti s kolesom na ravni Slovenije dvignil do 7 - 8 %, na ravni urbanih središč pa na okoli 10% po koncu perspektive 2021-2027.

Sredstva na SC 5.2 za podporo povezljivosti kolesarske infrastrukture na državni ravni prioritarno namenjena državnim kolesarskim povezavam za dostop do urbanih naselij v širših mestnih območjih, ki so določena v predlogu Strategije prostorskega razvoja Slovenije. Predlog določa 12 širših mestnih območij, ki so na spodnji karti označene z rumeno.



Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050

- ▶ Stran 13 in od strani 41 dalje je opredeljeno širše mestno območje in
- ▶ od strani 54 dalje posamezna ŠMO
- ▶ https://www.gov.si/assets/ministrstva/MNVP/Dokumenti/Prostorski-razvoj/SPRS/Strategija_prostorskega_razvoja_2050.pdf

Odseki državnega kolesarskega omrežja znotraj širših mestnih območij bodo prioriteta financiranja zaradi dveh razlogov

- ▶ 1) povezujejo gosteje poseljena območja okoli urbanih središč
- ▶ 2) zagotovijo povezljivost kolesarskih omrežij znotraj naselij, ki so v pristojnosti občin
- ▶ 3) Predlog izvedljivih projektov, kjer je investitor DRSI

REGIJA	Predlog imena operacije	Dolžina samostojnih (km)
GORENJSKA	G2 Radovljica	6,7
GORIŠKA	D7 Šempeter-Vrtojba	1,4
OSREDNJSLOVENSKA	R33 Dob-Lukovica-Krašnja	11,5
SAVINJSKA	G13 Prebold-Vransko	23,0
JUGOVZHODNA	D8 Ručetna vas-Črnomelj	7,5
JUGOVZHODNA	R18 Novo mesto-Stopiče	5,3
JUGOVZHODNA	G10 Dvor-Soteska	5,2
KOROŠKA	D3 Dravograd-Gortina	9,9
KOROŠKA	G14 most Otiški vrh	0,3
PODRAVSKA	D3 Maribor-Ptuj	22,0
PODRAVSKA		5,4
PODRAVSKA	G16 Pernica-Lenart	12,0
	skupaj	110,3

Hvala za vašo pozornost

Dodatne informacije:

Ministrstvo za infrastrukturo

Direktorat za ceste in cestni promet

Sektor za ceste

mag. Neja Saksida

neja.saksida@gov.si

Direkcija RS za infrastrukturo

jernej.pavlin@gov.si

