



Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana



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



Sofinancira
Evropska unija

Št.: 545-252/2023-2570-13

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	/
2.0	april 2025	3.7. Posebni pogoji glede na vrsto ukrepa 4.2. Priznani upravičeni stroški Priloga A - Metodološki okvir za oceno prispevka k doseganju kazalnikov učinka in rezultatov v okviru RSO2.8	Večji vsebinski popravki so izvedeni v poglavjih: 3.7. Posebni pogoji glede na vrsto ukrepa 4.2. Priznani upravičeni stroški Priloga A - Metodološki okvir za oceno prispevka k doseganju kazalnikov učinka in rezultatov v okviru RSO2.8 Po celotnem besedilu so izvedeni manjši vsebinski in redakcijski popravki.

Kazalo vsebine

1. OPREDELITEV POJMOV – PROJEKT, FAZA PROJEKTA, SKUPINA PROJEKTOV, OPERACIJA..	3
2. PREDMET SOFINANCIRANJA IN UPRAVIČENI NAMENI	3
3. POGOJI ZA DODELITEV SREDSTEV	7
3.1. UPRAVIČENO OBMOČJE	7
3.2. VREDNOST OPERACIJE IN STOPNJA SOFINANCIRANJA	7
3.3. KAZALNIKI	8
3.4. ZAGOTAVLJANJE SKLADNOSTI S HORIZONTALNIMI NAČELI IZ 9. ČLENA UREDBE 2021/1060/EU.....	8
3.5. ZAGOTAVLJANJE ODPORNOSTI INFRASTRUKTURNIH NALOŽB NA PODNEBNE SPREMEMBE	9
3.6. POTEK PRIJAVE IN POTREBNA DOKUMENTACIJA.....	10
3.7. POSEBNI POGOJI GLEDE NA VRSTO UKREPA	11
4. UPRAVIČENI STROŠKI	19
4.1. KATEGORIJE UPRAVIČENIH STROŠKOV.....	19
4.2. PRIZNANI UPRAVIČENI STROŠKI	20
PRILOGA A - METODOLOŠKI OKVIR ZA OCENO PRISPEVKA K DOSEGANJU KAZALNIKOV UČINKA IN REZULTATOV V OKVIRU RSO2.8.....	24

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 in 13/25, v nadaljnjem besedilu: Uredba EKP) se trajnostni razvoj mest izvaja z uporabo mehanizma CTN na podlagi trajnostne urbane strategije, ki jo sprejme mestni oz. 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, nizkoogljiva 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	• 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 motornega prometa: a) rekonstrukcija večpasovne ceste (zmanjšanje števila voznih pasov za motornega prometa in zoženje širine vozišča na

	<i>minimum, obvezna uvedba rumenih pasov za JPP in največ enega pasu v vsako smer za ostala motorna vozila);</i> <i>b) rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum;</i> <i>c) rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno (zmanjšanje števila voznih pasov in zoženje širine vozišča na minimum);</i> <i>d) vzpostavitev kolesarske ulice/ceste;</i> <i>e) uvedba skupnega prometnega prostora (angl. shared space);</i> <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. postavitev 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>
Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)	<i>• gradnja in/ali rekonstrukcija postajališč JPP z opremo, urbano opremo in ozelenitvijo/zasaditvijo površin, kot npr. postavitev 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, postavitev 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, postavitev polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture;</i> <i>• uvedba rumenih pasov za JPP, s prilagoditvijo križišč in signalizacije, vključno s prilagoditvijo semaforškega sistema.</i>
Infrastruktura za pešce	<i>• gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav, vključno s preureditvijo vseh površin za motorni promet v površine in 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 izvedba ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce, kot npr. ozelenitev/zasaditev površin;</i> • <i>vzpostavitev prehodov za pešce in rekonstrukcije križišč kot del obsežnejših projektov vzpostavitev peš povezav, s katerimi se povečuje površine za trajnostne oblike mobilnosti in minimalizira površine za motorni promet.</i>
Kolesarska infrastruktura	• <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>
Digitalizacija za spodbujanje trajnostne mobilnosti	• <i>uporaba sodobnih tehnologij in digitalnih rešitev za vzpostavitev sistemov optimizacije prometa v mestih ter podporo večmodalnim potem s trajnostnimi oblikami mobilnosti, in sicer kot na primer za:</i> – <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 brezemisijjskih 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 (angl. car-sharing).</i>

Spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih	• uporaba alternativnih goriv v mestih v okviru potreb za izvajanje gospodarske ali negospodarske javne službe, in sicer s: – postavitev polnilne ali oskrbovalne infrastrukture za polnjenje brezemisij² vozil za izvajanje gospodarske ali negospodarske javne službe, – nakup novih brezemisij² vozil za okolju prijazen mestni promet v okviru izvajanja gospodarske javne službe.
--	--

Pri oblikovanju projektnih rešitev se dosledno upošteva Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 26/24 in 30/24 – popr.; v nadaljnjem besedilu: Pravilnik o prometni signalizaciji) 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 oz. 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.

² V tem dokumentu so z izrazom »brezemisijska 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.

V primeru, da se na ravni operacije po njenem zaključku pričakuje ustvarjanje prihodkov in jih je mogoče objektivno oceniti, je treba izračunati stopnjo finančne vrzeli operacije. Operacija, ki ustvarja prihodek, je vsaka operacija, ki ustvarja »neto prihodek« po njenem zaključku. Za izračun finančne vrzeli in določitev najvišjega zneska sofinanciranja so relevantni neto prihodki, ki se določijo kot razlika med prihodki in stroški, pri čemer se upošteva referenčno obdobje, ustrezno za sektor ali podsektor, ki se nanaša na operacijo. V primeru, da finančna vrzel izkazuje upravičenost do nižje ravni pomoči EU, kot je najvišja raven pomoči EU za RSO 2.8, 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. 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 oz. 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 na predpisanem obrazcu v vlogi, predloženi v drugi fazi neposredne potrditve operacije, v skladu z navodili OU in 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 okviru izbora operacij do izdaje podrobnejših navodil OU zagotavlja z upoštevanjem Tehničnih smernic za krepitev podnebne

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

odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027 (2021/C 373/01)⁷ (v nadaljnjem besedilu: tehnične smernice za krepitev podnebne odpornosti).

Zagotavljanje odpornosti infrastrukturnih naložb na podnebne spremembe bo moral vlagatelj izkazati na predpisanem obrazcu v vlogi, predloženi v drugi fazi neposredne potrditve operacije, v skladu z navodili OU in 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 oz. 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,
- s tehničnimi smernicami za krepitev podnebne odpornosti in

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

- tehničnimi zahtevami za vzpostavitev polnilnih mest za električna vozila.

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 oz. 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 oz. 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 so predstavljena v Navodilih za prijavitelje – priprava vlog za neposredno potrditev operacije (NPO), objavljenih na spletni strani MOPE.

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.

Pri projektih, pri katerih je vlagatelj v okviru prve faze neposredne potrditve operacije na dan objave drugega Povabila ZMOS k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN razpolagal z:

- izdelano in potrjeno projektno dokumentacijo na ravni projekta za izvedbo (PZI) ter
- vso izdelano in potrjeno investicijsko dokumentacijo, predpisano v skladu s 4. členom UEM,

se pri presoji skladnosti projekta z vsebinskimi izhodišči upoštevajo določbe iz Vsebinskih izhodišč za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO 2.8), september 2023, verzija 1.0.

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. Najmanj 10 % površin za motorni promet ne sme biti izvedeno v asfaltni izvedbi (npr. tlakovanje prehodov za pešce, križišč, priključkov stranskih cest, uvozov...).
Izboljševanje pogojev za pešce in kolesarje ter JPP	Pogoji za pešce in kolesarje ter JPP morajo biti izboljšani glede na predhodno stanje s prikazom vzpostavitve oz. povečanja površin za pešce in kolesarje ter JPP in ohranjanjem ali povečanjem števila dreves na območju ureditve. Pešcem in kolesarjem se poti ne smejo podaljšati, udobje se mora izboljšati (širine, nakloni, ovire...).
Odmiki ovir od površin za pešce (in/ali kolesarje)	V primeru ločenih površin za pešce in/ali kolesarje morajo biti te načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih pešca (in/ali kolesarja) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji. Za oviro se šteje vsakršno fizično vertikalno oviro (npr. drogovi prometnih znakov, semaforjev, javne razsvetljave, varnostne ograje, avtobusne nadstrešnice avtobusnih postajališč, koši za smeti, letni vrtovi lokalov, oglasni panoji ipd.).
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, b) rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno, c) rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje. Projekt mora vključevati postavitve stacionarnega merilnika hitrosti ali prikazovalnika hitrosti.
Umirjanje prometa	Pri projektiranju je treba vključiti ukrepe 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 nesemaforiziranih križiščih</i>, ki zagotavljajo projektno hitrost iz pogoja Omejitev hitrosti.
Parkiranje	Obvezna je ukinitve vseh parkirišč za motorna vozila na/ob ulici, razen za: - vozila invalidnih oseb (znak 5352); - vozila za dostavo (znak 5355); - vozila v souporabi (znak 5351-2); - vozila z malimi otroki (znak 5353); - taksi vozila (znak 5351). Izjemoma je dovoljena vzpostavitev parkirnih površin za <u>ustavljanje</u>, <u>dostavo</u> in <u>kratkotrajno parkiranje</u>, in sicer za naslednja ukrepa: a) uvedba skupnega prometnega prostora, b) rekonstrukcija ulic/cest v okolici šol in vrtcev z ureditvijo varnih površin za pešce in/ali kolesarje.

	Skupna površina vseh vrst vzpostavljenih parkirnih površin ne sme presegati 5 % površin, ki so predmet urejanja. Pogoj ne velja za podukrep kolesarske ulice/ceste, kjer je vzpostavljen enosmerni promet za motorni promet in parkiranje avtomobilov le na eni strani ulice hkrati.
--	--

b) Specifični pogoji za posamezno vrsto podukrepov:

Vzpostavitev kolesarske ulice/ceste:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Zagotovljena zveznost kolesarske ulice/ceste	Kolesarska ulica/cesta med seboj povezuje obstoječe kolesarske površine, ki izpolnjujejo pogoje za ukrep Kolesarske povezave.
Zagotovljene ločene površine za pešce	Projekt predvideva ločene površine za pešce ob kolesarski ulici/cesti, ki izpolnjujejo pogoje za ukrep Infrastruktura za pešce.
Omejitev tranzita motornega prometa	Zagotovljena je omejitev tranzita motornega prometa s fizičnimi ovirami oz. s spremenjenim prometnim režimom za motorni promet ipd.
Minimalna širina povezave	Minimalna širina kolesarske ulice/ceste mora biti 3,5 m. Varnostni odmik, vključno z odmiki ob parkirnih mestih za osebne avtomobile, in površine za pešce se ne všttevajo v minimalno širino.

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 onemogočati hitrejšo vožnjo. Projekt mora vključevati postavitve stacionarnega merilnika hitrosti ali prikazovalnika hitrosti.
Prometna signalizacija	Na začetku območja mora biti jasno označeno, da gre za skupni prometni prostor v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji (znak 2445 oz. 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 presegajo 5% celotne površine, ali pa jih na javnih površinah v okviru ureditve skupnega prometnega prostora sploh ni. V okviru 5 % površin so dopustna le parkirna mesta za kratkotrajno parkiranje, vozila za invalidne osebe in vozila z malimi otroki, taksi, dostavna vozila in vozila v souporabi.

UREDITEV NAMENSKIH POVRŠIN ZA JAVNI POTNIŠKI PROMET (JPP)

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Oprema avtobusne postaje	Avtobusna postaja ima poleg zahtev Pravilnika o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter

	načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj ⁸ predvideno zaprto čakalnico za najmanj 15 oseb. Postaje morajo biti prilagojene invalidom skladno z Zakonom o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI) ⁹ .
Dostop do avtobusne postaje/postajališča	Do avtobusne postaje oz. postajališča je zagotovljena varna peš in, kjer relevantno, kolesarska povezava, skladno s pogoji iz teh vsebinskih izhodišč. Cesta, ob oz. preko katere do avtobusne postaje dostopajo potniki, mora imeti v oddaljenosti 100 m od robov območja avtobusne postaje omejitev 30 km/h.
Avtobusno postajališče na vozišču	Predmet sofinanciranja so le avtobusna postajališča na vozišču, kot izhaja iz 2. odstavka 45. člena Zakona o cestah (ZCes-2) ¹⁰ .
Oprema avtobusnega postajališča	Avtobusno postajališče mora imeti predvideno: – nadstrešnico s sedišči za vsaj 3 osebe in osvetlitvijo; – koš za smeti; – talne oznake za slepe in slabovidne v skladu z 10. členom Pravilnika o univerzalni graditvi in uporabi objektov¹¹; – vozni red.
Prehodnost ceste do avtobusne postaje/postajališča	Avtobusna postaja oz. postajališče mora imeti urejen prehod za pešce (in kjer relevantno tudi za kolesarje) preko ceste v neposredni bližini postaje oz. postajališča (oddaljenost največ 50 m). V kolikor je PLDP preko 10.000 vozil, mora biti zagotovljen semaforiziran prehod, kjer je čakalna doba na zeleno luč za pešce v primeru poziva s semaforsko tipko največ 15 sekund oz. največ 59 sekund med avtomatskimi zelenimi intervali za pešce. Prehod mora biti ustrezno urejen tudi za osebe z omejeno mobilnostjo (znižani robniki, taktilne oznake).

INFRASTRUKTURA ZA PEŠCE

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 standard za hojo vštrec skladno z nacionalnimi smernicami (minimalna širina 1,6 m*). Zoženja 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 ob hkratnem upoštevanju minimalnih standardov** tudi za širino voznih pasov za motorna vozila. Lokalne zožitve ob 4- ali večpasovni cesti niso dopustne (razen v primeru rumenih pasov). Prav tako lokalne zožitve niso dopustne, kjer so v profilu ceste površine za parkiranje.

⁸ Pravilnik o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj (Uradni list RS, št. 86/04 in 131/06 – ZPCP-2)

⁹ Zakon o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (Uradni list RS, št. 14/23)

¹⁰ Zakon o cestah (ZCes-2) (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE)

¹¹ Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov (Uradni list RS, št. 41/18 in 199/21 – GZ-1)

	<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> <i>** Skladno z 28. ali 32. členom Pravilnika o projektiranju cest¹².</i>
Univerzalno oblikovanje	Vse površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da omogočajo varno in neovirano samostojno gibanje oseb na invalidskih vozičkih ter drugih oseb z oviranostmi. 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 profil pločnika, je treba upoštevati pogoje za lokalne zožitve pri pogoju Minimalna širina. Prehodi morajo biti opremljeni s taktilnimi oznakami, skladnimi s priročnikom »Z belo palico po mestu«.
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 ...). V primeru cest brez označenih prehodov in brez neprekinjene sredinske črte na ulici z omejitvijo hitrosti 30 km/h ali manj, pogoj ne velja.
Odmiki ovir od površin za pešce (in/ali kolesarje)	Površine za pešce morajo biti načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih pešca (in/ali kolesarja) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji. Za oviro se šteje vsakršno fizično vertikalno oviro (npr. drogovi prometnih znakov, semaforjev, javne razsvetljave, varnostne ograje, nadstrešnice avtobusnih postajališč, koši za smeti, letni vrtovi lokalov, oglasni panoji ipd.).
Obojestranska povezava in dostop do infrastrukture	Pločnika morata biti urejena na obeh straneh ceste, razen kjer na eni strani ceste ni ne izhodišč ne ciljev poti, ali v primeru cest brez označenih prehodov in brez neprekinjene sredinske črte na ulici oz. cesti. Do površin za pešce mora imeti dostop vsak vhod v objekt. V primeru gradnje oz. rekonstrukcije premostitvenega objekta, mora biti z obeh/vseh dostopov do premostitvenega objekta zagotovljena varna infrastruktura za pešce.

INFRASTRUKTURA ZA KOLESARJE

Kolesarske povezave:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Izdelan koncept kolesarske povezave in dostop do infrastrukture	Projekt predstavlja celovito kolesarsko povezavo. Celovita povezava je lahko izvedena v več etapah, pri čemer lahko ukrep, ki je predmet vloge, predstavlja eno ali več etap. 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 vrstami kolesarske infrastrukture in roki realizacije. V primeru gradnje oz. rekonstrukcije premostitvenega objekta, mora biti z obeh/vseh dostopov do premostitvenega objekta zagotovljena varna infrastruktura za kolesarje.

¹² Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1, 36/18 in 132/22 – ZCes-2; v nadaljnjem besedilu: Pravilnik o projektiranju cest)

Neposrednost kolesarske povezave	Dolžina povezave predstavlja kolesarsko traso, ki ni 20 % daljša od optimalne dolžine in daljša trasa nima večjega števila križanj od trase z optimalno dolžino.
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. Pot kolesarja se pri križanju z neprednostnimi cestami ne sme lomiti ali podaljševati.
Udobnost kolesarske povezave (uvozi)	Kolesarska povezava se ne dviga in spušča na posameznih uvozi (rodeo-efekt). Uvozi morajo biti tehnično rešeni v okviru varovalnega pasu – brez poseganja v uporabno širino kolesarske povezave.
Odmiki ovir od površin za kolesarje (ali pešce)	Površine za kolesarje morajo biti načrtovane tako, da ni ovir v prostih profilih kolesarja (ali pešca) in so zagotovljeni odmiki skladno z 9. členom Pravilnika o prometni signalizaciji. Za oviro se šteje vsakršno fizično vertikalno (npr. drogovi prometnih znakov, semaforjev, javne razsvetljave, varnostne ograje, avtobusne nadstrešnice avtobusnih postajališč, koši za smeti, letni vrtovi lokalov, oglasni panoji ipd.).
Najmanjši dopustni polmeri krožnih lokov v križiščih	Kolesarske površine morajo biti načrtovane tako, da je na prednostnih smereh v križiščih in krožiščih polmer krožnega loka kolesarske površine R_{min} najmanj 10,00 m.
Števec kolesarjev	Vzpostavljena kolesarska povezava, ki bo po konceptu kolesarske povezave 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 ¹³ .
Širina kolesarskih površin	Kolesarske površine morajo biti projektirane na normalne širine za posamezno vrsto kolesarske površine po Pravilniku o kolesarskih površinah ¹⁴ ali širše. Kolesarske površine, ožje od normalnih širin, kot so navedene v Pravilniku o kolesarskih površinah, niso predmet sofinanciranja*. V kolikor se ob kolesarskih površinah gradi infrastruktura za pešce, mora le-ta izpolnjevati standard za hojo vstric 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, ki je manjša od 1,6 m. 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 ob upoštevanju normalnih širin vozniških pasov*** za motorni promet (vključno z nižanjem dovoljene hitrosti, če je to relevantno) in da v profilu ceste ni površin za parkiranje. <i>*Izjema so projekti, kjer povezave ne potekajo ob obstoječi oz. novi cesti za motorni promet ter za katere je projektiranje zaključeno in vsa potrebna dovoljenja in soglasja pridobljena do 1. 1. 2023.</i> <i>**Za prostorsko omejitev se štejejo grajene in naravne ovire iz 7. odstavka 11. člena Pravilnika o kolesarskih površinah in starejša drevesa večjega</i>

¹³ 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.

¹⁴ Pravilnik o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2; v nadaljnjem besedilu: Pravilnik o kolesarskih površinah)

	pomena ter projektni pogoji mnenjedajalcev, zaradi katerih se s tehničnimi rešitvami ne da zagotoviti primernih širin za ločevanje površin za vse prometne načine. *** Normalne širine voznih pasov skladno z 28. ali 32. členom Pravilnika o projektiranju cest.
--	---

Parkirišča za kolesa:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Skladnost s smernicami	Parkirišče je tehnično načrtovano skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. Mikrolokacija 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 % parkirnih mest omogočiti brezplačno polnjenje električnih koles. Parkirišča za kolesa, ki predvidevajo vzpostavitev 20 ali več parkirnih mest, morajo zagotoviti najmanj 10 % 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 in hkrati ni večja od razdalje do najbližjega parkirišča za osebna vozila, razen za vozila invalidnih oseb (znak 5352). 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 bo 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	Za vzpostavitev, delovanje, upravljanje in vzdrževanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture se upoštevajo tehnične zahteve, kot jih določa 30. člen ZIAG in pripadajoči podzakonski predpisi, Uredba AFIR¹⁵ in delegirani in izvedbeni akti k tej uredbi ter tehnične zahteve za vzpostavitev polnilnih mest za električna vozila. Prav tako je pri vzpostavljanju in priključitvi polnilnega mesta za električna vozila na električno omrežje potrebno upoštevati predpise s področja nizkonapetostnih električnih inštalacij. Vsako vzpostavljeno polnilno mesto za polnjenje električnih vozil mora imeti izhodno moč vsaj 100 kW, pri čemer pa mora za vsako polnilno mesto biti zagotovljena priključna moč v višini najmanj 75% izhodne moči polnilnega mesta. Za oskrbo vozil z vodikom mora oskrbovalna infrastruktura najpozneje do 31. decembra 2035 zagotavljati izključno obnovljivi vodik.
Namen uporabe in dostopnost	Polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura se uporablja za izvajanje gospodarske javne službe (tj. JPP, komunalne storitve; v nadaljnjem besedilu: GJS) in za izvajanje negospodarske javne službe (v nadaljnjem besedilu: NJS) in ni javno dostopna vsaj za čas izvajanja GJS in NJS. ¹⁶
Registracija in obveznosti deležnikov	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 in pripadajoči podzakonski predpisi, Uredba AFIR in delegirani in izvedbeni akti k tej uredbi. 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 in pripadajoči podzakonski predpisi, Uredba AFIR in delegirani in izvedbeni akti k tej uredbi.
Upravljanje in vzdrževanje	Polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura mora biti v upravljanje in vzdrževanje predana pod konkurenčnimi, nediskriminatornimi, tržnimi pogoji ob upoštevanju veljavnih pravil javnega naročanja.
Ponujanje storitev polnjenja	Lastnik ali upravljavec polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture, ki je izven časa izvajanja GJS in NJS 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 v skladu z zakonom ZIAG in pripadajoči podzakonski predpisi, Uredba AFIR in delegirani in izvedbeni akti k tej uredbi.

¹⁵ [Uredba \(EU\) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU](#)

¹⁶ V kolikor je predmet projekta polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura, ki je izven časa izvajanja GJS oz. NJS 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.

	Cena storitve polnjenja, ki se zaračuna uporabnikom za uporabo polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture, mora ustrezati tržnim cenam.
Registracija polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture	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 in pripadajoči podzakonski predpisi.

Brezemisijška vozila:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Namembnost brezemisijškega vozila	Podprto novo brezemisijško 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 brezemisijškega vozila tudi za druge namene (npr. NJS), vendar le izven časa izvajanja GJS ¹⁷ .
Zagotovljena polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura	Za brezemisijško 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;

¹⁷ V kolikor je predmet projekta nakup brezemisijškega 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.

- posredni stroški operacije (v višini do 7 % upravičenih neposrednih stroškov oz. izdatkov operacije);
- davek na dodano vrednost (v višini neodbitnega deleža)¹⁸.

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).

Stroški ureditve/gradnje parkirnih površin za motorna vozila niso upravičeni, razen izjem, ki so določene v tem dokumentu. Prav tako niso upravičeni stroški nakupa in postavitve parkomatov ter zapornic za parkirišča.

Rešitev za upravljanje parkiranja motornih vozil je lahko upravičen strošek le kot del rešitve za celovito upravljanje trajnostne mobilnosti v mestu in pod pogojem, da je že izveden vpis parkirnih mest na ozemlju občine v nacionalno parkirno platformo SIPARK oz. to aktivnost predvideva predlagani projekt. **Priznani upravičeni stroški rešitve za upravljanje parkiranja motornih vozil ne presegajo 50 % priznanih upravičenih stroškov znotraj ukrepa brez upoštevanja stroškov rešitve za upravljanje parkiranja motornih vozil.**

a) celovita prenova ulic in cest

¹⁸ 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.

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 oz. 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 oz. prenova nujna zaradi izvedbe ukrepa, 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 postavitvev 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:

- postavitvev **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, namestitvev, 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 kabli 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 postavitev 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	0	10,00
4	RSO2.8	ESRR	Bolj razvite regije	RCO59	Infrastruktura za alternativno gorivo (oskrbovalna/polnilna mesta)	oskrbovalna/polnilna mesta	0	2
4	RSO2.8	ESRR	Bolj razvite regije	RCO60	Mesta z novimi ali posodobljenimi digitaliziranimi sistemi mestnega prometa	mesta	0	2
4	RSO2.8	ESRR	Manj razvite regije	RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	0	10,00
4	RSO2.8	ESRR	Manj razvite regije	RCO59	Infrastruktura za alternativno gorivo (oskrbovalna/polnilna mesta)	oskrbovalna/polnilna mesta	0	5
4	RSO2.8	ESRR	Manj razvite regije	RCO60	Mesta z novimi ali posodobljenimi digitaliziranimi sistemi mestnega prometa	mesta	0	2

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	735.000	MZI
4	RSO2.8	ESRR	Bolj razvite regije	RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	uporabniki/leto	0	2021	400.000	MZI
4	RSO2.8	ESRR	Manj razvite regije	RCR62	Število potnikov na leto, ki uporabljajo novi ali posodobljeni javni prevoz	uporabniki/leto	0	2021	405.000	MZI
4	RSO2.8	ESRR	Manj razvite regije	RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	uporabniki/leto	0	2021	200.000	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:

ID kazalnika	Specifični kazalniki učinka na ravni posamezne operacije	Merska enota
SK127	Število celovito rekonstruiranih ulic ali cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	število
SK128	Površina celovito rekonstruiranih ulic ali cest skladno z načeli trajnostne	m ²
SK129	Število novih območij skupnega prometnega prostora	število
SK130	Površina novih območij skupnega prometnega prostora	m ²
SK131	Število novih kolesarskih ulic ali cest	število
SK132	Dolžina novih kolesarskih ulic ali cest	m
SK133	Dolžina uvedenih rumenih pasov za JPP	m
SK134	Število novih postaj za JPP	število
SK135	Število rekonstruiranih postaj za JPP	število
SK136	Število novih postajališč za JPP	število
SK137	Število rekonstruiranih postajališč za JPP	število
SK138	Dolžina novih povezav za pešce	m
SK139	Dolžina rekonstruiranih povezav za pešce	m
SK140	Število novih con za pešce	število
SK141	Število rekonstruiranih con za pešce	število
SK142	Površina novih con za pešce	m ²
SK143	Površina rekonstruiranih con za pešce	m ²
SK144	Število postavljenih kolesarnic	število
SK145	Število novih parkirnih mest za kolesa	število
SK146	Število postavljenih števecv kolesarjev	število
SK147	Število novih sistemov izposoje javnih koles	število
SK148	Število novih postaj sistema izposoje javnih koles	število
SK149	Število nadgrajenih postaj sistema izposoje javnih koles	število
SK150	Število novih koles v sistemu izposoje javnih koles	število
SK151	Število novih premostitvenih objektov	število
SK152	Število rekonstruiranih premostitvenih objektov	število
SK153	Število polnilnih mest za električna vozila	število
SK154	Skupna moč polnjenja postavljenih polnilnih mest za električna vozila	kW
SK155	Število oskrbovalnih mest za brezemisijška vozila na vodikov pogon	število
SK156	Število novih brezemisijških vozil za izvajanje javne službe	število
SK157	Skupna kapaciteta enot za shranjevanje električne energije iz obnovljivih virov	kWh
SK158	Skupna kapaciteta enot za shranjevanje obnovljivega vodika	kg
SK159	Število digitaliziranih sistemov mestnega prometa	število

O doseganju kazalnikov upravičenec poroča ob predložitvi vsakega zahtevka za izplačilo in končnega poročila o izvedeni operaciji. O doseganju kazalnikov mora upravičenec na ravni operacije poročati tudi v okviru letnega poročanja, ki se izvaja pet koledarskih let po datumu zaključka operacije.