



Št.: 371-29/2016/1

VSEBINSKA IZHODIŠČA

za upravičence mehanizma CTN za pripravo operacij trajnostne mobilnosti (PN 4.4)

v okviru

»Operativnega programa Evropske kohezijske politike za obdobje 2014 - 2020«,
4. prednostne osi »Trajnostna raba in proizvodnja energije ter pametna omrežja«,
tematskega cilja 4 »Podpora prehodu na nizkoogljično gospodarstvo v vseh sektorjih«,
prednostne naložbe 4.4 »Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana
območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi
omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi«


dr. Peter Gašperšič

Minister za infrastrukturo



Ljubljana, februar 2017

Verzija 1.00

1. Vrste operacij – program, projekt, skupina projektov

Operacija je lahko posamezen projekt, lahko pa operacijo sestavlja skupina projektov, ki skupaj zagotavljajo doseganje istega cilja oziroma ciljev v okviru skupnega namena.

Operacija na ravni skupine projektov je lahko na primer kolesarska povezava, sestavljena iz več različnih odsekov, za katere so predvidene / potrebne različne tehnične rešitve, različni postopki in investicijska dokumentacija, dosegajo pa skupni, v CPS določeni cilj kakovostne povezanosti dveh lokacij v mestu.

2. Obdobje za porabo sredstev

Ob upoštevanju okvira iz Navodil organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014-2020 bo obdobje za porabo sredstev določeno v povabilu mestnim občinam.

3. Upravičeni nameni

V okviru mehanizma CTN bodo na področju trajnostne mobilnosti sofinancirani projekti vozlišč parkiraj in prestopi (P+R) in projekti kolesarske infrastrukture, ker se na podlagi razmer v Sloveniji ocenjuje, da sta na ravni mestnih občin ta dva ukrepa najrelevantnejša glede na učinke in razpoložljiva sredstva, ki jih OP EKP 2014 namenja področju spodbujanja trajnostne mobilnosti. Ocenjuje se, da bodo ti ukrepi spodbujanja trajnostne mobilnosti v mestih in z njimi povezanih funkcionalnih urbanih območjih v največji meri spodbujala preusmeritev individualnih prevozov z avtomobili v trajnostne oblike mobilnosti.

Projekti vozlišč P+R:

- Finančne spodbude bodo namenjene mestnim občinam za naložbe v izgradnjo in vzpostavitev sistemov P+R (parkiraj in prestopi). Predmet sofinanciranja so projekti, ki so del razvoja javnega potniškega prometa in drugih organiziranih oblik trajnostne mobilnosti (npr. javni sistem izposoje koles) v mestnih občinah in so smiselno uvrščeni v prostor z vidika potreb po prevozu potnikov, tako da omogočajo prestopanje z osebnega avtomobila na bolj trajnostna prometna sredstva. Sofinancirane bodo dejavnosti, ki prispevajo k učinkovitejšemu javnemu potniškemu prometu in k ostalim oblikam trajnostne mobilnosti. Izvedbena dela v okviru projektov »parkiraj in prestopi« se bodo izvajala s ciljem izboljšanja javnega potniškega prometa in drugih trajnostnih oblik mobilnosti ter spodbujanja njegove uporabe. Sistem P+R mora biti urejen na način, da parkirišče zagotavlja navezavo na uporabo javnega potniškega prometa ali javnega sistema za izposajo koles.*
- Prestopanje mora biti vezano na postajo JPP, ali na postajo javnega sistema izposoje koles. S prevozniki bo potrebno vnaprej preveriti npr. možnost spremembe vozniških redov, če je to smiselno ali pa npr. uvedba nove linije. Struktura cene vozovnice bo morala biti korigirana z višino cene parkirišča. Prestopanje brez postaje, npr. iz avtomobila na lastno kolo ali sopotništvo (car pooling) ali parkirišče, brez prestopne točke JPP ali javnega sistema izposoje koles, ni predmet sofinanciranja.*
- Izračun konkurenčnosti in smiselnosti izvedbe vozlišča P+R mora biti pripravljen skladno z metodologijo, opredeljeno v smernicah za vzpostavitev sistema P+R. Dimenzioniranje P+R mora prav tako slediti metodologiji v smernicah. Projekt mora z izračunom dokazati zmanjšanje uporabe osebnih motornih vozil v mestu.*
- Omejena bo cena na enoto parkirnega mesta in potrebne opreme za delovanje P+R, ne glede na vrsto oz. tehnologijo izvedbe in ne glede na način pridobitve parkirnih mest. Stroški bodo morali biti dosledno razmejeni v primeru, da parkirišče ne bo v celoti namenjeno P+R.*

- *Poleg samega zagotavljanja parkirnih mest je upravičen namen tudi prometna in urbana oprema vozlišča P+R, ozelenitev in druge ureditve za udobje potnikov, v skladu s smernicami za vzpostavitev sistema P+R. Upravičen namen v sklopu sistema P+R je lahko tudi investicija v mobilnostni center v funkciji nadzorno – promocijskega centra sistema P+R.*

Projekti za razvoj kolesarske infrastrukture:

- *Sofinancirana bo predvsem postavitve stojal in nadstrešnic za parkiranje koles, varnih kolesarnic ter ureditev kolesarskih povezav z morebitnimi premostitvenimi objekti in s potrebno opremo, kot npr. talna in vertikalna signalizacija, kolesarski števcji, postaje za popravila koles, pripadajoča urbana oprema ipd. Kolesarska infrastruktura bo podrobneje opredeljena v smernicah. Sofinancirana bo tudi postavitve postaj javnega sistema izposoje koles, z ustreznim številom koles ali električnih koles, ob pogoju, da bo na novo postavljen terminal umeščen ob že obstoječi kakovostni kolesarski povezavi ali povezavi, načrtovani v sklopu operacije.*
- *Namen kolesarske povezave je omogočanje dnevne mobilnosti s kolesom. Povezave morajo zato biti zaključene (neprekinjene), neposredne, varne, udobne (po potrebi z dodatno infrastrukturo za premagovanje višin) in privlačne (vključno z oblikovanjem obcestja, opremo in zasaditvijo), v skladu s smernicami za kolesarsko infrastrukturo v urbanih območjih.*
- *Kjer je kolesarska infrastruktura povezana z infrastrukturo za pešce (npr. vzporedna kolesarska steza in pločnik, preureditev križišč in prehodov, krajši odseki kot skupni prometni prostor oziroma območje umirjenega prometa), bo predmet sofinanciranja tudi slednja, saj gre za neločljivo povezano celoto.*
- *Omejena bo cena na tekoči meter oziroma kvadratni meter kolesarske povezave oziroma infrastrukture za pešce glede na standard izvedbe.*
- *Gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetjava, odvodnjavanje ...) v sklopu urejanja kolesarske infrastrukture se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna ali če je namenjena kolesarjem in pešcem, vendar sofinanciranje komunalne infrastrukture ne sme presegati 50% investicije v kolesarsko infrastrukturo.*
- *Upravičen namen je tudi izvedba ukrepov za udobnost in privlačnost kolesarske infrastrukture, kot ozelenitev, vključno z zasaditvijo dreves in pripadajoča urbana oprema. Predmet sofinanciranja so lahko tudi naprave in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in prijetnejši promet kolesarjev in pešcev ter mobilnostni center ob kolesarski povezavi, namenjen promociji trajnostne mobilnosti.*

4. Upravičeni stroški

Upravičeni stroški so:

- *gradnja nepremičnin*
- *nakup nepremičnine*
- *nakup opreme*
- *stroški informiranja in komuniciranja*
- *stroški storitev zunanjih izvajalcev*
- *stroški vodenja in administracije operacije -do 3% upravičenih stroškov operacije*

Neupravičeni stroški so:

- davek na dodano vrednost;
- davek na promet z nepremičninami;
- stroški financiranja;
- nakup rabljene opreme;
- notarski in odvetniški stroški.

5. Pogoji za dodelitev sredstev (upravičenci, pogoji za upravičenost)

Priprava posamezne TUS določa, da bodo ukrepi trajnostne mobilnosti v okviru TUS natančneje določeni s CPS. MO bodo skladno s povabilom oddale vloge za projekte, ki bodo konkretizirani s CPS. Po sprejetju CPS se bo ugotavljala skladnost končne verzije projekta s CPS.

Ob upoštevanju predmeta vsakega posameznega izbora operacij se glede na relevantnost zagotovi zastopanost vsaj naslednjih pogojev za ugotavljanje upravičenosti:

- skladnost s TUS mestne občine,
- s celovitim pristopom prispevanje k izvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti v urbanih območjih z jasno izraženo kontinuiteto izvajanja ukrepov,
- izdelane **celostne prometne strategije** kot predpogoj za izbor operacij, ki se vežejo na izvajanje TUS in skladnost operacij s CPS.
- Projekti bodo obvezno morali slediti strokovnim zahtevam, podanim v **smernicah za gradnjo sistemov P+R in kolesarske infrastrukture ter infrastrukture za pešce v urbanih območjih**.

Strokovne zahteve iz smernic bodo po potrebi natančneje določene v povabilu MO za predložitev vlog za operacije.

6. Višina sredstev, višina sofinanciranja

Iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) je za sofinanciranje operacij preko mehanizma CTN v prednostni naložbi 4.4 zagotovljenih 10.014.152 EUR v kohezijski regiji Vzhodna Slovenija in 11.010.053 EUR v kohezijski regiji Zahodna Slovenija, iz državnega proračuna pa dodatno 2.503.538 EUR v KR VS ter 2.752.508 EUR v KR ZS.

Stopnja sofinanciranja iz obeh virov ne presega 80% upravičenih stroškov. Upravičeni stroški bodo omejeni z najvišjo določeno ceno na enoto (npr. parkirno mesto, tekoči meter kolesarske steze).

7. Kazalniki učinka, ki jih je potrebno doseči v okviru PN4.4

ID	kazalnik	Merska enota	sklad	Ciljna vrednost	Vir podatka	Pogostost poročanja
4.17	Št ukrepov trajnostne mobilnosti v okviru trajnostnih urbanih strategij	število	ESRR	11	občine	letno

8. Potrebna investicijska dokumentacija – faza 1 (povabilo ZMOS)

V skladu z Navodili organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2014-2020 je v prvi fazi izbora potrebno predložiti investicijsko dokumentacijo na nivoju DIIP.

9. Potrebna projektna in investicijska dokumentacija – faza 2 (dopolnjevanje vloge MO-ministrstvo)

Za drugo fazo izbora je potrebna celotna investicijska dokumentacija v skladu z Uredbo o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ ter izdelan projekt za izvedbo, v primeru potrebe po gradbenem dovoljenju pa tudi izdelan projekt za gradbeno dovoljenje in pridobljeno gradbeno dovoljenje.

V drugi fazi je treba tudi opredeliti in dokazati skladnost projekta s sprejeto CPS, veljavnimi predpisi in s smernicami za vzpostavitev sistema P+R, oziroma smernicami za infrastrukturo za kolesarje in pešce.

