



Št.: 371-29/2016/10

VSEBINSKA IZHODIŠČA

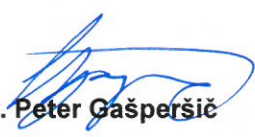
za upravičence mehanizma CTN za

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, september 2017

Verzija 1.01

Različica	Datum	Opomba/ sprememba poglavja	Komentar
1.00	februar 2017	osnovna različica	
1.01	september 2017	prva sprememba	V poglavju 5. se smernice navedejo s točnimi naslovi, doda se sklic na podrobnejša določila v Prilogi A teh Vsebinskih izhodišč, namesto v povabilu. V poglavju 6. se doda sklic na omejitve upravičenih stroškov v prilogi B teh Vsebinskih izhodišč. V poglavju 9. se smernice navedejo s točnimi naslovi. Dodata se prilogi: Priloga A: STROKOVNE ZAHTEVE IZ SMERNIC Priloga B: OMEJITVE UPRAVIČENIH STROŠKOV

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 presežati 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** (P+R - Smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, Kolesarjem prijazna infrastruktura - Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih ter Infrastruktura za pešce - Splošne usmeritve).

Strokovne zahteve iz smernic so natančneje določene v prilogi A tega povabila.

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 so omejeni z najvišjo določeno ceno na enoto v prilogi B tega povabila.

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 smernicami MZI: P+R - Smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, Kolesarjem prijazna infrastruktura - Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih ter Infrastruktura za pešce - Splošne usmeritve.

Priloga A

STROKOVNE ZAHTEVE IZ SMERNIC

Izpolnjevanje vsakega pogoja mora biti preverljivo iz vloge za drugo fazo povabila in iz projektne dokumentacije.

INFRASTRUKTURA ZA KOLESARJE

Kolesarske povezave:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Izdelan koncept kolesarske povezave	Projekt predstavlja celovito kolesarsko povezavo. Celovita povezava je lahko izvedena v več etapah, pri čemer lahko vloženi ukrep 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 naseljih.
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 ali v primeru kolesarskega pasu neposredno vodenje preko križišča
Udobnost kolesarske povezave (uvozi)	Kolesarska povezava se ne dviga in spušča na posameznih uvozi (rodeo-efekt)

Parkirišča za kolesa:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Načrtovanje skladno s smernicami	Parkirišče je tehnično načrtovano skladno s Smernicah za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih.
Zagotovljen dostop do parkirišča za kolesarje	Novo parkirišče ima / bo imelo zagotovljen dostop s kolesom.
Oddaljenost parkirišča za kolesarje od cilja poti	Oddaljenost parkirišča od najpogostejšega cilja poti v bližini parkirišča ne presega 80 m.
Dostopnost	Parkirišče za kolesa bo javno in pod enakimi pogoji dostopno vsem uporabnikom.

Sistem izposoje javnih koles:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Minimalno število postaj v sistemu	Sistem bo imel vsaj 4 postaje na različnih delih mesta v minimalni oddaljenosti 200 m enega od drugega.

Minimalno število koles na postajo	Vsaka postaja mora imeti vsaj 6 priklopnih mest.
Oddaljenost postaj od virov in ciljev poti	Oddaljenost posamezne postaje ni oddaljena več kot 150 m od virov uporabnikov (izhodišča in cilji potovanj).
Ažurne informacije o številu razpoložljivih koles na posamezni postaji	Sistem bo omogočal ažurno (real time) informacijo o številu razpoložljivih koles na posamezni postaji na spletu ali aplikaciji za mobilne telefone.

Gradnja pločnikov:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Minimalna širina	Pločniki morajo biti široki vsaj 1,5 m, da omogočajo srečanje dveh invalidskih vozičkov, vsaj na eni strani ceste. Zožanja zaradi obstoječih objektov ali prometne signalizacije so dopustna lokalno, na manj kot 10% dolžine pločnika, dolžina posamezne zožitve pa ne sme presegati 50 m.
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, minimalne širine 1,2 m. Enako velja za druge spremembe nivoja.
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 na eni strani ceste ...), ali v primeru omogočenega prehajanja ceste kjerkoli (režim brez prehodov).
Obojestranska povezava	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. Vsi objekti in javne površine ob cesti morajo imeti neposreden dostop do pločnika.

Rekonstrukcija križišč in gradnja prehodov za pešce:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Dolžina signala	Zeleni signal za pešce na semaforiziranih križiščih in prehodih mora trajati vsaj eno sekundo za vsak meter razdalje med robnikoma. Semaforji za pešce morajo biti opremljeni z odštevalnimi prikazovalniki časa do konca zelene luči.
Čakalna doba	Čakalna doba na zeleno luč za pešca na semaforiziranih križiščih in prehodih ne sme biti daljša od 60 sekund. Semaforji za pešce morajo biti opremljeni z odštevalnimi prikazovalniki časa do konca rdeče luči.
Signal za slepe	Vsi semaforizirani prehodi za pešce morajo biti opremljeni z zvočnim signalom.
Preprečevanje parkiranja	V primeru parkiranja ob robniku mora biti to fizično onemogočeno vsaj 5m pred preходом za pešce oziroma križiščem (ledvička).
Zavijalni pas za desno zavijanje	Križišče ne sme imeti ločenega pasu za desno zavijanje mimo semaforja (bypass lane).

Umirjanje prometa	Na prehodu čez cesto z več kot dvema prometnima pasovoma mora biti izveden vsaj vmesni prometni otok, na ostalih cestah pa katerikoli ukrepi za umirjanje prometa v skladu s TCS 03.800 : 2009.
Omejitev hitrosti	Na nesemaforiziranih križiščih in prehodih za pešce mora biti hitrost motornih vozil omejena na največ 30 km/h, uvedeni morajo biti tudi ukrepi za umirjanje prometa.

Skupni prometni prostor kot eksperimentalna prometna ureditev:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Omejitev hitrosti	Hitrost motornih vozil mora biti omejena na manj kot 30 km/h
Eksperiment	Pridobljeno mora biti soglasje za izvedbo eksperimentalne ureditve
Prometna signalizacija	Na začetku območja mora biti jasno označeno, da gre za eksperimentalno prometno ureditev
Lokacija	Skupni prometni prostor se uvaja na območju, kjer je prej potekal motorni promet.
Parkiranje	Površine za mirujoči promet ali ustavljanje so jasno označene in ne presegajo 15% celotne površine, ali pa jih na javnih površinah v okviru ureditve skupnega prometnega prostora sploh ni.

VOZLIŠČA PARKIRAJ IN PRESEDI (P+R)

Specifični pogoji

Specifični pogoji za operacije sofinanciranja vozlišč parkiraj in presedi (P+R) se preverjajo v skladu s tipom vozlišča P+R glede na lokacijo. Vozlišče P+R se glede na kriterije in podatke iz vloge, oziroma projektne in investicijske dokumentacije ter obrazložitve projekta, uvrstiti v enega od tipov. Pogoji se upoštevajo glede na tip P+R. Metodologija je podrobno opredeljena v 'Smernicah za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih'.

TIP VOZLIŠČA GLEDE NA LOKACIJO	
Določitev tipa vozlišča P+R	Opis specifičnega pogoja
A	Vozlišče v sistemu mestnega JPP z 10 minutnim ali krajšim intervalom, vsaj dve uri v jutranji prometni konici.
B1	Vozlišče s katerega potnik nadaljuje vožnjo proti centru mesta z JPP.
B2	Vozlišče s katerega potnik nadaljuje vožnjo proti centru mesta z javnim kolesom v skladu s Smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih.
C	Vozlišče s katerega potnik nadaljuje vožnjo z JPP v drug kraj (večje mesto).
D	Vozlišče v bližini centra mesta, ki ne ustreza pogojem glede lege za tip B1 ali B2.
POGOJI GLEDE UPOŠTEVANJA SMERNIC	
Določitev tipa vozlišča P+R	Opis specifičnega pogoja
za vse tipe P+R	Projekt je pripravljen v skladu s 'Smernicami za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih'
POGOJI GLEDE LEGE	
Določitev tipa vozlišča P+R	Opis specifičnega pogoja
za vse tipe P+R	Del poti, ki jo uporabnik opravi z osebnim avtomobilom se skrajša.
za tipe A, B1, B2, C	Oddaljenost od cilja potovanja je vsaj 600 m.
za tipe A, B1, B2, C*, D	Uporabnik z osebnim avtomobilom zaradi uporabe P+R ne vozi stran od siceršnje smeri (se z vožnjo dejansko ne oddaljuje od cilja potovanja).*
*	<i>V primeru P+R tipa C na železniški postaji ali postajališču, dovolj oddaljenem od cilja potovanja, se zgornji pogoj ne ugotavlja.</i>
POGOJI GLEDE POVEZANOSTI	
Določitev tipa vozlišča P+R	Opis specifičnega pogoja
za tip A	Povezava z JPP proti središču mesta vsaj na vsakih 15 minut (Ljubljana) ali 20 minut (Maribor) oziroma 30 minut (manjša mesta) med 6:00 in 18:00, na delovni dan med šolskim letom.*
za tip B1	Povezava z JPP proti središču mesta vsaj na vsakih 15 minut (Ljubljana) ali 20 minut (Maribor) oziroma 30 minut (manjša mesta) v času jutranje prometne konice, na delovni dan med šolskim letom.*
za tip C	Povezava z JPP z vsaj 12 odhodi v vsako smer med 6:00 in 18:00, na delovni dan med šolskim letom.*

za vse tipe P+R	Čas potovanja od razcepišča poti se ne podaljša za več kot 100%.*
*	<i>Zgornji pogoji se preverjajo ob predložitvi vloge za dodelitev sredstev. V primeru uvedbe nove linije JPP, ali njene posodobitve, je treba v vlogi podati izjavo o vseh potrebnih parametrih (trasa, frekvenca, cena) s katerimi bodo doseženi pogoji javnega razpisa, proga pa mora delovati ob začetku delovanja vozlišča P+R oziroma ob zaključku operacije. V petletnem obdobju po izgradnji so dopustne prilagoditve prog in voznih redov P+R, v kolikor se na delovni dan med šolskim letom zagotavlja povprečno 85% zasedenost parkirnih mest na vozlišču P+R z uporabniki P+R.</i>
za tipe A, B1 in C	Od najbolj oddaljenega parkirnega mesta do postajališča JPP je največ 200 m peš.
za tip B2	Od najbolj oddaljenega parkirnega mesta do postaje za izposajo javnih koles je največ 100 m peš.
za tip D	Od najbolj oddaljenega parkirnega mesta do postajališča JPP je največ 200 m peš ali do postaje za izposajo javnih koles največ 100 m peš.
POGOJI GLEDE ZMOGLJIVOSTI	
Določitev tipa vozlišča P+R	Opis specifičnega pogoja
za tip B2	Število parkirnih mest za avtomobile na P+R ne sme presegati števila stojal na postaji za izposajo javnih koles.
za tip D	Največ 10% vseh parkirnih mest za avtomobile, načrtovanih na vseh vozliščih P+R v okviru operacije v občini
POGOJI GLEDE PARKIRNE POLITIKE	
Določitev tipa vozlišča P+R	Opis specifičnega pogoja
za vse tipe P+R	Izvajanje parkirne politike v mestu (vsaj plačljivo parkiranje na ulicah v središču mesta ali parkirni maksimum v OPN)
za tipe A, B1, B2 in C	Za vsako parkirno mesto na vozlišču P+R ukinitvev parkirnega mesta v centru, ali uvedba plačljivosti oziroma sprememba cene ali uvedba kratkotrajnega parkiranja na ustreznem številu PM, glede na smernice.*
za tip D	Za vsako parkirno mesto na vozlišču P+R ukinitvev parkirnega mesta na ulici v centru.*
*	<i>Zgornja pogoja se preverjata v drugi fazi neposredne potrditve vloge. V petletnem obdobju po izgradnji je dopustno nadaljnje urejanje mirujočega prometa v mestu v skladu s parkirno politiko občine.</i>
za tipe A, B1 in C	Sistem dostopa na vozlišče P+R in plačila, vezanega na veljavno vozovnico za JPP preprečuje uporabo P+R za druge namene.
za tip B2	Sistem dostopa na vozlišče P+R in plačila, vezanega na izposajo javnega kolesa preprečuje uporabo P+R za druge namene.
za tip D	Sistem dostopa na vozlišče P+R in plačila, vezanega na veljavno vozovnico za JPP ali na izposajo javnega kolesa preprečuje uporabo P+R za druge namene.
POGOJI GLEDE KONKURENČNOSTI	
Določitev tipa vozlišča P+R	Opis specifičnega pogoja
za tip A	Vozlišče je povsem konkurenčno vožnji v mestno središče, po metodi

	izračuna iz smernic je občuteni strošek uporabe P+R manjši kot občuteni strošek vožnje v mestno središče. ($K_{P+R} < 1$)
za tipa B1 in C	Vozlišče je deloma konkurenčno vožnji v mestno središče, po metodi izračuna iz smernic je občuteni strošek uporabe P+R največ dvakrat višji, kot ob uporabi osebnega avtomobila za vožnjo v mestno središče. ($K_{P+R} < 2$)
Konkurenčnost se izračuna po metodi, podani v smernicah. Formule za izračun konkurenčnosti so: $K_{P+R} = C_{P+R} / C_{OA}$ $C_{OA} = t_v * VOT + 2 * L_v * KM + t_h * VOT + P$ $C_{P+R} = 2 * L'_v * KM + (t'_v + t'_h + t_t + t_{jpp} + t''_h) * VOT + R$ pri čemer je: K_{P+R} – konkurenčnost vozlišča P+R prevozu z osebnim avtomobilom C_{OA} – občuten strošek vožnje z osebnim avtomobilom do parkirišča blizu cilja potovanja, npr. v središču mesta C_{P+R} – občuten strošek uporabe vozlišča P+R in nadaljevanja potovanja do istega cilja z javnim prevozom t_v – čas vožnje z OA (min) L_v – razdalja vožnje z OA (km) t'_v – čas vožnje z OA (min), od razcepišča do P+R (0 min, kadar je P+R ob razcepišču) L'_v – razdalja vožnje z OA (km), od razcepišča do P+R (0 km, kadar je P+R ob razcepišču) t_h – čas hoje (min) P – parkirnina (€/dan) t'_h – čas hoje od avta do postajališča (min) t_t – čakanje na JPP (polovica intervala v konici, v min) t''_h – čas hoje od JPP do cilja t_{jpp} – čas vožnje z JPP (min) R – cena vožnje z JPP (+parkiranje na P+R, €/dan) VOT – občutena vrednost časa (€/min); uporabi se vrednost povprečne mesečne neto plače za plačano uro v statistični regiji (podatek SURS, 2016). KM – občutena vrednost kilometra uporabe OA (€/km); uporabi se vrednost 0,15 €/km. Za vozlišča tipa B2 se v izračunu uporablja cena in čas vožnje z javnim kolesom, pri tipu D pa lahko tudi le čas hoje. Vlogi je treba priložiti izračun konkurenčnosti vozlišča P+R (K_{P+R}). Vsi podatki, uporabljeni v izračunu, morajo biti opredeljeni v skladu s projektno in investicijsko dokumentacijo. Vsako vozlišče je samostojen ukrep. V kolikor bo vlagatelj v operaciji prijavil več ukrepov, bo ocenjeno vsako posamezno vozlišče P+R. Vozlišče tipa D mora biti obvezno del operacije z več vozlišči P+R.	

Preverjanje upravičenosti sofinanciranja preplastitve pri rekonstrukciji križišč (v Prilogi B):

Merilo	Število točk
V križiščih je na glavni cesti predvideno umirjanje motoriziranega prometa (zožitve, ploščadi, grbine, ločilni otoki, zamiki osi vozišča). - Križišče je v celoti urejeno kot dvignjena ploščad v skladu s TSC 03.800 : 2009, ali semaforizirano križišče na večpasovni cesti, ki se ji zmanjša število prometnih pasov: 30 točk - Ostali fizični ukrepi (ločilni otoki, grbine, zožitve, zamiki osi vozišča): 20 točk - Umirjanje z zvočnimi zavorami: 10 točk - Umirjanje z optičnimi zavorami: 5 točk - Brez ukrepov umirjanja prometa na glavni cesti: 0 točk	0 - 30
V križiščih je predvideno nivojsko vodenje pešca in kolesarja preko neprednostne ceste (ploščad: dvignjen prehod za pešce in kolesarje, dvignjeno celotno križišče). - Preko vseh neprednostnih cest (ali celotno križišče kot dvignjena ploščad, ali v primeru semaforiziranega križišča na večpasovni cesti, ki se ji zmanjša število prometnih pasov prehod pločnika na višino ceste z naklonom manj kot 3%): 30 točk - Preko dela neprednostnih cest: 10 točk - Ni nivojskega vodenja: 0 točk	0 - 30
Zavijalni radiji za motorna vozila so zmanjšani na najmanjšo dopustno mero, glede na predvideno vrsto prometa. (Upošteva se radij, ki je največji glede na dopustnega) - Najmanjši dopusten radij v skladu s predpisi: 30 točk - Radij za 50% večji od najmanjšega dopustnega v skladu s predpisi: 0 točk $Ocena_{[t]} = 60 * \left(1,5 - \frac{radij_1}{radij_{1min}}\right)$ radij₁: načrtovan radij radij_{1min}: minimalen dopusten radij na istem mestu Najnižja ocena je 0 točk.	0 - 30
Ureditev vsebuje tudi oznake oziroma ukrepe za promocijo hoje in kolesarjenja kot prometnega načina.	10

Priloga B

OMEJITVE UPRAVIČENIH STROŠKOV

Stroški po posameznih ukrepih morajo biti v projektantskih popisih del z oceno stroškov dosledno ločeni na način, ki omogoča preverjanje skladnosti s pogoji povabila, strokovnimi zahtevami iz Priloge A in omejitvami sofinanciranja različnih del po posameznih ukrepih. Investicijska dokumentacija in popis del morata vključevati ločitev upravičenih in neupravičenih stroškov skladno z omejitvami.

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

PROJEKTI VOZLIŠČ PARKIRAJ IN PRESTOPI (P+R)

Do sofinanciranja so upravičene operacije gradnje vozlišč P+R, ki so del javnega potniškega prometa in javnih sistemov za izposajo javnih koles v mestnih naseljih in so smiselno umeščeni v prostor z vidika potreb po prevozu potnikov, tako da omogočajo prestopanje z osebnega avtomobila na bolj trajnostna prometna sredstva. Izvedbena dela v okviru operacij P+R se bodo izvajala s ciljem izboljšanja javnega potniškega prometa in sistemov za izposajo javnih koles ter spodbujanja njihove uporabe. Vozlišče P+R mora biti urejeno na način, da zagotavlja navezavo na uporabo javnega potniškega prometa ali sistema za izposajo javnih koles. Prestopanje mora biti vezano na postajo JPP ali na postajo javnega sistema za izposajo javnih koles. Vozlišča za prestopanje brez postaje, npr. iz avtomobila na lastno kolo ali sopotništvo (car pooling) ali parkirišče brez prestopne točke JPP ali sistema za izposajo javnih koles, niso predmet sofinanciranja v CTN.

Vsi elementi investicije morajo biti neločljivo povezani z zagotavljanjem infrastrukture za P+R.

Stroški morajo biti dosledno razmejeni v primeru, da parkirišče ni v celoti namenjeno P+R. Upravičeni stroški so samo tisti, ki so vezani izključno na sistem P+R. Razmejitev mora biti jasno razvidna iz vloge.

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 je tudi **izgradnja priključka vozlišča P+R na javno cesto in spremembe prometnega režima na cesti**, kjer poteka JPP povezava vozlišča s centrom mesta (prometni pas, namenjen javnemu prevozu potnikov – 'rumeni pas', prednostno vodenje avtobusov v križiščih).

Do sofinanciranja je upravičena **osnovna in dodatna oprema P+R** po 'Smernicah za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih' v poglavju 4.1.1. Tipologija opremljenosti, ne pa tudi dopolnilna ponudba vozlišča P+R.

Omejena je cena na enoto parkirnega mesta oz. upravičenega stroška posameznega parkirnega mesta glede na vrsto oz. tehnologijo izvedbe in lokacijo.

Omejitev višine upravičenih stroškov gradbenih del je v primeru gradnje nivojskega vozlišča P+R 3.000 EUR na parkirno mesto, v primeru gradnje parkirišč vozlišča P+R v večetažnem objektu v središču mesta ob vozlišču JPP pa 10.000 EUR na parkirno mesto. V omejitve se všttevajo vsa gradbena dela na parkirišču, vključno z vsemi prometnimi površinami, namenjenimi motornemu prometu. Gradbena dela na objektih, ki niso neposredno namenjeni osebnemu motornemu prometu in parkiranju, čeprav so del vozlišča P+R (npr. čakalnice za potnike, postajališče JPP, kolesarnice), so izvzeta iz omejitve. Stroški za gradbena dela na parkirišču, ki presegajo omejitev, niso upravičeni in jih krije upravičenec iz lastnih sredstev. V kolikor iz projektantskega popisa z oceno stroškov ni razvidna razmejitev del, se v omejitve upravičenega stroška na parkirno mesto šteje vsa dela – skupna investicijska vrednost ukrepa.

PROJEKTI ZA RAZVOJ KOLESARSKE INFRASTRUKTURE

Upravičeni stroški operacij so vsi stroški za vse dejavnosti v neposredni povezavi z zagotavljanjem kolesarske infrastrukture v zvezi s pripravo in izvedbo gradbenih, obrtniških in inštalacijskih del.

Kjer je kolesarska infrastruktura povezana z infrastrukturo za pešce (vzporeden potek), so upravičeni stroški operacije tudi stroški za vse dejavnosti v neposredni povezavi z zagotavljanjem infrastrukture za pešce, vključno z napravami in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in udobnejši promet pešcev preko križišč ter gradnja ali rekonstrukcija prehodov za pešce in kolesarje, saj gre za neločljivo povezano celoto.

Gradnja kolesarskih povezav

Omejitev upravičenih stroškov tekočega metra kolesarske povezave: Višina upravičenih stroškov je omejena z maksimalno ocenjeno vrednostjo investicije za tekoči meter **posamezne vrste ločene kolesarske povezave** po Smernicah za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, poglavje 8.1.5.. Vrednost investicije za tekoči meter je lahko višja od omejitve na posamezno vrsto kolesarske povezave, vendar bo sofinanciran le del do omejitve. Ocenjene vrednosti investicije na tekoči meter v smernicah so navedene za **optimalno** širino kolesarske povezave. V primeru vložene operacije z ožjo ali širšo kolesarsko povezavo, se maksimalna omejitev **relativno prilagodi** povprečni širini kolesarske povezave. (npr. omejitev višine upravičenih stroškov za tekoči meter kolesarske steze širine 2,0 m je 150,00 EUR, za 2,5 m široko kolesarsko stezo je 187,50 EUR, za minimum 1,5 m pa 112,50 EUR). Za izračun omejitve višine upravičenih stroškov se uporablja povprečno širino posamezne vrste kolesarske povezave po odsekih znotraj celotne kolesarske povezave v ukrepu.

Do sofinanciranja so upravičene tudi **rekonstrukcije križišč z napravami in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in udobnejši promet kolesarjev in pešcev preko križišč**, v kolikor preko njih poteka nova ali obstoječa kolesarska povezava, oziroma so zagotovljeni pogoji za varno kolesarjenje ter gradnja ali rekonstrukcija prehodov za pešce in kolesarje ob kolesarski povezavi. Nova ureditev mora jasno izkazati ureditev križišča, ki daje prednost kolesarski povezavi pred motoriziranim prometom (udobnejše prečkanje, povečanje površin namenjenih kolesarjem, ukrepi umirjanja prometa, ...).

V kolikor se preplasti celotno križišče, je upravičen strošek preplastitev površin, namenjenih izključno nemotoriziranemu prometu, in prehodov za pešce in kolesarje. Pri križiščih, ki po merilih iz Priloge A dosegajo vsaj 80 točk, je do financiranja dodatno upravičena tudi preplastitev površin, namenjenih motornemu prometu, ki po kvadraturi ne presega vsote površin namenjenih nemotoriziranemu prometu (pločniki, kolesarske površine), prehodov za pešce in kolesarje ter prometnih otokov. Če površine za motorni promet presegajo to vsoto, se znesek sofinanciranja sorazmerno zmanjša.

Upravičen strošek je tudi **urbana oprema**, ki je neposredno **povezana s promocijo kolesarjenja** (števcji kolesarjev, postaje za popravilo koles, ...) kot tudi oprema, ki kolesarjem **poveča udobje kolesarjenja**: prilagojena urbana oprema, nasloni za noge in držala na križiščih, kolesarjem prilagojena stikala za skrajšanje intervala zelene luči na semaforju, indukcijske zanke prilagojene kolesarjem in podobno.

Prestavitev komunalnih vodov in višinska nivelacija obstoječih komunalnih jaškov je upravičen strošek, v kolikor je nujna za izgradnjo površin za kolesarje. Gradnja javne razsvetljave je upravičen strošek ob novogradnjah oz. rekonstrukcijah kolesarskih povezav.

Višina sofinanciranja prestavitve komunalnih vodov in gradnje javne razsvetljave skupaj ne sme presegati **50% upravičenih stroškov znotraj ukrepa** (brez investicij v premostitvene objekte).

Do sofinanciranja je v celoti upravičena tudi **gradnja premostitvenih objektov**, kot so brvi, nadhodi, podhodi in dvigala za kolesarje, ki so namenjeni izključno kolesarjem in ostalim aktivnim prometnim načinom, v kolikor preko njih poteka nova ali obstoječa kolesarska povezava, oziroma so zagotovljeni pogoji za varno kolesarjenje.

Gradnja pločnikov ob kolesarskih povezavah:

Predmet sofinanciranja je gradnja ali rekonstrukcija pločnikov ali pešpoti, vključno z vso potrebno prometno opremo in signalizacijo. Označitev pasu za pešce (oznaka 5234) po Pravilniku o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15) ni predmet sofinanciranja.

Omejitev upravičenih stroškov tekočega metra pločnika je 150 EUR/m za povprečno širino 1,5 m. Vrednost investicije za tekoči meter je lahko višja od omejitve, vendar bo sofinanciran le del do omejitve. V primeru vloženega projekta z ožjo oz. širšo povprečno širino pločnikom znotraj ukrepa, se omejitev upravičenih stroškov relativno prilagodi povprečni širini pločnika. Za izračun omejitve višine sofinanciranja se uporablja povprečno širino pločnika znotraj ukrepa.

Skupni prometni prostor kot eksperimentalna prometna ureditev:

Kot del kolesarske povezave so lahko predmet sofinanciranja so rekonstrukcije mestnih ulic v eksperimentalno prometno ureditev po načelu skupnega prometnega prostora.

Parkirišča za kolesa

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

- **kolesarskih stojal** (največ do 200 EUR na stojalo),
- **nadstrešnic** nad parkirišči za kolesa,
- **varnih kolesarnic** za dolgotrajno parkiranje na/ob glavnih generatorjih prometa (največ do 1.500 EUR na parkirišče).

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.

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** (največ do 15.000 EUR na postajo),
- **nakup koles** (največ do 1.000 EUR na kolo),
- **sistem upravljanja** (največ do 5.000 EUR na sistem).

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.