

Številka: 303-4/2026-1
Ljubljana, 26. 8. 2026

POVABILO

k predložitvi vlog za sofinanciranje operacij trajnostne mobilnosti z mehanizmom CTN (3. povabilo)

*v okviru »Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji«,
prednostna naloga 4: »Trajnostna mobilnost«,
specifičnega cilja RSO2.8.: »Spodbujanje trajnostne večmodalne mestne mobilnosti v okviru prehoda
na gospodarstvo z ničelno stopnjo neto emisij ogljika«*

Samo Turel

Predsednik ZMOS

1. SPLOŠNE INFORMACIJE

Posredniško telo (PT), pristojno za izbor operacij celostnih teritorialnih naložb (CTN), kar predstavlja 1. fazo postopka neposredne potrditve operaciji, je:

NAZIV:	Združenje mestnih občin Slovenije (ZMOS)
NASLOV:	Verdijeva ulica 10, 6000 Koper, Strokovna služba ZMOS
PREDSEDNIK:	Samo Turel, predsednik
ZASTOPNIK:	Miran Košpenda, sekretar
SPLETNA STRAN:	www.zmos.si
SPLETNA STRAN CTN:	www.zmos.si/ctn
E-MAIL:	info@zmos.si
TELEFON:	05 66 46 231

Dokumentacija povabila ter druge informacije v zvezi z izvajanjem mehanizma CTN v okviru specifičnega cilja (SC) RSO2.8. so dostopni na spletni strani ZMOS. Dokumentacijo povabila sestavljajo:

- Povabilo;
- Obrazec 1: Prijavni obrazec;
- Obrazec 2: Finančni obrazec.

1.1 Postopek neposredne potrditve operacij CTN

ZMOS v vlogi PT, pristojnega za izbor operacij CTN, v okviru izvedbe 1. faze postopka neposredne potrditve operacij z mehanizmom CTN, skladno z drugim odstavkom 23. člena *Uredbe o izvajanju uredbe (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, 13/25 in 16/26; v nadaljevanju Uredba EKP) in *Navodili organa upravljanja za izvajanje mehanizma celostnih teritorialnih naložb v programskem obdobju 2021–2027*, objavlja povabilo za predložitev vlog za operacije.

V 1. fazi PT ZMOS v okviru pregleda razvrsti vloge za operacije na podlagi meril iz povabila, ki temeljijo na Merilih za izbor operacij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji, prispevku posamezne vloge za operacijo k ciljem iz posamezne trajnostne urbane strategije ter k ciljem in kazalnikom iz Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027 v Sloveniji (PEKP). PT ZMOS po potrditvi seznama izbranih operacij obvesti mestne občine in PT, pristojen za izvajanje CTN v SC RSO 2.8, Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko (v nadaljevanju MZIE). S tem se zaključi 1. faza neposredne potrditve operacij CTN v SC RSO2.8.

V 2. fazi prijavitelji, ki so uvrščeni na seznam izbranih operacij, izdelajo vlogo za neposredno potrditev operacije ob upoštevanju *Navodil organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027 in Vsebinskih izhodišč za SC RSO2.8*. PT MZIE preveri ustreznost vloge v 2. fazi, o rezultatu preverjanja obvesti PT ZMOS, ki potrdi ustreznost vloge za odločitve o podpori, potrjene s strani PT v 2. fazi glede na operacijo, uvrščeno na seznam izbranih operacij. PT MZIE pripravi vlogo za odločitev o podpori za izbrani projekt oziroma program, ki ga izvaja upravičenec, in jo posreduje organu upravljanja, ki sprejme odločitev o podpori. Nato PT MZIE sklene pogodbo o sofinanciranju z upravičencem.

2. PRAVNE PODLAGE

Pravne podlage tega povabila so:

- Uredba (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;
- Uredba (EU) 2021/1058 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. junija 2021 o Evropskem skladu za regionalni razvoj in Kohezijskem skladu;
- Sporazum o partnerstvu med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2021-2027, št. CCI 2021SI16FFPA001;
- Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji, potrjen s strani Evropske komisije 12. 12. 2022, 22. 11. 2024 in 4. 3. 2026 v nadaljevanju PEKP;
- Uredba 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, 13/25 in 16/26);
- 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), v nadaljevanju UEM;
- Merila za izbor operacij v okviru Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji, verzija 3.0, november 2025;
- Navodila organa upravljanja za izvajanje mehanizma celostnih teritorialnih naložb v programskem obdobju 2021–2027, verzija 2.0, april 2025;
- Navodila organa upravljanja na področju zagotavljanja prepoznavnosti, preglednosti in komuniciranja evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027, verzija 2.1, marec 2026;
- Navodila organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, verzija 1.2, avgust 2024;
- Navodila organa upravljanja za načrtovanje, odločanje o podpori, spremljanje in poročanje o izvajanju evropske kohezijske politike v programskem obdobju 2021–2027, verzija 3.0, maj 2026, s priložo verzija 3.1, maj 2026;
- Smernice organa upravljanja za uporabo »načela, da se ne škoduje bistveno« pri izvajanju Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji, verzija 2.0, junij 2024;
- Smernice organa upravljanja za krepitev podnebne odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027, verzija 1.0, september 2023;
- Vsebinska izhodišča za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO 2.8.), verzija 2.0, april 2025

in **ostali veljavni predpisi in navodila organa upravljanja** v Republiki Sloveniji, objavljeni na spletnem naslovu www.evropskasredstva.si ter PT MZIE, objavljeni na spletnem naslovu <https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-infrastrukturo-in-energetiko/>, kakor tudi **druga veljavna zakonodaja in izvedbene uredbe EU** na področju predmeta tega povabila. Navedene pravne podlage morajo vlagatelji upoštevati pri pripravi vloge in izvajanju operacije.

3. PREDMET IN NAMEN POVABILA

Predmet sofinanciranja so operacije trajnostne mobilnosti, ki bodo prispevale k realizaciji PEKP 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, 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«.

Predmet sofinanciranja so le projekti, ki vključujejo ukrepe, ki so predvideni v akcijskem načrtu sprejete občinske celostne prometne strategije.

Poleg tega so do sofinanciranja upravičeni samo tisti ukrepi znotraj posameznih upravičenih namenov, kot je to določeno v 2. poglavju Vsebinskih izhodišč za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO 2.8).

Upravičeno območje izvajanja operacij je geografsko območje trajnostne urbane strategije mestne občine ali mestne občine z občinami funkcionalnega območja, ki ga trajnostna urbana strategija zajema.

4. UPRAVIČENCI

Upravičenci do nepovratnih sredstev po tem javnem povabilu so **mestne občine in pravne osebe javnega prava v delni/celotni lasti ali ustanoviteljstvu mestnih občin**.

Razpoložljiva sredstva se lahko dodelijo mestnim občinam, ki imajo na občinskem oziroma mestnem svetu sprejeto veljavno TUS.

Operacijo lahko izvaja več upravičencev, če to zahteva narava operacije, pri čemer morajo biti vsebinski sklopi in aktivnosti povezani v celoto.

5. UPRAVIČENI NAMENI IN POSEBNI POGOJI GLEDE NA UKREP

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 se spodbujajo čim bolj celoviti projekti, ki vključujejo več kot eno vrsto ukrepov. **Vsaka operacija mora prispevati h kazalnikom učinka in/ali rezultata PEKP**, v nasprotnem primeru ni upravičena do sofinanciranja.

Operacije tako na primer ne morejo vključevati zgolj ukrepa ureditve infrastrukture za pešce, ampak morajo vključevati tudi ukrepe, ki prispevajo h kazalniku učinka in/ali rezultata, na primer kolesarsko infrastrukturo ali namenske površine za JPP ipd.

Vsaka operacija mora v okviru upravičenih namenov prispevati k doseganju najmanj enega ali več, vsebinsko ustreznih, specifičnih kazalnikov učinka, ki se spremljajo na ravni posamezne operacije.

Glede na vrsto ukrepa mora biti izpolnjevanje vsakega pogoja izkazano in 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.

Za izpolnjevanje pogojev tega povabila glej tudi [VSEBINSKA IZHODIŠČA \(RSO 2.8\), april 2025, verzija 2.0](#).

5.1 Celovita preureditev ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti

Opis ukrepa:

Ukrepi pomenijo celovito (prometno in urbanistično-oblikovalsko) rekonstrukcijo ulic in cest z vzpostavitvijo novih površin oz. bistvenim izboljšanjem obstoječih površin za pešce in kolesarje, vključno z izvedbo ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce (kot npr. ozelenitev/zasaditev površin, vodni elementi), brez zožitev profila za pešce (ali kolesarje, če so vodeni po ločeni površini) ter sočasna izvedba ukrepov za zmanjšanje količine motoriziranega prometa.

Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti se lahko izvede v obliki naslednjih podukrepov:

- rekonstrukcija večpasovne ceste (zmanjšanje števila voznih pasov za motoriziran promet in zoženje širine vozišča na minimum, obvezna uvedba rumenih pasov za JPP in največ enega pasu v vsako smer za ostala motorna vozila);
- rekonstrukcija dvopasovne dvosmerne ceste z zoženjem širine vozišča na minimum;
- rekonstrukcija dvosmerne ceste v enosmerno, enopasovno (zmanjšanje števila voznih pasov in zoženje širine vozišča na minimum);
- vzpostavitev kolesarske ulice/ceste,
- uvedba skupnega prometnega prostora (angl. shared space);
- 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.

Posebni pogoji glede na vrsto ukrepa:

- 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 potrebno vključiti ukrepe umirjanja prometa iz tehničnih smernic TSC 03.800:2009 <i>Naprave in ukrepi za umirjanje prometa</i> in TSC 02.203 <i>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 parkirišč za: - vozila invalidnih oseb (znak 5352), - dostavna vozila (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 ustavljanje, dostavo in kratkotrajno parkiranje, 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 oziroma s spremenjenim prometnim režimom za motorni promet ipd.
Minimalna širina povezave	Minimalna širina povezave 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 štejejo 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.

5.2 Ureditev namenskih površin za javni potniški promet (JPP)

Opis ukrepa:

Gradnja in/ali rekonstrukcija postajališč JPP z opremo, urbano opremo in ozelenitvijo/zasaditvijo površin, kot npr. postavitve nadstrešnic, avtomatov za prodajo vozovnic, klopi, kolesarskih stojal, košev za smeti, prikazovalnikov ali vitrin za vozne rede, ureditev taktilnih oznak, prometne signalizacije, zelenih streh nadstrešnic, sistemov za obveščanje potnikov;

Gradnja in/ali rekonstrukcija postaj JPP z opremo, urbano opremo in ozelenitvijo/zasaditvijo površin, kot npr. ureditev dostopnih in uvoznih površin, postavitve nadstrešnic, avtomatov za prodajo vozovnic, klopi, kolesarskih stojal, košev za smeti, prikazovalnikov ali vitrin za vozne rede, ureditev taktilnih oznak, prometne signalizacije, zelenih streh nadstrešnic, sistemov za obveščanje potnikov, postavitve polnilne oz. oskrbovalne infrastrukture;

Uvedba rumenih pasov za JPP, s prilagoditvijo križišč in signalizacije, vključno s prilagoditvijo semaforkega sistema.

Posebni pogoji glede na vrsto ukrepa:

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 ¹ predvideno zaprto čakalnico za najmanj 15 oseb. Postaje morajo biti prilagojene invalidom skladno z Zakonom o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI) ² .
Dostop do avtobusne postaje oz. postajališča	Do avtobusne postaje oz. postajališča je zagotovljena varna peš in, kjer relevantno, kolesarska povezava, skladno s pogoji iz 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) ³ .
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 objektov⁴; - 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).

5.3 Infrastruktura za pešce

Opis ukrepa:

Urejanje infrastrukture za pešce se izvede kot gradnja in/ali rekonstrukcija pločnikov in ostalih peš povezav, vključno s preureditvijo vseh površin za motorni promet v površine območja za pešce, napravami in ukrepi za umirjanje prometa, ki zagotavljajo varnejši in prijetnejši promet pešcev, prometno signalizacijo, urbano opremo in izvedbo ukrepov za udobnost in privlačnost infrastrukture za pešce, kot npr. ozelenitev/zasaditev površin.

Podpira se tudi 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. zelenitev/zasaditev površin.

Možne so še vzpostavitev prehodov za pešce in rekonstrukcije križišč kot del obsežnejših projektov vzpostavitve peš povezav, s katerimi se povečuje površine za trajnostne oblike mobilnosti in minimalizira površine za motoriziran promet.

¹ 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).

² Zakon o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (Uradni list RS, št. 14/23).

³ Zakon o cestah (ZCes-2) (Uradni list RS, št. 132/22, 140/22 – ZSDH-1A, 29/23 in 78/23 – ZUNPEOVE).

⁴ Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov (Uradni list RS, št. 41/18 in 199/21 – GZ-1).

Ukrep urejanja infrastrukture za pešce **ne more biti samostojen ukrep** v okviru ene operacije, temveč je obvezna kombinacija z drugimi upravičenimi nameni, ki prispevajo h kazalnikom učinka in/ali rezultata PEKP.

Posebni pogoji glede na vrsto ukrepa:

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 izpolnjevati standard za hojo vstric 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. <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 cest.⁵</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.

⁵ 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).

	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.
--	---

5.4 Kolesarska infrastruktura

Opis ukrepa:

Podpira se 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.

Ukrepi lahko vključujejo postavitve 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.

Upravičena je tudi postavitve/nadgradnja postaj sistema izposoje javnih koles, z ustreznim številom koles ali električnih koles.

Posebni pogoji glede na vrsto ukrepa:

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.
Neposrednost kolesarske povezave	Dolžina povezave predstavlja kolesarsko traso, ki ni 20 % daljša od optimalne dolžine in daljša trasa nima večjega števila križanj 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.
Števce 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. Po zaključku projekta se štetje uporabnikov kolesarske povezave izvaja s postavitvijo števca kolesarjev, ki šteje kolesarje v obe smeri, podatki se zajemajo v realnem času. Podatke o uporabnikih kolesarske povezave bo upravičenec podprte operacije poročal posredniškemu telesu na letni ravni (vsota vseh mimovozečih kolesarjev od 1. 1. do 31. 12. istega leta) še najmanj 5 koledarskih let po zaključku operacije.
Širina kolesarskih površin	Kolesarske površine morajo biti projektirane na normalne širine za posamezno vrsto kolesarske površine po Pravilniku o kolesarskih površinah (Uradni list RS, št. 36/18 in 132/22 – ZCes-2) ali širše. 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, manjšo 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 voznih 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 pomena ter projektni pogoji mnenjedajalcev, zaradi katerih se s tehničnimi rešitvami ne da zagotoviti primernih širin za ločevanje površin za vse prometne načine.</i> <i>*** Normalne širine voznih pasov skladno z 28. ali 32. členom Pravilnika o projektiranju cest.</i>

Parkirišča za kolesa:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Načrtovanje skladno s smernicami	Parkirišče je tehnično načrtovano skladno s smernicami za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih. 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 omogočati 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 je v sistemu na voljo na izposajo celo leto, tudi preko zime. V primeru, da sistem vključuje tudi električna kolesa, mora biti vsaj 50 % električnih koles v sistemu na voljo na izposajo celo leto.
Ažurne informacije o številu razpoložljivih koles na posamezni postaji	Sistem bo omogočal spremljanje aktualnih (v realnem času) informacij o številu razpoložljivih koles na posamezni postaji na spletnem portalu ali aplikaciji za mobilne telefone.

5.5 Digitalizacija za spodbujanje trajnostne mobilnosti

Opis ukrepa:

Upravičeni so projekti digitalizacije za spodbujanje trajnostne mobilnosti, kar vključuje uporabo 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:

- podpora rabi JPP (vključno s sistemi validacij potnikov in spremljanja števila potnikov na vozilih),
- prednostno vodenje pešcev in kolesarjev,
- enostavno in uporabniku prijazno prehajanje med različnimi oblikami mobilnosti,
- izvajanje ukrepov trajnostne parkirne politike,
- omejevanje motornega prometa v mestnih jedrih, območjih prijaznega prometa in brezemisijjskih conah,
- vzpostavitev odzivne prometne signalizacije za prednostno vodenje vozil JPP, pešcev in kolesarjev ter omejevanje hitrosti,
- podpora rabi sopotništva ali souporabi vozil.

5.6 Spodbujanje uporabe alternativnih goriv v mestih

Opis ukrepa:

Upravičeni so projekti za uporabo alternativnih goriv v mestih v okviru potreb za izvajanje gospodarske ali negospodarske javne službe.

Podpira se (1) postavitve polnilne ali oskrbovalne infrastrukture za polnjenje brezemisijjskih vozil za izvajanje gospodarske ali negospodarske javne službe in (2) nakup novih brezemisijjskih vozil za okolju prijazen mestni promet v okviru izvajanja gospodarske javne službe. Brezemisijjska vozila v okviru tega povabila pomenijo vozila brez emisij iz izpušne cevi, kar zajema 100 % električna vozila ali vozila na gorivne celice na osnovi vodika.

Posebni pogoji glede na vrsto ukrepa:

Polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura:

Specifični pogoji	Opis specifičnega pogoja
Tehnične zahteve	Za vzpostavitev, delovanje in vzdrževanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture se upoštevajo tehnične zahteve, kot jih določa 30. člen ZIAG in pripadajoči podzakonski predpisi, Uredba AFIR⁶ 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.
Uporaba 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.⁷
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.
Ponužanje 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. 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.

⁶ 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.

⁷ 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.

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 ⁸ .
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.

V primeru razhajanj med pogoji navedenimi v povabilu in pogoji navedenimi v Vsebinskih izhodiščih Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za prednostno nalogo za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO 2.8.), verzija 2.0, **prevladajo** slednja.

6. RAZPOLOŽLJIVA SREDSTVA, VIŠINA SOFINANCIRANJA IN OBDOBJE ZA PORABO SREDSTEV

6.1 Razpoložljiva sredstva in mejne vrednosti operacij

Sofinanciranje ukrepov, ki bodo podprti z mehanizmom CTN, delno financirata Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) in Republika Slovenija (RS).

Okvirna višina razpoložljivih nepovratnih sredstev evropske kohezijske politike (EKP) za sofinanciranje operacij po tem povabilu je:

Razpoložljiva nepovratna sredstva EKP	Kohezijska regija Vzhodna Slovenija	Kohezijska regija Zahodna Slovenija ⁹	Skupaj
1. Razpoložljiva nepovratna sredstva - skupaj	3.310.924,22	3.361.950,15	6.672.874,37
1.1 sredstva ESRR	2.814.285,58	1.680.975,07	4.495.260,65
1.2 sredstva proračuna RS	496.638,64	1.680.975,08	2.177.613,72

Pri vseh operacijah morajo biti sredstva za plačilo neupravičenih stroškov, morebitnih stroškov primanjkljaja (neto prihodkov) in morebitnih ostalih stroškov, ki ne bodo financirani s strani sredstev EKP, zagotovljena iz lastnih in/ali drugih virov.

⁸ 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.

⁹ Razpisana nepovratna sredstva EKP v Kohezijski regiji Zahodna Slovenija ne vključujejo sredstev za izvedbo operacije strateškega pomena Evropska prestolnice kulture GO! 2025.

7. OBDOBJE UPRAVIČENOSTI IN UPRAVIČENI STROŠKI

7.1 Obdobje upravičenosti

Stroški in izdatki operacije so upravičeni, če so upravičencu nastali in so plačani (oz. v primeru stroškov na enoto in pavšalnih zneskov, če so bili ukrepi izvedeni) v obdobju **od 1. januarja 2021 oziroma od potrditve DIIP-a za obravnavano operacijo do 31. decembra 2029** in znotraj obdobja upravičenosti, določenega s pogodbo o sofinanciranju, oziroma odločitvijo o podpori OU.

Operacije se lahko začnejo pred predložitvijo vloge na to povabilo, vendar operacije ne smejo biti fizično zaključene pred oddajo vloge za operacijo na PT ZMOS. Za operacije CTN pomeni zaključek operacije, ko je ta fizično zaključena oz. so vse aktivnosti popolnoma izvedene. Operacije, pri katerih so bile vse aktivnosti v celoti izvedene, preden se je prijavitelj prijavil na to povabilo, niso upravičene do sofinanciranja.

Pri določitvi datuma zaključka operacije v smislu zaključka financiranja je pomembno načrtovanje dinamike plačil in izdajanja zahtevkov za izplačila. Obdobje trajanja operacije naj vključuje čas za izvedbo glavnih projektnih dejavnosti ter tudi čas za administrativni zaključek operacije (oddaja končnega poročila PT MZIE).

7.2 Upravičeni stroški

Stroški in izdatki so upravičeni, če:

- so z operacijo neposredno povezani in so potrebni za njeno izvajanje ter so v skladu s cilji operacije;
- so dejansko nastali: za dela, ki so bila opravljena; za blago, ki je bilo dobavljeno; oziroma za storitve, ki so bile izvedene;
- so pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja;
- nastanejo in so plačani v obdobju upravičenosti;
- temeljijo na verodostojnih knjigovodskih in drugih listinah in
- so v skladu z veljavnimi pravili Unije in nacionalnimi predpisi.

Dvojno uveljavljanje stroškov in izdatkov, ki so že bili povrnjeni iz katerega koli drugega vira evropskih sredstev, ni dovoljeno.

V okviru upravičenih ukrepov 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;

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

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

Neupravičeni stroški so:

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

Podrobnejša navodila v zvezi s posameznimi kategorijami in vrstami upravičenih stroškov so navedena v *Navodilih organa upravljanja o upravičenih stroških za sredstva evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027* ([povezava](#)).

7.3 Omejitve priznanih upravičenih stroškov

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

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

a) celovita prenova ulic in cest

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

b) območje skupnega prometnega prostora

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

c) prometna infrastruktura za pešce in kolesarje

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

d) urbana oprema in ozelenitev

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

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

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

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

e) premostitveni objekti

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

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

f) komunalna infrastruktura

Gradnja komunalne infrastrukture (npr. javna razsvetljava, odvodnjavanje, potrebne prestavitve vodov...) se šteje kot upravičen namen, če je njena izgradnja oziroma prenova nujna 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, tj. deleža površin, ki je namenjen pešcem in kolesarjem.

g) parkirišča za kolesa in mikromobilnost

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

- **kolesarskih stojal in stojal za vozila za mikromobilnost,**
- **polnilnic za električna kolesa in vozila za mikromobilnost,**

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

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

h) uvedba ali nadgradnja sistema izposoje javnih koles

V okviru ureditve kolesarske povezave je do sofinanciranja upravičena tudi:

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

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

i) polnilna oz. oskrbovalna infrastruktura

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

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

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

j) brezemisijška vozila

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

8. POGOJI ZA IZBOR OPERACIJ

8.1 Splošni in horizontalni pogoji ter zahteve

Predmet operacije mora biti skladen s predmetom tega povabila. Vloga za dodelitev nepovratnih sredstev mora biti predložena v skladu z zahtevami tega povabila. V primeru, da le del operacije ni skladen s predmetom tega povabila, morajo biti stroški neskladnega dela operacije opredeljeni kot neupravičeni.

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;
- upoštevajo in spodbujajo enakost moških in žensk, vključevanje načela enakosti spolov ter vključevanje vidika enakosti spolov;
- preprečujejo diskriminacijo na podlagi spola, rase ali narodnosti, vere ali prepričanja, invalidnosti, starosti ali spolne usmerjenosti. Pri tem se zlasti upošteva dostopnost za invalide.

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

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

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

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

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 programu ([povezava](#)).

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 MZIE.

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 odpornosti infrastrukture v obdobju 2021–2027 (2021/C 373/01) ([povezava](#); 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 MZIE.

Upravičenci do sredstev morajo navesti vir sofinanciranja z dnem izdaje odločitve o podpori ali podpisa pogodbe o sofinanciranju operacije EKP 2021–2027 v skladu z »Navodili organa upravljanja na področju zagotavljanja prepoznavnosti, preglednosti in komuniciranja evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027«. Za pravilno označitev se uporabi enega izmed načinov označitve, ki so podrobneje opredeljeni v podpoglavju 3.3. predmetnih navodil.

8.2 Posebni pogoji

Pogoji za operacije, ki se sofinancirajo v okviru SC RSO2.8., so:

1. operacije so zastavljene skladno s cilji, opredeljenimi v TUS mest, kakor tudi cilji tega SC;
2. operacije so zastavljene skladno s cilji, opredeljenimi v občinskih celostnih prometnih strategijah;
3. operacija se izvaja na območju mestne občine oziroma občin širšega območja mesta, ki ga zajema veljavni TUS;
4. operacija upošteva oziroma izpolnjuje pogoje, navedene za posamezne vrste ukrepov v poglavju 5 tega povabila oziroma v vsebinskih izhodiščih;
5. pripravljenost operacije – operacija mora biti izvedljiva v obdobju trajanja finančne perspektive 2021–2027, za kar prijavitelj predloži najmanj Dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP) in zadnjo veljavno investicijsko dokumentacijo, izdelano v skladu z določbami UEM, in podrobnejši terminski načrt izvedbe operacije;
6. operacija mora biti skladna z mejno vrednostjo za upravičenost, ki znaša najmanj 250.000 EUR skupno priznanih upravičenih stroškov;
7. prijavljene operacije morajo imeti načrtovana sredstva v NRP oz. v finančnem načrtu. Ob oddaji vloge je potrebno priložiti NRP oz. finančni načrt, v katerega je uvrščena operacija in, če je potrebno, podati izjavo, da se bo operacija v NRP oz. finančnem načrtu v nazivu in/ali vrednosti uskladila do izdaje prvega zahtevka za izplačilo.

9. KAZALNIKI REZULTATA IN UČINKA TER SPECIFIČNI KAZALNIKI

Operacije morajo prispevati k doseganju kazalnikov učinka in/ali kazalnikov rezultata SC RSO2.8. Operacije morajo poleg tega prispevati k doseganju najmanj enega, lahko pa tudi več specifičnih kazalnikov učinkov.

9.1 Kazalnika rezultata

ID	Kazalnik	Merska enota	VKR		ZKR	
			Izhodišče	Cilj 2029	Izhodišče	Cilj 2029
RCR62	Število potnikov na leto, ki uporabljajo novi ali posodobljeni javni prevoz	uporabniki/leto	0	405.000	0	735.000
RCR64	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo	uporabniki/leto	0	200.000	0	400.000

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.

9.2 Kazalniki učinka

ID	Kazalnik	Merska enota	VKR		ZKR	
			Mejnik 2024	Cilj 2029	Mejnik 2024	Cilj 2029
RCO58	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	km	0	10	0	10
RCO59	Infrastruktura za alternativno gorivo (oskrbovalna/polnilna mesta)	oskrb. / poln. mesta	0	5	0	2
RCO60	Mesta z novimi ali posodobljenimi digitaliziranimi sistemi mestnega prometa	mesta	0	2	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.

9.3 Specifični kazalniki

Specifični kazalniki na ravni operacije so lahko:

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.

10. METODOLOGIJA IN MERILA ZA OCENJEVANJE VLOG

Predlagane operacije, ki bodo izpolnjevale pogoje za upravičenost do sofinanciranja, se bodo presojale na podlagi meril za ocenjevanje. Merila za ocenjevanje oz. izbor operacij temeljijo na naslednjih dokumentih:

- »Program evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji«,
- »Merila za izbor operacij v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027 v Sloveniji«;
- »Vsebinska izhodišča za prednostno nalogo za upravičence mehanizma CTN za pripravo projektov trajnostne mobilnosti (RSO 2.8.), verzija 2.0, april 2025«.

Vse pravočasne in formalno popolne vloge v skladu z javnim povabilom bo ocenila Strokovna komisija ZMOS za izvedbo CTN v obdobju 2021-2027 po spodnjih merilih.

Merila za izbor operacij v okviru tega povabila so razvrščena v sklop A, B in C. V okviru posameznega sklopa so določena merila za ocenjevanje operacij. Operacije se točkujejo glede na prispevek posamezne operacije k merilu. Operacija lahko prispeva k enemu ali več merilom, obvezno pa mora izpolnjevati merila iz sklopa B in C.

Sklop A: Stopnja pripravljenosti operacije		
A1	Investicija se na terenu na dan oddaje vloge že izvaja. Dokazila (primeroma): <i>zapisnik o uvedbi del, računi za gradbene situacije ipd.</i>	2 točki
A2	Izveden je postopek izbire izvajalca v skladu z ZJN-3 (izbira izvajalca za glavno aktivnost).	2 točki
A3	Pridobljena so vsa zemljišča oziroma urejena vsa pravna razmerja na zemljiščih, potrebna za izvedbo operacije, ki omogočajo gradnjo (pravica graditi). Dokazila (primeroma): <i>zemljiškoknjižni izpiski, pogodbe ipd.</i>	2 točki

A4	Sprejet je sklep o potrditvi nivoja investicijske dokumentacije, ki je višji od osnovnega DIIP in sicer vsaj PIZ ali IP.	2 točki
Sklop B: Prispevek h kazalnikom rezultata in/ali učinka in specifičnim kazalnikom		
B1	Število potnikov na leto, ki uporabljajo novi ali posodobljeni javni prevoz ¹²	
	Od vključno 35.000 oseb ali več	3 točke
	Od vključno 10.000 do 34.999 oseb	2 točki
	Do vključno 9.999 oseb	1 točka
B2	Število potnikov na leto, ki uporabljajo namensko kolesarsko infrastrukturo ¹³	
	Od vključno 35.000 oseb ali več	3 točke
	Od vključno 10.000 do 34.999 oseb	2 točki
	Do vključno 9.999 oseb	1 točka
B3	Namenska kolesarska infrastruktura, ki je prejela podporo	
	Od vključno 3 km ali več	3 točke
	Od vključno 1 do 2,999 km	2 točki
	Do vključno 0,999 km	1 točka
B4	Infrastruktura za alternativno gorivo (oskrbovalna/polnilna mesta)	
	5 ali več oskrbovalnih/polnilnih mest	3 točke
	2-4 oskrbovalnih/polnilnih mest	2 točki
	1 oskrbovalno/polnilno mesto	1 točka
B5	Mesta z novimi ali posodobljenimi digitaliziranimi sistemi mestnega prometa	
	1 digitaliziran sistem mestnega prometa	3 točke
B6	Prispevek k specifičnim kazalnikom učinka na ravni operacije	
	Operacija prispeva k 5 ali več specifičnim kazalnikom	3 točke
	Operacija prispeva k 2-4 specifičnim kazalnikom	2 točki
	Operacija prispeva k 1 specifičnemu kazalniku	1 točka
Sklop C: Merila za dodatno skladnost z nameni SC RSO2.8.		
C1	Prispevek k družbeni spremembi ter k dvigu družbene ozaveščenosti	1 točka
C2	Operacija vključuje ukrepe za zagotavljanje dostopnosti, vključno z dostopnostjo za invalide	1 točka
C3	Operacija se navezuje na aktivnosti iz drugih specifičnih ciljev PEKP	1 točka
C4	Operacija vključuje uporabo sodobnih tehnologij v urbanih prometnih sistemih	1 točka
C5	Operacija zajema ukinitve parkirnih mest	1 točka
C6	Operacija vključuje premostitveni objekt	1 točka
C7	Operacija vključuje ozelenitev in urbano opremo	1 točka
C8	Operacija prispeva k doseganju ciljev Celovitega nacionalnega energetskega in podnebne načrta (NEPN)	1 točka

Spodnja meja točk (skupni seštevek po sklopih A, B in C), ki jih mora vsaka posamezna operacija doseči glede na predpisana merila, je 3 točke, pri čemer morajo biti vsaj 1 točka iz sklopa B in 2 točki iz sklopa C.

Doseganje meril iz sklopa A se dokazuje z ustreznimi dokazili. Doseganje meril iz sklopa B in C mora biti izkazano v investicijski dokumentaciji.

¹² Podatki o številu potnikov so statistični podatki, pridobljeni na podlagi izvedenih validacij potnikov na vozilih v okviru linijskega mestnega potniškega prometa in se ocenjuje za prvo koledarsko leto po zaključku operacije.

¹³ Šteje se število uporabnikov oziroma poti, ki jih zaznajo avtomatski števeci kolesarjev, v prvem letu po izgradnji infrastrukture.

Seznam izbranih operacij bo oblikovan na način, da se bo seštelo dosežene točke iz vseh treh sklopov. Višje na seznamu izbranih operacij bodo tako razvrščene operacije, ki dosegajo višje število točk. V primeru doseganja istega števila točk prijavljenih operacij bodo na seznamu izbranih operacij višje razvrščene tiste operacije, ki prispevajo k večjemu številu meril iz sklopa B, nato pa k večjemu številu meril iz sklopa C.

Seznam izbranih operacij bo oblikovan glede na razpoložljiva nepovratna sredstva PEKP, a največ do višine potrjene indikativne alokacije sredstev po mestnih občinah za SC RSO2.8.

11. ROK ZA ODDAJO IN NAVODILA ZA PREDLOŽITEV VLOGE

Rok za oddajo vlog za izbor operacij po tem povabilu je 26. 9. 2026. Prepozno prispele vloge bodo zavržene. V primeru nepopolnih vlog bodo vlagatelji pozvani k dopolnitvi vloge v roku 5 delovnih dni. V kolikor vlagatelj ne predloži zahtevanih dopolnitev v postavljenem roku, se vloga zavrže.

Vloga za operacijo se izpolni smiselno z vpisom zahtevanih podatkov, pri čemer se vnašajo podatki iz najvišjega investicijskega dokumenta. Usklajenost občinskega NRP z investicijsko dokumentacijo do oddaje vloge na to povabilo ni zahtevana.¹⁴ V finančnem obrazcu se podatki vpisujejo samo v polja, označena z rumeno barvo.

Po pregledu vloge z vidika formalne popolnosti in pravočasnosti, sledi vsebinski pregled vlog, v okviru katerega so lahko vlagatelji pozvani k dodatnim pojasnilom, razjasnitvam oziroma dopolnitvam vlog, in sicer v roku, ki ga določi pregledovalec vloge, upoštevajoč obseg zahtevanih dopolnitev. V kolikor vlagatelj ne predloži zahtevanih dopolnitev v tem roku, se vloga zavrže.

Obvezne priloge k vlogi v 1. fazi so:

1. izpolnjen prijavitni obrazec;
2. izpolnjen finančni obrazec;
3. veljaven TUS in sklep o potrditvi TUS;¹⁵
4. veljavno občinsko celostno prometno strategijo in sklep o potrditvi,
5. investicijska dokumentacija, iz katere je razvidna izvedljivost operacije v obdobju trajanja finančne perspektive 2021-2027 in prispevek k doseganju kazalnikov iz poglavja 9 tega Povabila:
 - izdelan DIIP v skladu z določbami UEM in sklep o potrditvi DIIP,
 - če obstaja, višji nivo investicijske dokumentacije (vsi dokumenti, npr. v primeru novelacije IP se predloži tudi osnovni IP), vključno s sklepi o potrditvi investicijske dokumentacije;
6. dokument o zagotovljenih sredstvih za izvedbo operacije – podpisan NRP, v katerega je uvrščena operacija, ki je predmet vloge, oziroma smiselno finančni načrt, potrjen letni program dela ipd.;
7. dokazila o izpolnjevanju merila za pripravljenost operacij (sklop A), če operacija izpolnjuje in vlagatelj uveljavlja doseganje merila za stopnjo pripravljenosti projekta.

¹⁴ Uskladitev je potrebna do predložitve prvega zahtevka za izplačilo.

¹⁵ V kolikor je vlagatelj TUS in sklep o potrditvi TUS že predložil na PT ZMOS v okviru prijave operacij na predhodno povabilo CTN, ponovna oddaja TUS in sklepa o potrditvi TUS ni potrebna.

Vloga se odda **izključno v elektronski obliki** in sicer preko elektronske pošte na info@zmos.si. Če dokumentacija vloge presega 10 MB, se vloga pošlje z uporabo [Spletnega odložišča velikih datotek \(SOVD\)](#).¹⁶

Dokumenti v elektronski obliki morajo biti predloženi v podpisani obliki,¹⁷ tj. z uporabo digitalnih podpisov. Dokumenti se lahko izjemoma oddajo tudi v skenirani obliki, iz katere mora biti nedvoumno razviden podpis odgovorne osebe. V primeru oddaje dokumentov v skenirani obliki je potrebno vlogi priložiti tudi nepodpisane verzije dokumentov, ki omogočajo strojno branje (npr. Word, Excel datoteke ipd.).

Dokumentacijo povabila lahko upravičenci pridobijo na spletni strani ZMOS na naslovu www.zmos.si/ctn. Vprašanja glede prijave vlog na to povabilo lahko upravičenci pošljejo na elektronski naslov info@zmos.si.

Vlagatelji bodo o končnem izboru operacij po potrditvi seznama izbranih operacij na Skupščini ZMOS obveščeni pisno preko elektronske pošte ter z objavo seznama izbranih operacij na spletni strani ZMOS.

¹⁶ Zgolj izjemoma, če je delovanje SOVD moteno, lahko upravičenci dokumentacijo oddajo tudi z uporabo drugih podobnih digitalnih rešitev, ki omogočajo Sekretariatu CTN varen prevzem datotek.

¹⁷ Vloga mora biti digitalno podpisana s strani zakonitega zastopnika vlagatelja ali osebe, ki ima pisno pooblastilo s strani zakonitega zastopnika za podpis vloge, ter, kjer je to označeno na obrazcih, s strani osebe, ki je izpolnila obrazec.