

Priloga 1 - Cestni promet

Koda	Ukrep	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
Elementi cestnega omrežja						
Ro.1	Avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)		Odsek je del celovitega omrežja TEN-T. Pred leti je bil zgrajen avtocestni odsek med Slivnico pri Mariboru in Draženci blizu Ptuja. Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času zgoščenega prometa med turistično sezono. Ugotovljeno je, da bo leta 2030 prepustnost presežena. Predvsem gre za problem povečanega prometa v turistični sezoni, saj med Ptujem in mejo s Hrvaško poteka po dvopasovni glavni cesti. V tem času nastajajo večji prometni zastoji, kar dodatno obremenjuje okolje. Ukrep pomeni novogradnjo avtoceste, saj je to edini manjkajoči AC-odsek med Mariborom in Zagrebom (dolžine 13 km), ki ga je še treba zgraditi. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.1.1	avtocesta Draženci–Gruškovje (HR)				2015-2018	DARS
Ro.2	Dograditev avtocestnega predora Karavanke		Odsek je del celovitega omrežja TEN-T in je zdaj zgrajen kot polovična AC, zato je prometni pretok slabši. Pri sedanjih ureditvi je problematična prepustnost v času povečanega prometa, ko nastajajo zastoji. Pojavljajo se nekaj kilometrov dolge kolone v posameznih dnevih. Zaradi varnosti je omejen promet tovornih vozil oz. je vstop in predor nadzorovan. Poleg tega se prometne obremenitve letno povečujejo, tako da bi se obseg in število dni z zastoji še povečevala, kar je problematično z vidika uporabnikov (zastoji, obremenjevanje okolja) in upravljavca predora (zagotavljanje varnosti). Enocestni predor nima druge možnosti, kakor da se zgradi druga cev in takoj sanira obstoječa (prva predorska cev) ter da se v njo vzpostavi enosmerni promet. S tem bo dosežen polni profil štiripasovne avtoceste. Povečana bo varnost prometa, s čimer bodo izpolnjene tudi zahteve direktive o varnosti v predorih (Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta št. 2004/54/ES z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.2.1	Izgradnja druge cevi predora Karavanke in dograditev druge polovice AC		2017-2019	DARS	2016-2023	DARS
Ro.2.2	Obnova obstoječe cevi predora Karavanke		do 2017	DARS	2022-2023	DARS
Ro.3	Razvoj zasnovne počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju in ureditev površin na nekdanjih mednarodnih mejnih prehodih		Uredba TEN-T 1315/2013 v 19. členu opredeljuje prednostne naloge držav članic za razvoj cestne infrastrukture. Med drugim predvideva zagotavljanje ustreznih parkirnih površin za gospodarske uporabnike, tako pa tudi stopnje varnosti in varovanja. Zagotovljena naj bi bila informacijska podpora glede števila razpoložljivih in prostih mest na parkiriščih ter za boljše izkoriščenost obstoječih parkirišč (ITS). Poleg tega je treba poskrbeti za dodatno zmogljivost s širitvijo obstoječih parkirišč oz. po potrebi z graditvijo novih. Zaradi vključitve Republike Slovenije v EU in sprejetja schengenske ureditve na mejah države je mejne točke treba preurediti oz. jim dati druge funkcije. V okviru ukrepa je treba pripraviti pregled in analizo mejnih točk, ugotoviti potrebe na njih, opredeliti novo, spremenjeno funkcijo in pripraviti projekte preureditve teh površin. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.3.1	Ureditev počivališč/parkirišč					
Ro.3.1.1	Uvedba ITS		2016-2017	DARS	2017-2025	DARS
Ro.3.1.2	Preučitev števila potrebnih parkirišč		2016-2018	DARS		
Ro.3.1.3	Izvedba dodatnih počivališč/parkirišč in mest za nadzor za tovorna vozila		2018	občine/zasebni investitor/DARS	2019-2025	občine/zasebni investitor/DARS
Ro.3.2	Ureditev AC in HG v okviru površin na bivših MMP		2016-2022	DARS	po 2017	DARS
Ro.4	Povezava Bele krajine z Novim mestom		Bela krajina je slabše povezana na regijska središča oz. je njihova dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenskih razmer otežena. Z večjo dostopnostjo bosta zagotovljeni možnost za prihodnji razvoj in ustreza povezanost regij v gospodarskem in družbenem smislu. Na tem območju je v zimskih razmerah treba izboljšati dostopnost čez Gorjance. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jednega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se kar najbolj uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Le v posameznih primerih oz. tam, kjer na obstoječi infrastrukturi ni mogoče zagotoviti ustreznega standarda, se preučijo možnosti pripraviti projekt zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.4.1	Začetek 3. razvojne osi - priključek NM vzhod - Revoz		2016-2017	DARS	2018-2022	DARS
Ro.4.2	3. razvojna os - jug (odsek Revoz - Maline)	Ro.4.1	2016-2022	DARS	po 2022	DARS
Ro.4.3	Povezava Maline - meja RH		2. etapa: 2016-2021; 3. etapa: 2018-2023	DARS	po 2022	DRSI
Ro.5	Mestno omrežje Novo mesto		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno na bivalnih območjih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustreza možnost za pretočnost daljinskega in ciljno-izvornega prometa v mestu. Z ukrepom se zagotovi tudi ustreznije razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.5.1	Obvozna cesta zahod	ukrep vezan na Ro.4.1 in R.4.2				
Ro.6	Povezava Bohinja in Bleda z Ljubljano		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja, predvsem med avtocesto in Bledom, se promet zgosti in nastajajo zastoji. To velja posebno za turistično sezono oz. konični promet ob koncu tedna. Ukrep predvideva rekonstrukcijo sedanje ceste, s katero se ustvari ustreza možnost pretočnosti za daljinski promet in ciljno-izvorni promet v mestu, ter gradnjo južne obvoznice Bleda. Z ukrepoma se zagotovi tudi ustreznije razmere v bivalnem in naravnem okolju. Preučiti je treba možnost izboljšanja dostopnosti z javnim potniškim prometom (obstoječa železniška povezava, alternativne oblike prevoza, ITS ...). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.6.1	Obvoznica Bled jug		2016-2018	DRSI/Občina Bled	2019-2022	DRSI/Občina Bled
Ro.6.2	Obvoznica Bled sever		2016-2018	Občina Bled + DRSI	2016-2019	Občina Bled + DRSI
Ro.6.3	Lesce - Bled		2018-2021	DRSI/Občini Bled in Radovljica	2021-2023	DRSI/Občini Bled in Radovljica
Ro.7	Povezava Predela, Bovca, Tolmina in Cerknega z Ljubljano		Posamezna območja Goriške so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenskih razmer otežena. Tako bodo zagotovljene možnosti za prihodnji razvoj in ustreza gospodarska in družbena povezanost regij. Med drugim je problematična prevoznost Vršiča pozimi, kar je treba izboljšati. Treba je zagotoviti tudi primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jednega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se kar najbolj uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.7.1	Termeljita posodobitev obstoječe cestne povezave		2016-2019	DRSI	2017-2025	DRSI
Ro.7.2	Prevoznost Vršiča					
Ro.7.2.1	Prevoznost Vršiča		2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
Ro.7.2.2	Prevoznost Vršiča		po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.7.3	4. os	Ro.7.1	2016-2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.8	Mestno omrežje Škofja Loka		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustreza možnost pretočnosti za daljinski in ciljno-izvorni promet v mestu. Tako se zagotovi tudi ustreznije razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.8.1	Obvozna cesta sever	nadaljevanje projekta je odvisno od učinkovitosti južne obvozne ceste	po 2016	DRSI, Občina	po 2020	DRSI, Občina
Ro.9	Povezava Koroške z avtocestnim sistemom		Posameznim območjem na Koroškem je treba zagotoviti ustreza dostopnost, varnost in primerno raven prometnih povezav do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jednega oz. celovitega prometnega omrežja (do avtocest). Tako bodo dane možnosti za prihodnji razvoj ter ustreza gospodarsko in družbeno povezanost regij. Kar najbolj se posodobiti oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustreznega standarda tako ni mogoče zagotoviti, se preučijo možnosti izvedbe posegov zunaj obstoječe prometne infrastrukture. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.9.1	nova, dvo ali štiri pasovna povezava Slovenj Gradec - Velenje-A1		2016-2018	DARS	2018-2022	DARS
Ro.9.2	Rekonstrukcija obstoječe cestne povezave Velenje-A1 (Arja vas)	Ro.9.1	2016-2019	DRSI	2016-2023	DRSI

Priloga 1 - Cestni promet

Koda	Ukrep	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
Ro.9.3	Temeljita posodobitev obstoječe cestne povezave Dravograd-Slovenj Gradec		2016-2017	DARS	2020-2025	DARS
Ro.9.4	Temeljita posodobitev obstoječe cestne povezave Otiški Vrh-Holmec, vključno z navezavo na Črno na Koroškem		2016-2017	DARS	2020-2025	DARS
Ro.10	Povezava Hrastnika z Zidanim Mostom in Brežicami		Posamezna območja Slovenije so slabše povezana z regijskimi središči oz. je tam dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Na tem delu je glavna cesta samo enopasovna, kar pomeni, da je mogoče samo izmenični promet v eni smeri. Treba je zagotoviti primeren standard (dvoasovno glavno cesto) dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Hkrati je treba vzpostaviti ustrezno povezavo mimo Krškega do Brežic. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.10.1	Rekonstrukcija obstoječe ceste		2018-2019	DRSI	2019-2022	DRSI
Ro.10.2	Novogradnja Hrastnik - Zidani Most	Ro.10.1	2017-2020	DRSI	2021-2024	DRSI
Ro.10.3	Obvoznica Krško		2016-2018	DRSI	2016-2023	DRSI
Ro.10.4	Krško - Brežice		2016-2022	DRSI	2023-2027	DRSI
Ro.10.5	Obvoznica Brežice		2018-2022	DRSI	2022-2025	DRSI
Ro.11	Povezava Kočevja z Ljubljano		Posamezna območja Slovenije so slabše povezana z regijskimi središči oz. je tam dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se kar najbolj uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustrezne standarde ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj nje. Poleg ceste obstaja proti Kočevju železniška infrastruktura. Pri pripravi ukrepa je treba upoštevati ob prometni sredstvi in ugotoviti, kako bi lahko zadostili ciljem hitreje in boljše dostopnosti. Predvsem je treba preučiti, ali bi posodobitev železniške infrastrukture v celoti zadostila tem ciljem ali je treba končne predloge ukrepov iskati na cestni in železniški infrastrukturi z upoštevanjem učinkovitejše izvedbe javnega prevoza. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.11.1	Povezava Kočevje - Ljubljana	U.3, U.16 in R.23.16	2016-2018	Mzi, DZI	-	-
Ro.11.2	Rekonstrukcija obstoječe infrastrukture in morebitne obvoznice (2+2 - širitve obstoječe ceste)	Ro.11.1	2016-2018 obstoječi, po 2018 dodatni ukrepi	DRSI	2016-2020, po 2020 dodatni ukrepi	DRSI
Ro.11.3	obvoznica Škofljica	Ro.11.1, Ro.11.2	po 2020	DRSI	po 2020	
Ro.12	Ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditev priključkov		Analizirane so bile razmere na sedanem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na avtocestnem obroču okrog Ljubljane pravzaprav na vseh odsekih nastajajo zastoji. Predvideni ukrepi: - Uvedba javnega prometa, pri čemer bi pomembnejšo vlogo prevzela železnica na glavnih oz. regionalnih smereh. Pričakovati je, da se bo del prometa na avtocestnem obroču tako sicer zmanjšal, a zaradi povečanja mobilnosti do leta 2030 se še predvideva povečan obseg cestnega prometa. - Uvedba sistema ITS. - Če ti ukrepi ne bodo odpravili težav v celoti, je treba izvesti še ukrepe, ki bodo povečali zmogljivosti obstoječih avtocestnih odsekov in priključnih AC-krakov, npr. razširitev obstoječe avtoceste za dodatni vozni pas v vsaki smeri ipd.). - Preureditev in novogradnja priključkov na AC, npr. Brezovica, Šmarje - Sap, Domžale, Vrhnika itd. - Preučiti se tudi možnost izvedbe projekta po sistemu javno-zasebnega partnerstva. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.12.1	Uvedba ITS sistema					
Ro.12.1.1	Uvedba ITS sistema na AC in HC		2016-2018	DARS	2016-2021	DARS
Ro.12.1.2	Uvedba ITS sistema na G, R in LC	Ro.12.1.1	2016-2018	DRSI/Občine	-	-
Ro.12.2	Javni promet	U.1, U.2, U.3, U.11, U.14	-	-	-	-
	Šmarje Sap		-	-	2016-2018	DARS
	Dragomer (Brezovica (2))		2016	DARS	2017-2018	DARS
Ro.12.3	Obvoznica Vnanje Gorice	povezava s priključkom Dragomer (Brezovica (2))	2018-2022	DRSI	2023-2026	DRSI
Priključki	Domžale (Študa)	Ro.13.2	2016-2023	Občina/DARS/DRSI	po 2025	DARS
	Vrhnika	Ro.43.4.1	po 2025	DARS	po 2030	DARS
	Nadajevanje priključka Brdo		2016-2018	Občina	2019-2021	Občina
Ro.12.4	Širitev AC obroča s priključnimi kraki					
Ro.12.4.1	Širitev AC obroča s priključnimi kraki		2016-2020	DARS		
Ro.12.4.2	Razširitev AC odseka Koseze - Kozarje v 6-pasovnico		2016-2018	DARS	2017-2020	DARS
Ro.12.4.3	Sentvid - Koseze (dokončanje polnega priključka na Celovško cesto)		2016	DARS	2016-2017	DARS
Ro.12.4.4	Širitev AC obroča s priključnimi kraki	Ro.12.1, Ro.12.4.1 in U	2020-2025	DARS	po 2025	DARS
Ro.13	Povezava Gorenjske, Ljubljane in Štajerske		Povezava med Gorenjsko in Štajersko je zagotovljena z ljubljanskim avtocestnim obročem. Zato velik del prometa med tema regijama poteka po daljši poti, kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Obremenjen je ljubljanski prometni obroč in še okoliže zaradi emisij. Rešitev je v tangencialnih povezavah: novogradnja neposredne povezave med Gorenjsko in Štajersko (Želodnik-Vodice), ki bo skrajšala potovalno pot med regijama, nova cesta Trzin-načrtovani avtocestni priključek Študa, ki bo razbremenila obstoječo trzinsko vpadnico ter trzinsko in domžalsko cestno omrežje, pa tudi zgraditev povezave Stanežiče-Brod-Ježica-Sentjakob, ki bo razbremenila ljubljansko mestno cestno omrežje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.13.1	Navezava Gorenjska - Štajerska (Želodnik - Mengeš - Vodice)		2016-2018	DARS	2016-2023	DARS ali DRSI
Ro.13.2	Priključna cesta (Trzin-Domžale-priključek Študa; prečitev ukrepa skupaj z ukrepom priključka Študa, Želodnik-Mengeš-Vodice, Brod-Ježica-Sentjakob, Kamniško progo, Gorenjsko progo)	Ro.12.3., U.1, Ro.13.1, Ro.13.3, U.2, Ro.12.4	2017-2018	MZ/VI	po 2020	DRSI
Ro.13.3	Severna tangenta (Brod-Ježica-Sentjakob; prečitev ukrepa skupaj z ukrepom priključka Študa, Želodnik-Mengeš-Vodice, Trzin-Domžale-priključek Študa, Kamniško progo, Gorenjsko progo)	Ro.12.3., U.1, Ro.13.1, Ro.13.2, U.2, Ro.12.4	po 2025	MZ/VI	-	-
Ro.14	Povezava Štajerska-Dolenjska		Povezava med Štajersko in Dolenjsko je zagotovljena mimo Ljubljane s potekom avtoceste. Posledično velik del prometa med Štajersko in Dolenjsko poteka po daljši poti, kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Obremenjuje tudi ljubljanski prometni obroč in še okoliže zaradi emisij. Obstoječe ceste med Celjem in Novim mestom ne ponujajo ustreznega standarda dostopnosti. Neposredna povezava med Celjem in Novim mestom bo skrajšala potovalno pot med regijama. Treba je preučiti možnost uporabe obstoječe infrastrukture, ki jo je treba posodobiti za hitrosti 90 km/h, kjer to ne bo mogoče, pa z zgraditvijo nove ceste. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.14.1	Obvoznica Celja (vzhod)	Ro.14.5	2017-2020	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.14.2	Temeljita posodobitev obstoječe cestne povezave Celje-Laško		2018-2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.14.3	Temeljita posodobitev obstoječe cestne povezave Laško-Zidani Most	Ro.10.2	2018-2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.14.4	Temeljita posodobitev obstoječe cestne povezave Zidani Most-Novno mesto		2018-2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.14.5	3. razvojna os - sredina	Ro.14.1, Ro.14.3, Ro.14.4, Ro.14.5, Ro.10.2	2016-2022	DRSI	po 2025	DRSI

Priloga 1 - Cestni promet

Koda	Ukrep	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
Ro.15	Povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano		Škofja Loka in Medvode sta velik generatorja promet, kar velja zlasti za dnevne selitve. Iz te smeri je izrazita dnevna obremenitev zlasti v jutranjih in popoldanskih koničnih urah. Na cesti med Ljubljano in Medvodami nastajajo zastoji, ti pa povečujejo stroške uporabnikom in dodatno obremenjujejo okolje. Predvideni ukrepi: -Preusmeritev dela dnevnih prometnih tokov na druge oblike prevoza, zlasti na javni potniški promet, pri čemer je treba preučiti, katere organizacijske rešitve (avtobusni promet, železniški promet) lahko zadostijo sedanjim in pričakovanim potrebam. - Nadgradnja oz. dograditev obstoječe cestne infrastrukture. - Kjer ustreznega standarda s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo ni mogoče zagotoviti, se preuči možnost izvedbe posegov zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.15.1	Navezava Gorenjske z Ljubljano (Jeprcna - Stanežiče)	R.3 in U.2	2016-2017	MzI, DZI	-	-
Ro.15.2	Rekonstrukcija obstoječe povezave z event. dograditvijo pasov	R.3 in U.2	2016-2018	DRSI	2022-2025	DRSI
Ro.15.3	Navezava Gorenjske z Ljubljano (Jeprcna - Stanežiče)	Ro.15.1 in Ro. 15.2	2018-2020	DARS	2021-2025	DARS
Ro.16	Cestno omrežje okoli Maribora		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Glavni problem je predvsem del prometa na južnem delu Maribora, in sicer iz zahodnega dela mesta in zaledja, ki se usmerja proti hitri cesti oz. avtocesti. Na nekaterih delih omrežja zaradi zgotovitve prometa nastajajo zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljnjski, pa tudi za ciljno-izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovi tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.16.1	Obvoznica Maribor (Podajšek ceste Proletarskih brigad)		2016-2019	DRSI	2020-2023	DRSI
Ro.16.2	Obvoznica Maribor (Zahodna obvoznica (Lackova) - AC)		2016-2020	DRSI	po 2020	DRSI
Ro.16.3	Obvoznica Maribor jug (navezava od AC do Miklavža)		po 2030	DRSI	po 2030	DRSI
Ro.17	Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper-Izola-Piran na AC-sistem		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja (smer Koper, mejni prehod Dragonja) nastajajo zgotovitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljnjski, pa tudi ciljno-izvorni promet v mestu. Prav tako se zagotovi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Razmere v povprečnem dnevu na obstoječi cesti od Izole proti Piranu oz. Portorju so prometno tehnično in prometno varnostno izredno slabe, dnevni obseg prometa pa presega zmogljivosti te ceste. Poleg tega dodatni promet v poletnih mesecih in koničnih dneh še poslabša razmere in nastajajo večji zastoji. Ukrep predvideva novogradnjo HC od Jagodja do Lucije, ki je manjkajoči odsek t. i. obalne ceste, katere funkcija je navezava somestja Koper-Izola-Piran na AC-sistem. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.17.1	Povezava slovenske in hrvaške Istre		2016-2018	MzI		
Ro.17.2	Koper - Šmarje Dragonja (obvoznica Šalara)	Ro.17.1	2016-2019	DARS	2020-2023	DARS
Ro.17.3	Termeljita posodobitev obstoječe cestne povezave Šalara-HR (mejna točka)	Ro.17.1	2016-2020	DRSI	2017-2023	DRSI
Ro.17.4	Koper - Šmarje Dragonja	Ro.17.1	po 2025	DARS	po 2030	DARS
Ro.17.5	Jagodje - Lucija	Ro.17.1	2016-2020	DARS	2017-2023	DARS
Ro.17.6	Bertoška in Srminska vpadnica		2016-2019	DARS	2016-2023 (Bertoška 2016-2019; Srminska 2021-2023)	DARS
Ro.17.7	MMP Dragonja - državna meja z RH		2016-2021	DARS	po 2023	DARS
Ro.18	Povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom		Povezava od Postojne/Divače proti Hrvaški je del celovitega omrežja TEN-T ter je manjkajoči del med Ljubljano/Trstom in Reko, pa tudi manjkajoči del jadransko-jonske cestne povezave. Ilirska Bistrica in zaledje imata v sedanjih razmerah na voljo glavno cesto brez ustreznega standarda daljnjske glavne ceste. Iz Postojne proti Hrvaški (Reka, zahodni del Istre, Kvarner) poteka tudi povečan turistični promet, ki je posebno izrazit med turistično sezono, ko dosega tudi 3- do 4-kratnik povprečnega prometa. V tem času nastajajo prometni zastoji, kar pomeni tudi dodatno obremenjevanje okolja. Povezava od Postojne proti Hrvaški je prav tako del celovitega omrežja TEN-T. Prometne analize so pokazale, da cesta že zdaj ne ponuja ustreznega standarda, saj prehaja skozi naselja, del ceste pa nima ustreznih elementov in omejen je tudi prevoz tovornih vozil. Ukrep predvideva posodobitev obstoječe infrastrukture, da se zagotovi ustrezen standard in pretočnost obstoječe ceste za hitrosti 90 km/h. Predvideva se tudi preučitev preložitve dela trase na območjih naselij v obliki obvoznik, predvsem da se loči daljnjski promet od notranjega in ciljno-izvornega. Treba je zagotoviti tudi boljše prometno varnost, zato mora rešitev upoštevati ločevanje motoriziranega in nemotoriziranega prometa. Kjer ustreznega standarda s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo ni mogoče zagotoviti, se preuči možnost posegov zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.18.1	Obvoznice (Ptivka, Prestranek)		2016-2025	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.18.2	Termeljita posodobitev obstoječe cestne povezave Postojna-Jelšane		2016-2019	DRSI	2016-2023	DRSI
Ro.18.3	AC povezava (Postojna - Jelšane)	Ro.18.1, Ro.18.2	2016-2025	DARS	po 2030	DARS
Ro.19	Mestno omrežje Celje		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja v Celju med priključki na AC in drugim omrežjem nastajajo zgotovitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva zgraditev obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljnjski in ciljno-izvorni promet v mestu. Hkrati se zagotovi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.19.1	Obvoznica	Ro.14.1	-	-	-	-
Ro.20	Povezava Ormoža s Ptujem/Mariborom		Posamezna območja Slovenije so slabše povezana z regijskimi središči oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Treba je zagotoviti ustrezno dostopnost do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jednega oz. celovitega prometnega omrežja (avtoceste). Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Na Ptuj se uredi ustrezen obvozni sistem, na povezavi Ptuj-Ormož pa izboljša raven prometnih razmer, in sicer predvsem s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo, le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preuči možnost priprave projekta zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.20.1	Ptuj - Ormož					
Ro.20.1.1	Ptuj - Ormož (rekonstrukcija)		2017-2019	DRSI	2019-2025	DRSI
Ro.20.1.2	Ptuj - Ormož (novogradnja)	Ro.20.1.1	2016-2017	DARS	2022-2025	DARS
Ro.20.2	obvoznica Ptuj (povezava Ptuj - Markovci)		2018-2025	DARS	po 2025	DARS
Ro.21	Mestno omrežje Nova Gorica		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja v Novi Gorici namreč nastajajo zgotovitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljnjski in ciljno-izvorni promet v mestu. Prav tako se zagotovi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.21.1	obvoznica Nova Gorica		po 2018	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.22	Povezava Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje		Bizeljsko, Kozjansko, Šentjur in Rogaška Slatina so slabše povezani z regijskimi središči oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jednega oz. celovitega omrežja TEN-T. Ukrep predvideva pripravo več projektov, ki bodo upoštevali dejanske potrebe prometnega sistema. Gre predvsem za posege v obstoječo prometno infrastrukturo, le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustreznega standarda na njej ni mogoče zagotoviti, se preuči možnost priprave projekta zunaj obstoječe prometne infrastrukture (npr. povezava Dramlje-Šentjur).Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.			
Ro.22.1	Dramlje - Šentjur		2016-2023	DRSI	2020-2025	DRSI
Ro.22.2	Šentjur - Dobovec		2016-2023	DRSI	2020-2026	DRSI

Cestno omrežje

Priloga 1 - Cestni promet

Koda	Ukrep	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
Ro.31	Izboljšanje dostopnosti regij brez neposredne povezave z omrežjem TEN-T	Izboljšati je treba regionalno omrežje (cestno in železniško), ki bo ljudem in gospodarstvu omogočilo dostop do regionalnih središč (delovna mesta, storitve javnega pomena) v sprejemljivem času. Poleg regionalnih povezav je predvidena zgraditev obvoznic, ki so potrebne zaradi težav s prepustnostjo, čezmernega obremenjevanja okolja in varnosti cestnega prometa.				
Ro.31.1	Program ukrepov	Ro.43.2.1 in Ro.43.3.1	2016	DRSI	-	-
Ro.32	Upravljanje, spremljanje in štetje prometa ter informacijski sistem	Upravljanje prometa je pomemben del prometnega sistema. Zbiranje in obdelava podatkov o prometu je temelj za dopolnjevanje podatkovne zbirke s tega področja. Štetje prometa je različno, pri čemer je treba zagotoviti dostop do podatkov na primernih platformah, ki so dostopne tudi javnosti. Funkcije nadzora, vodenja in upravljalna prometa so temelj za izboljšanje pretočnosti prometnih tokov. Učinkoviti sistemi omogočajo tako vodenje, da je čim manj zastojev v rednem prometu in v npr. izrednih prometnih dogodkih. V okviru širše priprave dokumentov razvoja prometnega sistema v RS je bil oblikovan nacionalni prometni model. Tega je treba vzdrževati in posodabljati z vključevanjem novih raziskav (denimo ankete po gospodinjstvih, druge raziskave), tako pa zagotoviti, da bo model vseskozi osvežen.				
Ro.32.1	Nacionalni center za upravljanje prometa (NCUP)		2016	MZI	2016	MZI
Ro.32.2	Vzpostavitev podatkovnega modela (v okviru NCUP)				2016	MZI
Ro.32.3	Nadgradnja makroskopskega prometnega modela (v okviru NCUP)				2016-2017	MZI
Ro.32.4	Vzpostavitev dinamičnega simulacijskega modela (v okviru NCUP)				2017-2018	MZI
Ro.33	Ukrepi za preprečitev, omilititev in čim boljše odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino in ukrepi za izboljšanje prometne varnosti (omilitveni ukrepi)	Ukrepi varstva pred hrupom zaradi cestnega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje hrupa pri viru (nizkohrupni asfalt,časne ali trajne preusmeritve tranzitnega prometa in zniževanje hitrosti vožnje na območjih, občutljivih za hrup), ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje (protihrupne ograje in nasipi) in ukrepe na stavbah (protihrupna sanacija fasadnih elementov). Natančneje je ukrepe treba opredeliti v operativnem programu varstva pred hrupom, ki mora zajemati vse pomembne ceste in cestno omrežje na obeh poselitvenih območjih (MO Ljubljana in MO Maribor). Pri pripravi tega programa se je treba osredotočiti predvsem: a) na zmanjšanje hrupa s cestne infrastrukture; v zvezi s tem je treba pripraviti strategijo in tehnološke rešitve, ki bodo zagotavljale učinkovito zmanjšanje hrupa zaradi kotaljenja, b) na pripravo in upoštevanje enotnih izhodišč za določitev območij zaščite s protihrupnimi ograjami/nasipi in načina njihove izvedbe ter c) na oblikovanje enotnih izhodišč za pripravo in izvedbo ukrepov na stavbah. Za zmanjšanje razvodnotenja naravnega okolja ima rekonstrukcija obstoječih infrastrukturnih povezav prednost pred gradnjo novih prometnic, prav tako ima umeščanje prometne infrastrukture v že obstoječe infrastrukturne koridorje prednost pred umeščanjem v naravno ohranjen prostor. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je treba zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal. Posege v kmetijska in gozdna zemljišča je treba kar se da zmanjšati ter jih prednostno načrtovati po zemljiščih s slabšo pridelovalno zmoglostjo, pa tudi zemljiščih zunaj strnjjenih gozdnih kompleksov in območij gozdov z lesnoproizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti. Prometna infrastruktura naj se ne umešča na priobalna in obalna zemljišča. Tovrstni posegi lahko bistveno vplivajo v prostor se je treba izogibati vodovarstvenim območjem in območjem, ogroženim zaradi poplav in erozije, povezane z njimi. Infrastrukturni koridorji naj se ne umeščejo prednostno na območja kulturne dediščine in izjemnih krajin ter krajinska območja s prepoznanimi značilnostmi na državni ravni. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je treba zagotavljati kakovostno krajinsko sliko z upoštevanjem naravnih in kulturnih danosti in topografije območij. Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je treba izogibati migracijskim poti je treba zagotoviti ustrezne prehode načrtovano, v skladu z dobro prakso v Evropski uniji. Glede cestne varnosti se na podlagi analiz podatkov o prometnih nesrečah in terenskih ogledov določajo križišča in odseki z visoko stopnjo prometnih nesreč oz. odseki, na katerih je zaradi drugih vplivov treba izvajati ukrepe za zagotavljanje prometne varnosti. Zanje se nato pripravi program ukrepov, v katerem se določijo možni takojšnji ukrepi ter kratkoročni, srednjeročni in trajni ukrepi za izboljšanje prometne varnosti. Dosedanje analize so pokazale, da je na slovenskem cestnem omrežju treba sanirati veliko nevarnih križišč in odsekov. Pri ukrepih za večjo varnost na avtocesti je treba predvideti varnostne ukrepe, ki bodo učinkovito preprečili vožnjo v napačno smer, kar je treba izvesti kar najhitreje. V Strategiji so po posameznih področjih podani tudi specifični omilitveni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi prostorskih načrtov in projektiranju cestne infrastrukture.				
Ro.33.1	Operativni program za hrup		stalno	MZI		
Ro.33.1.1	Izvajanje po Operativnem programu za zaščito pred hrupom				stalno	DRSI
Ro.33.1.2	Izvajanje po Operativnem programu za zaščito pred hrupom				stalno	DARS
Ro.33.2	Priporočila za zmanjševanja vplivov na okolje		stalen	Naročniki	-	-
Ro.34	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	V novi uredbi TEN-T so navedena naslednja prometna vozlišča v Sloveniji: Ljubljana in Koper kot vozlišči v jedrnem delu omrežja TEN-T, Maribor pa kot vozlišče v celovitem delu omrežja TEN-T. Na teh točkah je največja možnost za razvoj logistične dejavnosti v zvezi s tovorom, v Ljubljani in Mariboru pa tudi za vzpostavitev multimodalnih platform za potnike. Vendar je lahko v Sloveniji tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov z enega načina prevoza na drugega. S tem bo omogočeno učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi, tako pa povečana učinkovitost prometa. Zato je treba v prihodnje prepoznati možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi prevoznimi načini. Kjer bi se izkazalo za potrebno in učinkovito, bi bilo treba oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oz. zagotoviti ustrezno povezanost logističnih terminalov z različnimi prevoznimi načini, kjer je za to izraženo zanimanje gospodarstva.				
Ro.34.1	Intermodalna potniška središča	U.31, U.33	stalen	Naročniki	-	-
Ro.34.2	Logistični centri		-	-	-	-
Ro.35	Spodbujanje rabe ekoloških vozil in izgradnja omrežja za polnilne postaje	V okviru institucij EU (Svet EU in Evropski parlament) je bila sprejeta Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Direktiva zahteva od držav članic, da sprejmejo svojo strategijo na tem področju, in sicer v zvezi z osebnimi vozili za električna vozila in vozila na stisnjen zemeljski plin in vodik, v zvezi s tovornimi vozili za vozila na utekočinjen zemeljski plin, v zvezi s pomorstvom za ladje na utekočinjen zemeljski plin in za napajanje ladij z elektriko s kopnega ter v zvezi z letalstvom za napajanje letal z elektriko na letališčih. Direktiva določa tudi roke za to (večinoma do leta 2025, razen za polnilne postaje za električna vozila, za katere je rok leto 2020). Direktiva v prilogi določa tudi standarde za to infrastrukturo. Glede na okoljske zahteve na ravni države oz. EU bo treba spodbuditi nabavo električnih oz. hibridnih vozil in zgraditi omrežje polnilnih postaj tako, da bo do leta 2030 na slovenskih cestah vsaj 15 % prometnega dela opravljeno brez izpustov TGP. Treba je predvideti finančne spodbude, ki bi posameznike spodbujale k nakupu vozil z okolju prijaznim pogonskim gorivom (npr. elektrika, plin).				
Ro.35.1	Nacionalni okvir politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter za vzpostavitev ustrezne infrastrukture		priprava	MZI	izvedba	
Ro.35.2	Izgradnja omrežja za polnilne postaje		2016			
Ro.35.3	spodbujanja uporabe vozil		2016	MZI	do 2020	Zasebni investitorji ob podpori države
Ro.35.4	polnilna mesta za električna vozila		2016	MZI		pristojna ministrstva in občine
Ro.35.5	oskrbovalno mesto za UZP v koprskem pristanišču	M.11	2016	MZI	2020	Zasebni investitorji ob podpori države
Ro.35.6	javno dostopna oskrbovalna mesta za UZP za motorna vozila in javno dostopna oskrbovalna mesta za SZP za motorna vozila na TEN-T omrežju		2016	MZI	do 2016	Zasebni investitorji ob podpori države
Ro.35.7	javno dostopna oskrbovalna mesta za SZP za osebna vozila v urbanih območjih		2016	MZI	2025	Zasebni investitorji ob podpori države
Ro.35.8	javno dostopna oskrbovalna mesta za vodik		2016	MZI	2020	Zasebni investitorji ob podpori države

Priloga 1 - Cestni promet

Koda	Ukrep	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
Ro.35.9	infrastruktura za dobavo električne energije z obale v morskim pristaniščih	M.11	2016	MzI		Zasebni investitorji ob podpori države
Ro.35.10	infrastruktura za oskrbo mirujočih letal z električno energijo	A.11	2016	MzI	2025	Zasebni investitorji ob podpori države
Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov					
<p>To je orodje prometne politike, ki ima temelj v evropski Direktivi 2011/76/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. septembra 2011 o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za teška tovorna vozila. Direktiva določa, da mora država članica EU uvesti zaračunavanje zunanjih stroškov vsaj za teška tovorna vozila nad 11 ton (lahko pa seveda tudi za vsa druga), če se odloči za tak ukrep. Dodatno se lahko zaračunavajo zastoji, onesnaževanje zraka in hrup. Gre za vključitev okoljskih stroškov glede na energetsko učinkovitost (količina CO2/km) in čistost vozil (standard EUO) v ceno pristojbin za uporabo javnih cestnih in parkirnih površin, če so v mestnih središčih. Pogoj za to pa je uvedba elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku ali sistem zaračunavanja vstopa v mesto (angl. congestion charging).</p>						
Ro.36.1	Merila za določitev pristojbin		2016-2017	DRSI, DARS, Občine		
Ro.37	Omejevalna politika parkiranja					
<p>Za doseg zmanjšanja izpustov CO2 in onesnaževal so učinkoviti ukrepi: a) zmanjšanje števila km, ki jih prevozi osebni avto v urbanem okolju; b) povečanje deleža pešaškega in kolesarskega prometa; c) povečanje deleža javnega potniškega prometa; d) povečanje števila potnikov v avtu, ki se uporablja v urbanem okolju; zmanjšanje porabe goriva na enoto tovora; e) izboljšanje energijske učinkovitosti vozil; za zmanjšanje prevoženih km z osebnimi avtomobili je v večjih mestih treba uvesti ukrep omejitvene parkirne politike s plačiljivim parkiranjem in omejevanjem površin, ki so namenjene parkiranju osebnih avtomobilov.</p>						
Ro.37.1	Kolesarske povezave	Ro.45.2, U.17.1				
Ro.37.2	Parkirna mesta P+R	U	2016-2020			
Delovanje/organizacija cestnega prometa						
Ro.41	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje					Zakonodaja in smernice za načrtovanje, povezane s cestami, morajo spodbujati razvoj sektorja ter biti v skladu z najboljšo mednarodno prakso in evropskimi uredbami, zlasti v zvezi z varnostjo, interoperabilnostjo, trajnostjo in okoljem.
Ro.41.1	Uskladitev zakonodaje		stalno	MzI		
Ro.42	Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine					Uvesti stabilen namenski vir financiranja in vzpostaviti elektronsko cestninjenje v prostem prometnem toku.
Ro.42.1	Elektronsko cestninjenje za tovorna vozila					
Ro.42.1.1	Elektronsko cestninjenje za tovorna vozila				po 2016	DARS
Ro.42.1.2	Rušenje cestninskih postaj	Ro.42.1.1.	2016		2018-2020	DARS
Ro.42.2	Elektronsko cestninjenje za vsa vozila				po 2025	DARS
Ro.42.3	Zagotovitev stabilnih virov financiranja		2016	Republika Slovenija oz. Ministrstvo za infrastrukturo in DARS d.d.		
Ro.43	Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni)					Republika Slovenija razpolaga z razvejeno cestno, železniško in drugo infrastrukturo, ki omogoča premike ljudi in opravljanje gospodarskih dejavnosti, zato morajo upravljavci zagotavljati, da je v ustreznem stanju. V preteklih letih so upravljavci uvedli različne meritve, ki omogočajo ugotavljanje stvarne kakovosti infrastrukture. Na nekaterih njenih delih, denimo na avtocestah, je uveden računalniško podprt sistem (npr. dTMS, CT oz. PMS-DARS), ki omogoča sprotno spremljanje stanja vozil in pripravo načrtov obnove na podlagi matematičnih modelov, utemeljenih s krivuljami propadanja vozil. Taksi sistemi zagotavljajo učinkovito upravljanje infrastrukture in svojo lastno dolgoročno finančno vzdržnost. Sistemi, ki temeljijo na stvarnih podatkih o stanju infrastrukture in omogočajo načrtovanje potrebnih ukrepov, morajo biti uvedeni tudi za druge dele infrastrukture (preostale ceste, železnice ...).
Ro.43.1	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)			DRSI, DARS, Občine		
Ro.43.1.1	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)	Ro.31	2016-2020	DRSI		
Ro.43.1.2	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)		2018-2020	DARS		
Ro.43.1.3	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)		2016-2020	Občine		
Ro.43.2	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drсни plan) "Program projektov"			DRSI, DARS, Občine		
Ro.43.2.1	Program projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drсни plan)			DRSI		
Ro.43.2.2	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drсни plan)	Ro.31	2016-2022	DARS		
Ro.43.2.3	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drсни plan)		2016-2020	Občine		
Ro.43.3	Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drсни plan)			DRSI, DARS, Občine		
Ro.43.3.1	Izvedba programa projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drсни plan)	Ro.31, Ro.43.2			2016-2022	DRSI
Ro.43.3.1.1	Urejanje in razvoj na področju prometa in prometne infrastrukture				2016-2022	DRSI
Ro.43.3.1.2	Upravljanje in tekoče vzdrževanje državnih cest				2016-2022	DRSI
Ro.43.3.1.3	Investicijsko vzdrževanje in gradnja cest				2016-2022	DRSI
Ro.43.3.2	Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drсни plan)				2016-2022	DARS
Ro.43.3.3	Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drсни plan)				2016-2022	Občine
Ro.43.4	Investicije na G in R cestah	Ro.43.2 in Ro43.3				
Ro.43.4.1	07-0037 OBVO Obvoznica Vrhnika		po 2025	DRSI	po 2030	DRSI
Ro.43.4.2	07-0047 NOVO Logatec-Valkarton		2016-2020	DRSI	2021-2022	DRSI
Ro.43.4.3	08-0039 OBVO Divača		po 2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.43.4.4	08-0046 OBVO Obvoznica Podpeč		2018-2020	DRSI	2021-2023	DRSI
Ro.43.4.5	08-0187 OBVO Travnik		2019-2020	DRSI	2021-2023	DRSI
Ro.43.4.6	10-0047 NOVO ALU. Komen		po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.7	10-0209 OBVO Obvoznica Hrpelje-Kozina		2019-2022	DRSI	2023-2025	DRSI
Ro.43.4.8	10-0211 OBVO R1-204/1012 Bazara-Domberk(Volčja Draga)		2019-2022	DRSI	2023-2025	DRSI
Ro.43.4.9	13-0060 OBVO Obvoznica Žiri		2016-2020	DRSI	2017-2022	DRSI
Ro.43.4.10	95-0119 OBVO obvoznica KANAL		2016-2019	DRSI	2022-2024	DRSI
Ro.43.4.11	00-0054 OBVO obvoznica LJUTOMER		po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.12	01-0001 OBJN BREŽNICA, POLJČANE		2016-2018	DRSI	2018-2020	DRSI
Ro.43.4.13	02-0058 OBJN SREDIŠČE OB DRAVI (križ. z žel.)		2020-2023	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.14	02-0060 OBJN KRIŽNI VRH (križ. z žel.)		po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.15	08-0069 OBVO Murska Sobota zahod		2018-2020	DRSI	2021-2024	DRSI
Ro.43.4.16	08-0075 NOVO Mariborska - krožni promet		po 2020	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.17	10-0072 OBVO Obvoznica Kidričevo		2016-2018	DRSI	2019-2020	DRSI
Ro.43.4.18	10-0089 OBVO Obvoznica Ruše		po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.19	10-0093 OBVO Zahodna obvoznica Slovenska Bistrica		2016-2019	DRSI	2020-2023	DRSI
Ro.43.4.20	13-0061 OBVO Vzhodna obvoznica Ormož		2016-2017	DRSI	2017-2018	DRSI
Ro.43.4.21	06-0049 OBVO Obvoznica Moravče		2020-2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.22	08-0190 OBVO Sodražica		po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.24	10-0121 OBVO G2-108/1182: Zg.Hotič - Sp.Hotič, OBVO Litija	Ro.10	2018-2025	DRSI	po 2025	DRSI
Ro.43.4.25	10-0126 NOVO R3-661/1210: novogradnja Metlika-Draščiči	Ro.4.3	2016-2021	DRSI	po 2021	DRSI
Ro.43.4.26	10-0127 OBVO R3-664/2501: obvoznica Birčna vas		2018-2020	DRSI	2020-2021	DRSI
Ro.43.4.27	10-0139 OBVO R3-650/1159: obvoznica Dobrič		po 2025	DRSI	po 2025	DRSI

Priloga 1 - Cestni promet

Koda	Ukrep	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
Ro.43.4.28	10-0140 OBVO R1-216/1175: obvoznica Zuzemberk		po 2020	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.29	98-0229 OBJN MOST ČEZ KOTREDEŠIČO			DRSI	1. etapa: 2016-2018; 2. etapa: 2018-2020	DRSI
Ro.43.4.30	06-0045 OBVO Železniki (na Plavžu)		2016-2018	DRSI	2018-2020	DRSI
Ro.43.4.31	07-0014 OBVO Sl. Konjice - Oplotnica		po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.32	07-0087 OBVO Gomji Grad		2016-2020	DRSI	2021-2022	DRSI
Ro.43.4.33	08-0168 OBVO Obvoznica Bistrica ob Sotli s krožiščem		po 2020	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.34	10-0196 OBVO Obvoznica Šmarje	Ro.22.2	2016-2023	DRSI	2020-2026	DRSI
Ro.43.4.35	85-0491 NOVO HOTÉMAŽE-BRITOF		2016-2018	DRSI	2019-2021	DRSI
Ro.43.4.36	94-0413 OBVO obvoznica LUČE		2016-2018	DRSI	2019-2022	DRSI
Ro.43.4.37	10-0017 OBJN Nadvoz železnice na Cankarjevi cesti			DRSI	2018-2020	DRSI
Ro.43.4.38	10-0024 OBJN Sevnica-nadvoz čez železnico			DRSI	2016-2017	DRSI
Ro.43.4.39	10-0025 OBJN G1-5 Radeče-Boštanj: most čez Savo na Logu		2018-2021	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.40	09-0006 OBVO Obvoznica Murska Sobota – vzhod		2016-2018	DRSI	2018-2019	DRSI
Ro.43.4.41	98-0893 OBVO obvoznica PONIKVE	Ro.11.3	po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.42	10-0138 OBVO R3-647/1368: obvoznica Zdenska vas	Ro.11.3	po 2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.43.4.43	09-0005 NOVO Poligon vame vožnje		2016	DRSI	2017-2019	DRSI
Ro.44	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji	Spodbujanje recikliranja in uporabe lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture, pa tudi uporabe certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih (pri naročanju se upošteva tudi Uredba o zelenem javnem naročanju). Pri uporabi gradbenih materialov za prometno infrastrukturo, ki niso primarnega naravnega izvora, je treba upoštevati njihovo večjo količino (predvsem se uporabljajo kot gradbena polnila) in tudi, da se nekatere nevarne snovi iz odpadnih materialov lahko trajno mobilizirajo. Novi gradbeni materiali imajo lahko celotno boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi z izvorno naravnimi.				
Ro.44.1	Upošteva se pri pripravi projektov tam kjer je primerno, smiselno in uporabno	vsii ukrepi	stalen	Naročniki		
Ro.45	Zniževanje emisij onesnaževal	Zniževanje emisije onesnaževal z ukrepi, da se cestni vozniki v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotovi njihova skladnost s stanjem tehnike; da se enaka pozornost kakor spodbujanju uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja tudi drugim oblikam trajnostne mobilnosti (kolesarjenje, cone za pešce ali cone, v katere imajo vstop vozila z nič ali zelo malo emisijami onesnaževal – angl. low emission zone). Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali razširitve obstoječega prometnega omrežja je za doseg cilja zmanjšanja onesnaženosti zunanjega zraka treba upoštevati te splošne usmeritve: - čim bolj zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja prometnih zgoštev, zagotavljanje tekočega prometa pri zmernih potovalnih hitrostih med 60 in 90 km/h, preusmeritve prometa), - na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanjega zraka izvedba ukrepov za preprečitev povečanja prometnih tokov na posameznih odsekih cestnega omrežja in uvajanje ukrepov za preprečitev vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila, - izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so za onesnaženost zunanjega zraka posebej občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja).				
Ro.45.1	obnova voznega parka	Ro.35.3, U.35				
Ro.45.2	migracije s kolesom	U.17.1	2016	DRSI	2016-2022	DRSI
Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 glede prilagajanja podnebnim spremembam: zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture zanj ter na podlagi ugotovitev analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture zoper podnebne spremembe. Torej je treba razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter načrtovanje in izvajanje ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture za ekstremne vremenske pojave.				
Ro.46.1	Smernice za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave (npr. žled, poplave)	vsii ukrepi	2016	Mzi		
Ro.46.2	Protivetrna zaščita		2016-2018	DARS	2016-2018	DARS
Ro.47	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi	Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s temi živalmi: zmanjšati fragmentiranost habitatov vrst z vzpostavitvijo prehodov za prostoživeče živali na obstoječih prometnicah (predvsem za vrste iz skupin sesalci in dvoživke). Za ta namen se na začetku izvede študija ali povzamejo ugotovitve že opravljenih monitoringov povoza prostoživečih živali ter na podlagi izsledkov študije uredijo objekti za prehajanje živali. V sklopu ukrepa se pripravi tudi prednostni seznam črnih točk povoza dvoživk, pri čemer se prednostno uredijo objekti za prehajanje, vključno z usmerjevalnimi ograjami. Za zagotovitev boljše varnosti v prometu (za preprečitev trkov z velikimi sesalci) je, odvisno od lokacije in gostote prometa, na neograjanih prometnicah možna postavitev kemičnih odvrtač, zvočnih opozorilnih naprav, svetlobnih odsevnikov ali kombiniranih naprav. Pri novonastavljenih prometnicah je treba zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti z zgraditvijo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje prostoživečih živali (predvsem za vrste iz skupin zveri, srnjadi, jelenjadi, netopirjev in dvoživk). Zaradi načrtovanja se že na začetku izdelajo namenska študija (oz. povzamejo izsledki že opravljenih študij, če obstajajo), ki obsega podatke o vrstah, katerih premiki bodo s posegom prizadeti, in usmeritve projektantu za načrtovanje objekta oz. ureditve (lokacija, oblika, velikost, zasaditev objekta in okolice ter podobno).				
Ro.47.1	Priprava navodil in tehničnih specifikacij za zagotovitev migracijskih koridorjev velikih sesalcev in dvoživk na obstoječih cestah	vsii ukrepi	2016-2018	DRSI	-	-
Ro.47.2	Zagotovitev ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na obstoječem AC omrežju, vendar ne več kot dva	Ro.47.1	2016-2018	DARS	2016-2022	DARS
Ro.47.3	Zagotovitev prehodnosti za dvoživke na odsekih državnih cest z največjim negativnim vplivom na populacije dvoživk	Ro.47.1	2016-2018	DRSI	2016-2022	DRSI
Ro.48	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam	Zagotoviti ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom. Ta mora biti prilagojena, da bo dostopnejša za manj mobilne osebe, na primer: ureditev dostopov s pločnikov na cesto, uporaba invalidom prijaznih javnih prevoznih sredstev, ureditev javnih električnih polnilnic, prilagojenih za uporabo invalidom na vozičkih, in podobno.				
Ro.48.1	Priporočila oz. navodila, ki jih je potrebno smiselno in skladno s potrebami potrebno upoštevati pri pripravi projektov	vsii ukrepi	stalen	DRSI		

Priloga 2 - Železniški promet

Koda	Ukrep	Opis ukrepa	Elementi železniškega omrežja	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
R.1	Koper-Ljubljana	Koridor, ki povezuje Koper in Ljubljano z vzhodno Evropo, se večinoma uporablja za prevoz tovora, vendar ponuja tudi možnost za mednarodni potniški promet na odseku od Divača do Ljubljane. Je del sredozemskega (MED) in baltsko-jadranskega koridorja TEN-T. Da bi se spopadli s pričakovano rastjo potreb po prevozu tovora v pristanišču Koper in s podobno rastjo v gospodarstvu, je treba povečati zmogljivost. Poleg tega je Koper glavno slovensko pristanišče TEN-T in eno od najpomembnejših pristanišč v Jadranskem morju. Poleg povečanja zmogljivosti glede na pomembnost železniške povezave za tovorni promet bo morala železniško omrežje izpolniti naslednja minimalna tehnična merila: 22,5 t osne obremenitve, 740 m dolge vlake, ERTMS, elektrifikacija. Osnova za projektno hitrost je do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer bodo upoštevana tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog.						
R.1.1	Koper-Divača: sanacija ožkega grla na območju Bivja	ukrepi za povečanje zmogljivosti na območju ENP Dekani - Koper, in ENP Hravstovlje					2016-2019	DRSI
R.1.2	Koper-Divača: II. tir	izveščni tir postaje Koper tovorna			R.39	2016-2018	DRSI	2018-2025
R.1.3	Koper-Divača: dodatni ukrepi na obstoječi prog. Divača-Koper	gradnja II. tira			R.1.2, R.39	2016-2017	DRSI	2018-2022
R.1.4	Divača-Ljubljana: nadgradnja proge	v okviru študije in nadaljnje projektno dokumentacije (IDZ, IZN, ...) je potrebno ugotoviti ukrepe, s katerimi povečamo zmogljivost obstoječe proge (tudi denimo tudi nadgradnja postaj - podaljšanje tirov in dostavi tira, nadgradnja oz. dodatni ENP, obnova elementov zg. in sp. ustroja, korigirani krivine v smislu posebnosti progovne hitrosti,...)			R.2.1, R.3.1, R.7.1, R.9, R.11.1, R.21 U.14.6 R.39	2016-2017 (študija koridorne proge)	DRSI	2018-2020
R.2	Zidani Most-Dobova (HR)	določitev potrebnih ukrepov nadgradnje na TEN in ostalih osekah TEN omrežja (nadgradnja proge, vozne mreže, postaj, APB/ETCS, ENP...); nadgradnja proge Rakek-Postojna, NP Rakek, ukrepi za povečanje zmogljivosti, postaje				2016-2018 (izvedbena dokumentacija)	DRSI	2018-2020
R.2.1	Zidani Most-Dobova: nadgradnja in ureditev vozlišča Zidani Most	Odsek je del TEN-T jedrnega omrežja, namenjen mešanemu prometu. Na njem je potrebno zagotoviti TEN-T standarde s tem, da so osna obremenitev, hitrost, elektrifikacija in zmogljivost ustrezni, nadgradnja pa je potrebna glede na zahtevo za dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS. Proga naj bo za potniški promet usposobljena za hitrosti do 160 km/h in za tovorni promet do 100 km/h, pri čemer bodo upoštevana tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog.			R.1.4			
R.3	Ljubljana-Jesenice (AT)	ukrepi za zagotovitev obojestranskega prometa vlakov, nadgradnja postaj (podaljšanje koristnih dožinj, izvenvojski dostop na peronsko infrastrukturo, ...), ureditve NP, uvedba ETCS, ...						
R.3.1	Ljubljana-Jesenice: nadgradnja	Odsek spada v celovito omrežje TEN-T, pomembno je za tovor in vsaj 2/3 dolžine na odseku Ljubljana-Kranj za potniški promet (dnevne migracije potnikov). Potrebno je povečati zmogljivost proge in je nadgraditi za večjo raven (kakovosti) storitve. Proga je potrebno usposobiti za hitrosti do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer bodo upoštevana tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Upošteva se dolžina vlakov 740 m. Uvede se sistem ERTMS. Železniški predor Karavance je treba urediti v skladu z zahtevami prometne varnosti in prepustne zmogljivosti.			R.3.3, R.4.1 U.2.1	2016-2020	DRSI	2018-2022
R.3.2	Ljubljana-Jesenice: dograditev dodatnega tira	ukrepi za povečanje prepustnosti in zagotavljanje TEN standarda			R.4, U.2.3, R.39	2016-2022	DRSI	2020-2025
R.3.3	Jesenice-državna meja-predor Karavance: nadgradnja	ukrepi za povečanje prepustnosti in zagotavljanje TEN standarda (nadgradnja SVTR naprav z uvedbo daljinskega vodenja prometa, ...)			R.3.1	2016-2018	DRSI	2019-2022
R.4	Ljubljanska železniško vozlišče (LŽV)	ukrepi za povečanje prepustnosti in zagotavljanje TEN standarda (nadgradnja SVTR naprav z uvedbo daljinskega vodenja prometa, ...)						
R.4.1	Tivolski lok	LŽV je križišče mednarodnih prometnih koridorjev in najbolj pomembno nacionalno prometno vozlišče. Povečanje zmogljivosti je najnujno tako za zagotovitev prepustnosti za blagovne tokove kot tudi izboljšanje uslug za javni potniški promet. Poleg same preureditve (reorganiziranja) obstoječega vozlišča, podaljšanja in izgradnje manjkajočih tirov (npr. Tivolski lok in drugo), bo potrebno zagotoviti tudi obvozno za tovorni promet, da se ne bo več potekal preko glavne železniške postaje. Uredi se potniška postaja Ljubljana. Uvede se sistem ERTMS.						
R.4.2	nadgradnja obstoječe postaje	gradnja tivoltskega loka			R.3.1, R.3.2, R.3.3, U.14.4, R.39	2016-2019	DRSI	2020-2021
R.4.3	ureditev obvoznih prog za tovorni promet in ureditev LŽV	SV naprave, tirne naprave, peronska infrastruktura, ...			U.14.1, U.14.2, U.14.3	do 2020	DRSI	2021-2025
R.4.4	Razliza postaja Zalog	zmanjšanje negativnih vplivov hrupa			U.14, R.39	do 2022	DRSI	2021-2022
R.5	Ljubljana-Zidani Most	Odsek spada v baltsko-jadranski (BA) in MED koridor ter je del jedrnega TEN-T omrežja. Namenjen je mešanemu prometu. Na njem je potrebno zagotoviti TEN-T standarde za jedno omrežje s tem, da sta osna obremenitev in zmogljivost ustrezni, proga je tudi elektrificirana, nadgradnja pa je potrebna za doseganje večje hitrosti, in sicer za potniški promet do 160 km/h in tovorni promet do 100 km/h, pri čemer bodo upoštevana tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Upoštevati je treba dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS.						
R.5.1	Ljubljana-Zidani Most: nadgradnja proge in ureditev vozlišča Zidani Most	ukrepi za zagotovitev obojestranskega prometa vlakov, uvedba sistema ETCS, daljinsko vodenje prometa, nadgradnja postaj, nadgradnja			R.1.4, U.14.5, R.39			po 2023
R.6	Divača-Sežana (IT)	ukrepi za povečanje prepustnosti in zagotavljanje TEN standarda (nadgradnja SVTR naprav z uvedbo daljinskega vodenja prometa, ...)						
R.6.1	Divača-Sežana: nadgradnja obstoječe proge	Odsek spada v baltsko-jadranski (BA) in MED koridor ter je del jedrnega TEN-T omrežja. Namenjen je mešanemu prometu. Na njem je potrebno zagotoviti TEN-T standarde za jedno omrežje s tem, da sta osna obremenitev in zmogljivost ustrezni, proga je tudi elektrificirana, nadgradnja pa je potrebna za doseganje večje hitrosti, in sicer za potniški promet do 160 km/h in tovorni promet do 100 km/h, pri čemer bodo upoštevana tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Upoštevati je treba dolžino vlakov 740 metrov in uvedbo ERTMS.						
R.6.2	nadgradnja obstoječe proge	ukrepi za povečanje prepustnosti in zagotavljanje TEN standarda			R.39	2016-2020	DRSI, EGIZ	po 2022
R.7	Pragersko-Hodoš (HU)	Odsek je del MED koridorja in jedrnega TEN-T omrežja; odsek Murska Sobota-Hodoš je namenjen predvsem tovornemu prometu, drugje pa mešanemu; proga ustreza TEN-T standardom (oz. bo z dokončanjem investicije, ki je v teku) in za enkrat ima tudi dovolj kapacitet, čeprav je enotirna. Morebitna gradnja dodatnega 2. tira je odvisna od načrtov Madžarske oz. povečanja prometnih tokov. Uvede se sistem ERTMS.						
R.7.1	Pragersko-Hodoš-d.m.: gradnja II tira	nadgradnja obstoječe proge, ukrepi za povečanje progovne hitrosti, nadgradnja postaje Sežana, uvedba sistema ETCS			R.1.4, R.39			I. faza do 2020
R.7.2	vozišče Pragersko	gradnja II tira po fazah: Pragersko-Omož; Omož-Murska Sobota, Murska Sobota-Hodoš-d.m.			R.39	2016	DRSI	II. faza po 2020
R.8	Maribor-Sentilj (AT)	podaljšanje koristnih dožinj postajnih tirov, 740m, izvenvojski dostop na peronsko infrastrukturo						
R.8.1	Maribor-Sentilj: nadgradnja	Odsek je del BA koridorja in jedrnega TEN-T omrežja; namenjen je mešanemu prometu. Gre za enotirno progo, kjer je potrebno povečati kapacitete tudi z izgradnjo 2. tira in progo nadgraditi za doseganje TEN-T standardov (predvsem osna obremenitev 22,5 ton, hitrost do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer bodo upoštevana tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Zagotoviti dolžino vlakov 740 metrov in investiti ERTMS.			U.12.1, R.39	do 2018	DRSI	2017-2022
R.8.2	Maribor-Sentilj-d.m.: gradnja II. tira	nadgradnja SV naprav, premostitve Pesniške doline s predrom in viaduktom ali sanacija obstoječega nasipa Pesnica, zagotovitev osne obremenitve 22,5 ton na celotnem poteku proge, nadgradnja postaj, uvedba ETCS sistema, podaljšanje koristnih dožinj postajnih tirov, izvenvojski dostop do peronske infrastrukture, morebitno povečanje progovne hitrosti, daljinsko vodenje prometa vlakov.			R.21, U.12.1, R.39	do 2023	DRSI	po 2022
R.9	Pragersko-Maribor	gradnja II tira						
R.9.1	Pragersko-Maribor: nadgradnja	Odsek je del BA koridorja in jedrnega TEN-T omrežja; namenjen je mešanemu prometu. Zmogljivost proge je ustrezna, nadgradnja pa je potrebna za doseganje TEN-T standardov (predvsem osna obremenitev 22,5 ton, hitrost do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer bodo upoštevana tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Zagotoviti dolžino vlakov 740 metrov in investiti ERTMS.						
R.10	Zidani Most-Pragersko	nadgradnja SV in drugih naprav s čimer se omogoči obojestranski promet vlakov na tej progi			R.1.4, R.21, U.12.1, R.39			
R.10.1	Zidani Most - Celje: nadgradnja proge in postaj	nadgradnja postaj (podaljšanje koristnih dožinj tirov, izvenvojski dostop na infrastrukturi, trapezine tirne zveze,...)						
R.10.2	Poličane - Slovenska Bistrica: nadgradnja	Odsek je del BA in MED koridorja ter jedrnega TEN-T omrežja; namenjen je mešanemu prometu. Zmogljivost proge je ustrezna, nadgradnja pa je potrebna za doseganje TEN-T standardov (predvsem osna obremenitev 22,5 ton, hitrost do 160 km/h za potniški promet in do 100 km/h za tovorni promet, pri čemer bodo upoštevana tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Zagotoviti dolžino vlakov 740 metrov in investiti ERTMS.			R.39	do 2016	DRSI	2016-2020 + 2 leti zaključevanje
R.10.3	Sentilj-Pragersko: uvedba APB-ja	nadgradnja postaj Rimske Toplice, Laško in Celje.						
R.10.4	Celje-Pragersko: nadgradnja postaj	Povečanje osne obremenitve na kategorijo D4			R.21	2016	DRSI	2016-2018
R.11	Postojna-Illirka Bistrica-Šapjane (HR)	do uvedbe ETCS 2 se zagotovi APB			R.21	2017	DRSI	-
R.11.1	Pivka-Illirska Bistrica-Šapjane: nadgradnja proge	podaljšanje koristnih dožinj postajnih tirov, 740m, izvenvojski dostop na peronsko infrastrukturo						
R.11.2	celje-Velenje	Odsek spada v celovito TEN-T omrežje in ima pomemben potencial predvsem za tovorni promet. Na progi je potrebno povečati zmogljivost in jo nadgraditi za večjo raven storitve, in sicer predvsem povečati hitrost in pogostost za potniški promet ter ustrezno prepustno in prevozno zmogljivost za tovorni promet. Progo usposobiti za potniški promet do 160 km/h in tovorni promet do 100 km/h, pri čemer bodo upoštevana tudi možna odstopanja skladno s TSI glede na funkcionalnost prog. Zagotoviti dolžino vlakov 740 metrov in investiti ERTMS.			R.14 R.21 R.39			DRSI
R.12	ETCS	Namestitve sistema ETCS na proge, ki niso opazne v prejšnjih ukrepih, bi omogočala povečanje interoperabilnosti celotnega omrežja. Smiselna je namestiti ETCS tudi na druge proge slovenskega omrežja (v celoti in ne samo na TEN-T omrežje). Z nadaljnjimi študijami bodo pri vsakem primeru določene posebne potrebe in potrebni tehnični parametri (npr. ETCS 2, raven na glavnih in ETCS Regional na regionalnih progah).						
R.21	ERTMS	projekt je povezan s projektom elektrifikacije R.22.1, reslilne bodo podane v skupni študiji			R.22.1	2016	DRSI, DRI, SZ	
R.22	Elektrifikacija	Uvedba sistema ETCS na odseku Zidani Most-Dobova-d.m in Pragersko-Sentilj-d.m.			R.21.1	2016-2019	DRSI, DRI, SZ	2018-2020
R.22.1	sprememba sistema napetosti vozne mreže	Elektrifikacija regionalnih železniških prog bi omogočila večje učinkovitosti obstoječe infrastrukture. Z nadaljnjimi študijami bodo pri vsakem primeru določene posebne potrebe in potrebni tehnični parametri.						
R.22.2	elektrifikacija regionalnih prog	projekti je povezan s projektom elektrifikacije R.21.1, reslilne bodo podane v skupni študiji uskladi z Direktoratom za energijo			R.21.1 R.39	2016-2019	DRSI	DRSI
R.23	Obnova, nadgradnja ali novogradnja drugih prog (posebno seznan vseh ostalih prog, ni niso posebne narave in z realizacijo, bo zrealizirani vseh ostalih prog, ni niso posebne narave)	S študijami posameznih osekov bo ugotovljena potreba po obnovi in nadgradnji prog, ki niso bile zajete v specifičnih ukrepih, pri čemer bo upoštevan koncept delovanja ter gospodarski in okoljski vidiki (regionalne proge in proge do sosednjih držav, ki niso zajete v TEN-T omrežje).						
R.23.1	Omož-Središče-d.m.	nadgradnja SV naprav, povečanje osne obremenitve.			R.1.4, R.22.2, R.39	do 2025	DRSI	po 2030
R.23.2	d.m.-Metlika-Ljubljana	odsek Ljubljana-Grouppe: APB, nadgradnja postaj, gradnja novih postaj; ERTMS, II. tir						do leta 2022 na odseku LJ-Grouppe
R.23.3	d.m.-Lendava	odsek Ljubljana-Nevo mesto: elektrifikacija (možni obratovanja direktnih vlakov Revco-tuka Koper); nadgradnja odseka Ljubljana-Trebnje: vzpostavitev obvozne proge.			R.22.2, R.23.16, U.3.1, U.3.2, R.4, R.39	do 2016	DRSI	do 2030
R.23.4	d.m.-Slika-Kamnik Graben	nadgradnja postaj, gradnja novih postaj, nadgradnja SV naprav, postopna dvotirnost na odseku Ljubljana-Domžale(Kamnik)			R.22.2, R.23.2, U.1, R.4 R.39	2016-2018	DRSI	po letu 2022
R.23.5	Celje-Velenje	elektrifikacija ? Za potrebe JPP						do 2025
R.23.6	d.m.-Rogatec-Grobelno	povečanje osne obremenitve in elektrifikacija nadgradnja postaj			R.22.2, R.23.2, U.13, R.39	do 2016	DRSI	2023-2030
R.23.7	d.m.-Imeno-Stranje	nadgradnja postaj in ETCS regional			R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	do 2030
R.23.8	Maribor-Prevalje-d.m.	odsek Maribor-Ruše: elektrifikacija, II tir nadgradnja SV in nadgradnja postaj			R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030
R.23.9	Ljutomer-Gornja Radgona	odsek Maribor-Ruše: elektrifikacija, II tir nadgradnja SV in nadgradnja postaj			R.39	do 2016	DRSI	po 2030
R.23.10	d.m.-Lendava	nadgradnja postaj in SV naprav (vzemne kretnice)			R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030
R.23.11	capliče Prelnica-Podgorje-d.m	nadgradnja postaj in SV naprav (vzemne kretnice)			R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030
R.23.12	Jesenice-Sežana	nadgradnja postaj, nadgradnja SV naprav (morebiten APB)			R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030
R.23.13	Sempeter pri Gorici-Vitobja	nadgradnja postaj, nadgradnja SV naprav (morebiten APB)			R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030

Priloga 2 - Železniški promet

Koda	Ukrep	Opis ukrepa	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
R.23.13	Prvačina-Ajovčičeva		R.22.7, R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.23.14	Čapliče-Kropnje-Repentabor-d.m.		R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.23.15	Sevnica-Trebnje	elektrifikacija in povečanje osrne obremenitve (možnost obvozne proge)	R.22.2, R.23.2, R.39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.23.16	Grosuplje-Kočevje	v izvajanju	R.23.2	do 2016	DRSI	2016-2018	DRSI
R.23.17	novi regionalne proge	npr. Lendava-Beltno, Ljubljana-Viharna, Velenje-Dravoograd, Gornja Radgona - d.m. -Avstrija, ...	R.22.2, R.23.2, U, 39	do 2016	DRSI	po 2030	DRSI
R.24	Varnost	Odprava nevarnih železniških prehodov: za ta namen bi bilo potrebno spremeniti zakonodajo na tem področju in ponovno opredeliti kakšne vrste železniških prehodov lahko opredelimo kot ustrezno oz. neustrezno zavarovane in s tem nevarne. V nadaljevanju je na podlagi tega treba pripraviti terminski plan odprave neustrezno zavarovanih železniških prehodov.		2016	DRSI, AŽP	-	-
R.24.1	Usladitev zakonodaje	Pregled in uskladitev zakonodaje, pri čemer upoštevati minimalne zahtevane standarde		2016	DRSI	-	DRSI
R.24.2	Analiza in program za dobočletni prioritet	Določitev prioritete z metodologijo zavarovanja/odprave rivijskih prehodov		2016	DRSI	-	DRSI
Delovanje/organizacija železnice							
R.31	Reorganizacija uporabnin za uporabo prog	Uporabnine za uporabo prog morajo biti sorazmerne z izpusti in zato v skladu z načelom odgovornosti povzročitelja. Uporabnine morajo biti enake mejnim stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa, spremeniti je potrebno sistem zaračunavanja uporabnin z uvedbo primerne spodbude za opremljanje vlakov z ETCS.Uporabnine za uporabo prog je treba uskladiti z upravami železnic sosednjih držav, s čimer bo olajšan mednarodni promet.		stalen	AŽP	-	-
R.31.1	Prilagoditev metodologije izračuna uporabnine	ukrepi, s katerimi spodbujajo prevoznika k optimizaciji prevoza, proučitev možnosti uvedbe uporabnine za pionski promet.		stalen	AŽP	-	-
R.32	Večletna pogodba o izvajanju javne službe	Pogodba/pogodbe o izvajanju javne službe v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 so temeljno orodje za zagotavljanje preglednosti in učinkovitosti pri opravljanju storitev javnega prevoza. Zato razširjen izvajanje pogodb o izvajanju javne službe ni potrebno le zaradi skladnosti, temveč tudi kot prvi korak za doseganje boljše kakovosti slovenskega prometnega sistema. Tipologija in trajanje pogodbe o izvajanju javne službe morata biti določena z analizo posameznih primerov, skupaj z uporabnostjo lastnega modela (ki lahko temelji na vprašanih popolne skladnosti ali na uporabnosti po temovetno ovrednoteni skladnosti in finančnih zahtev).		2018	DRSI	stalen ukrep	DRSI
R.32.1	Spremembe in dopolnitve večletne pogodbe za potniški promet	Republika Slovenija ima v skladu z Uredbo 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 s SŽ Potniški promet d.o.o. podpisano večletno pogodbo št. 3/2010-2019 o izvajanju obvezne gospodarske službe prevoza potnikov v notranjem in omejenem regijskem železniškem prometu za obdobje 2010 - 2019. Pogodba temelji na istem obsegu storitev, ki se deloči z voznim redom in izražen s številom vlakov/kilometrov. Spremembe in dopolnitve vključujejo razpisne elemente železniškega potniškega prometa v skladu s potrebami potnikov z vidika trajnostne možnosti, okoljskimi cilji, in v povezavi z infrastrukturnimi ukrepi.	R.2, R.3, R.4, R.5, R.6, R.9, R.10, R.22.2, R.23.2, R.23.3, R.23.16, R.23.17, R.34, R.38, R.40, R.44.	2018	DRSI	stalen ukrep	DRSI
R.33	Povečanje finančne vzdržnosti	Povečanje finančne vzdržnosti je eden od ciljev vseevropskega prometnega omrežja. Da bi dosegli ta cilj, je treba optimizirati organizacijsko strukturo železniškega sistema ter povečati učinkovitost delovanja in vzdrževanja. S finančno vzdržnostjo železniškega prometnega sistema naj bi se zmanjšala odvisnost sistema od javnih subvencij. Z nadaljnjimi študijami bodo ocenjeni konkretni ukrepi, ki so potrebni za optimizacijo stroškov in prihodkov.		2018	DRSI	stalen ukrep	DRSI
R.33.1	Spremembe in dopolnitve večletne pogodbe za vzdrževanje javne železniške infrastrukture	Republika Slovenije ima z upravljavcem javne železniške infrastrukture sklenjeno triletno pogodbo s katero se zagotavlja varnost, vzdrževanje in izboljšanje kakovosti infrastrukturnih storitev. Predviden je tudi delež, ki ostane upravljavcu kot spodbuda za kvalitetno in učinkovito upravljanje z javno železniško infrastrukturo. Predvidena je prilagoditev metodologije za izvajanje GJS vzdrževanja in upravljanja javne železniške infrastrukture in priprava 10 letnih programov vzdrževanja in pogodbe, ki bo zagotavljala stabilen vir za vzdrževanje in upravljanje javne železniške infrastrukture ter spodbude za učinkovito in kvalitetno izvajanje.	vsi ukrepi	2018	DRSI	stalen ukrep	DRSI
R.33.2	Optimizacija organizacijske strukture železniškega sistema	Slovenija ima zelo razvejano organizacijsko strukturo železniškega sistema in detekt pristojnosti in nalog med državnimi organi, agencijami, ter upravljavcem.	Optimizacija organizacijske strukture	2018	MZI	-	-
R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka	Da bi povečali konkurenčnost železniškega prometa v primerjavi z drugimi načini prevoza, je treba posodobiti železniški voznik, skladno s predvidenimi izboljšavami infrastrukture. Prvi korak k razvoju tega ukrepa je celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur železniškega operaterja ter s tem prihodnjih zahtev, ter operacijskega in vzdrževalnega parka. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene specifične tehnične zahteve glede železniškega voznega parka.		2018	DRSI	stalen ukrep	DRSI
R.34.1	Modernizacija in nabava voznih sredstev	Vožna sredstva za prevoz potnikov na omogočajo uvedbo takšnih prevozov na območju urbanih in izboljšanje kvalitete prevoza.	R.32.1	-	koncesionar in koncedent	2023-2030	koncesionar in koncedent
R.35	Izboljšanje železniškega tovornega voznega parka	Tovorni voznik park je večinoma sestavljen iz obiljnih zaprtih in odprtih vagonov, med katerimi so nekateri primeri za kombinirani prevoz. Prvi korak k razvoju tega ukrepa je celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur železniškega operaterja ter s tem prihodnjih zahtev, ter operacijskega in vzdrževalnega parka. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene specifične tehnične zahteve glede železniškega voznega parka.		2018	DRSI	stalen ukrep	DRSI
R.35.1	Država sprejme ukrepe s katerimi podpira (pomaga)prevoznika pri bolj učinkovitem opranju sredstev EU za posodobitev voznega parka oz. naskaku opreme.	veja v primeru opreme tinitih vozil s sistemom ERTMS	R.21	-	-	-	-
R.36	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje	Zakonodaja in smernice za načrtovanje, povezane z železnico, morajo spodbujati razvoj sektorja in morajo biti v skladu z najboljšo mednarodno prakso in z evropskimi uredbami, zlasti v zvezi z varnostjo, interoperabilnostjo, trajnostjo prometa in okoljem.		2018	MZI	-	-
R.36.1	Pregled zakonodaje in prilagoditev smernic s ciljem racionalizacije			2018	MZI	-	-
R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja	Republika Slovenija razpolaga z razvijano infrastrukturo tako na področju cest kot na področju železnic ter ostale infrastrukture. Infrastrukture omogoča mobilnost ljudi in izvajanje gospodarskih aktivnosti. V preteklih letih so upravljavci začeli z različnimi meritvami stanja, ki omogočajo ugotavljanje realnega stanja kakovosti infrastrukture. V nekaterih segmentih je uveden računalniški podprt sistem, ki omogoča sprono sprejemanje stanja ter omogoča pripravo planov obnov na osnovi matematičnih modelov. Taki sistemi omogočajo učinkovito upravljanje infrastrukture ter omogočajo, da sistem postane tudi finančno vzdržan na dolgi rok. Sistemi, ki temeljijo na realnih podatkih o stanju infrastrukture omogočajo tudi ustreznejše planiranje potrebnih finančnih sredstev na dolgi rok. Po vzpostavitvi teh podlag se bodo sklepe tudi večletne pogodbe za vzdrževanje železniške infrastrukture.		2018	DRSI	stalen ukrep	DRSI
R.37.1	Model upravljanja in vzdrževanja infrastrukture	Načrtovanje vzdrževanja skladno z uporabo sodobnih modelov, ki temeljijo na realnih podatkih		2017-2019	Upravljavec JŽI	-	-
R.37.2	Primerjava z EU	Izdelava študija primerjava cen v članicah EU		2017-2019	DRSI	-	-
R.38	Reorganizacija delovanj/voznih redov	Da bi se povečal delež železniškega prometa, je potrebna preureditev voznega reda (takni vozniki redi) za izboljšanje povezanosti in učinkovitosti zagotovljenih storitev. V nadaljnjih študijah bo ta možnost analizirana ob upoštevanju potniškega potenciala ter operativnih in infrastrukturnih zahtev in možnosti.		2018	Naročniki	-	-
R.38.1	V okviru priprave konkretnih PN za povečano vlogo JPP v RS (poudarek na večjih aglomeracijah)		U	stalen	Naročniki	-	-
R.39	Ukrepi za preprečitev, omlitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilnitveni ukrepi)	Ukrepi varstva okolja pred hrupom zaradi železniškega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru (modernizacija tinitih vozil in posodobitev železniške infrastrukture), ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje (klasične in nizke prothrupne ograje) in ukrepe na stavbah (prothrupna sanacija fasadnih elementov). Konkretnije ukrepe je treba opredeliti v operativnem programu varstva pred hrupom, ki mora zajemati vse pomembne železniške proge in železniško omrežje na obeh poselitvenih območjih (MO Ljubljana in MO Maribor). Zmanjšanje emisije hrupa je treba upoštevati tudi pri izvedbi ukrepov R.34 in R.35 (posodobitev voznega parka in tehnološki ukrepi na tinitih vozilih). Z vidika zmanjšanja degradacije naravnega okolja ima rekonstrukcija obstoječih infrastrukturnih povezav prednost pred gradnjo novih prometnic, prav tako ima umeščanje prometne infrastrukture v že obstoječe infrastrukturne koridore prednost pred umeščanjem v naravno ohranjen prostor. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je potrebno zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljiščem in varovanje tal. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno zmanjšati na najmanjšo možno mero ter pri tem prednostno načrtovati poseje po zemljiščih s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljiščih izven strnjanih kompleksov ter območij gozdov z lesno proizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti. Železniška infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Tovorni posegi lahko povzročijo bistvene vplive na ekološko stanje vodotokov, zmanjšanje retenzijskih površin, kakor tudi kumulativne vplive na biodiverzitetno območje in ekosistemske uslužbe območja. Pri načrtovanju železniške infrastrukture na območjih izredno visoko, zelo visoko in visoko ranljivih vodonosnikov je potrebno preučiti in načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive tako v primeru gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov. Pri umeščanju v prostor se je potrebno izogibati vodovarstvenim območjem in območjem, omejenimi zaradi poplav in z njimi povezane erozije. Infrastrukturni koridori naj se prednostno ne umeščajo v območja kulturne dediščine in v območja izjemnih krajev in krajinska območja s prepoznanimi značilnostmi na nacionalni ravni. Z ustreznimi tehnološkimi ukrepi je potrebno zagotoviti kakovostno krajinsko sliko s sledenjem naravnim in kulturnim danostim in topografiji območja. Pri umeščanju železniške infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v območja z naravovarstvenim statusom (Natura 2000 območja, zavarovana območja, naravne vrednote, EPO, območja, ki so predlagana za zavarovanje). Čas izvajanja posegov se kar najbolj prilagodi življenjskim ciklom živali in rastlin. V primeru, da je elektrifikacija železniške proge načrtovana na območju pretehtnih in selitvenih poti, je treba za preprečitev trkov ptic z električnimi vodniki predvideti ustrezne tehnične rešitve. Prednost pri izboru naj imajo variante, ki imajo manjši vpliv na migracijske poti prostoživečih živali (takšne z daljšim potekom v tunelih, pokritih vklopih, takšne ki sekajo manj migracijskih poti). V primeru fragmentacije migracijskih poti, je potrebno zagotoviti ustrezne prehode načrtovane v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije.		2018	DRSI	-	-
R.39.1	Operativni program za hrup	Priprava strokovnih podlag za operativne programe, izvedba študij in priprava projektov		2016-2022	DRSI	-	-
R.39.2	Priporočila za zmanjševanje vplivov na okolje	Pri načrtovanju potrebno upoštevati priponde celotne presege vplivov na okolje. Investicije v obstoječih infrastrukturnih povezavah imajo prednost pred gradnjo novih prometnic. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je potrebno posegati na kmetijska in gozdna zemljišča zmanjšati na najmanjšo možno mero. Železniška infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Infrastrukturni koridori naj se prednostno ne umeščajo v območja kulturne dediščine in v območja izjemnih krajev in krajinska območja s prepoznanimi značilnostmi na nacionalni ravni. Pri umeščanju železniške infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v območja z naravovarstvenim statusom.		stalen	Naročniki	-	-
R.40	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	V novi TEN-T uredbi so navedena naslednja prometna vozlišča v Sloveniji: Ljubljana in Koper kot vozlišča v jedrnem delu TEN-T omrežja, Maribor pa kot vozlišče v celovitem delu TEN-T omrežja. Na teh lokacijah je največji potencial za razvoj logistične dejavnosti na področju tovora, v Ljubljani in Mariboru pa tudi za vzpostavitev ločenih multimodalnih platform za potnike. Vendar je lahko v Sloveniji tudi širše (v večjem obsegu) poskrbljeno za prenos tovora in prehod potnikov iz enega načina transporta v drugega. S tem bi omogočili učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in s tem povečali učinkovitost prometa. Za ta namen je potrebno v prihodnje identificirati možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi načini transporta. Ker bi se izkazalo za potrebno in učinkovito, je potrebno oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oz. zagotoviti ustrezno povezanost logističnih terminalov z različnimi načini transporta, kjer je za to izražen interes gospodarstva.		2018	DRSI	2020	-
R.40.1	Intermodalno potniško središče	Pri načrtovanju se upoštevajo indeksi delovnih migracij in možnost prestopa potnikov s peš in kolesarskega prometa, prestopa iz osebne prevoza in med različnimi vrstami železniškega prometa.		stalen	DRSI	-	-
R.40.2	Logistični centri	Država sprejme ukrepe za povečanje (spodbujanje) logistične dejavnosti, kot npr. Ministrstvo za gospodarstvo v delu zagotavljanja sofinanciranja in MZI v delu zagotavljanja ustreznih dostopov.		stalen	DRSI	-	-
R.41	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji	Spodbujanje recikliranja in uporabe lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture in tudi uporabe certificiranih gradbenih materialov iz recikliranih stranskih proizvodov ali odpadnih materialov, ki nastajajo v drugih sektorjih (pri načrtovanju se upoštevata tudi Uredba o zelenem javnem naročanju). Pri uporabi gradbenih materialov za prometno infrastrukturo, ki niso primarna naravna izvora, je treba upoštevati dejstvo, da gre za uporabo večjih količin gradbenih materialov, predvsem kot gradbena polnila in da se nekatere nevarne snovi iz odpadnih materialov lahko trajno mobilizirajo. Novi gradbeni materiali pa imajo lahko tudi boljše funkcionalne lastnosti v primerjavi z izvorno naravnimi.		stalen	Naročniki	-	-
R.41.1	Upoštevanje se pri pripravi projektov lam kjer je primerno, smiselno in uporabno		vsi ukrepi	stalen	Naročniki	-	-
R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave	V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 v smislu prilaganja podnebnim spremembam: s podrobnimi dokumenti zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture na podnebne spremembe in na podlagi rezultatov analize izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture na podnebne spremembe. Torej je treba razviti varnostne, metodološke in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave.		2016	DRSI	-	-
R.42.1	Smernice		vsi ukrepi	2016	DRSI	-	-
R.43	Zagotovitve migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalimi	Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalimi: pri novo načrtovanih železniških progah zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti prostoživečih živali z izgradnjo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje (predvsem za velike sesače in netopirje). Za potrebe načrtovanja se že v začetni fazi izdelava namenske študija (oz. povzame rezultate že opravljenih študij, če ti obstajajo), ki obsega podatke o vrstah, katerih migracija bo s posegom prizadeta, in usmeritve projektantu za načrtovanje objekta oz. ureditve (lokacija, oblika, velikost, zasedite objekta in okolice in podobno).		stalen	DRSI	-	-
R.43.1	Priporočila oz. navodila, ki jih je potrebno smiselno in skladno s potrebami potrebno upoštevati pri pripravi projektov na JŽI		vsi ukrepi	stalen	DRSI	-	-
R.44	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam	Zagotoviti ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom, in infrastrukturo tako prilagoditi, da bo ta bolj dostopna za manj mobilne osebe kot na primer: ureditev dostopov s peronov.		stalen	DRSI	-	-
R.44.1	Priporočila oz. navodila, ki jih je potrebno smiselno in skladno s potrebami potrebno upoštevati pri pripravi projektov na JŽI		vsi ukrepi	stalen	DRSI	-	-

Priloga 3 - Trajnostna mobilnost

Koda	Ukrep	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
Elementi mestnega omrežja						
U.1	Koridor Kamnik-Ljubljana	Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko prometa, predvsem dnevnih selitev na delo in z njega. Preciz obsežen je tudi javni potniški promet, a bi se lahko še izboljšal, predvsem pri železnici. To bi dosegli s povečanjem zmogljivosti in kakovosti storitev potniškega prometa. Za ta namen bi bilo treba zagotoviti dvotirnost proge (ali vsaj delno dvotirnost), da se omogoči taktni vozni red in elektrifikacija. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.1.1	Nadgradnja SV naprav	R.23.3	2016-2018	DRSI	do 2025	DRSI
U.1.2	Nadgradnja postaj Ljubljana Črnuče, Domžale in Jarše Mengeš, postajališča ustrezno opremiti	R.23.3	2016-2018	DRSI	do 2025	DRSI
U.1.3	Izvedba delne dvotirnosti na progi Ljubljana Šiška-Domžale	R.23.3	2016-2018	DRSI	do 2025	DRSI
U.1.4	Izvedba končne rešitve (celotna dvotirnost)	U.14.1, R.23.3	2022-2025	DRSI	po 2025	DRSI
U.2	Koridor Kranj-Ljubljana	Odsek je pomembna ljubljanska vpadnica s precejšnjim številom potnikov na železnici. Zato že zdaj primanjkuje zmogljivosti za prevoz vseh morebitnih potnikov. Da bi to izboljšali, je treba zagotoviti predvsem dvotirnost, da se omogoči taktni vozni red, kar bo zagotovljeno z zgraditvijo 2. tira na progi Ljubljana-Jesenice. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.2.1	Nadgradnja SV naprav	R.3	2016-2020	DRSI	do 2025	DRSI
U.2.2	Nadgradnja postaj Medvode, Škofja Loka, Kranj, izgradnja dodatne postaje Bitnje	R.3	2016-2020	DRSI	do 2025	DRSI
U.2.3	Izgradnja dodatnega tira na relaciji Ljubljana-Kranj	U.14.1, R.3.2	2016-2022	DRSI		DRSI
U.3	Koridor jugovzhodno od Ljubljane	Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko prometa (dnevnih selitev na delo in z njega), vendar predvsem z osebnimi avtomobili. Z nekaterimi ukrepi bi na tem odseku lahko izboljšali tudi javni potniški promet, predvsem po železnici. To bi dosegli s povečanjem zmogljivosti in kakovosti storitev potniškega prometa. Za ta namen bi bilo treba zagotoviti dvotirnost proge na odseku Ljubljana-Grosuplje (ali vsaj delno dvotirnost), da se omogoči taktni vozni red in elektrifikacija. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.3.1	Nadgradnja SV naprav Ljubljana-Grosuplje	R.23.2	2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
U.3.2	Nadgradnja postaj Ljubljana Rakovnik, Škofljica, Grosuplje in Šmarje-Sap	R.23.2	2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
U.3.3	Izvedba končne rešitve (celotna dvotirnost)	U.14.1, R.23.2	2022-2025	DRSI	po 2025	DRSI
U.4	Povezava Ljubljane z letališčem	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana nima najboljših povezav javnega potniškega prometa z glavnim mestom Ljubljano. Zato je treba uvesti ustrežnejše linjske povezave z avtobusi (neposredne povezave in ne skozi okoliške kraje, npr. neposredna povezava letališče-Ljubljana) in/ali s kombiniranimi vozili po naročilu oz. ustrezno železniško povezavo. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.4.1	Povezava z ekološko ustreznimi minibus (bus shuttle)		2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
U.4.2	Proučitev smiselnosti drugih povezav (npr. železniška povezava)	U.14.1	2022-2025	DRSI	-	DRSI
Mestno omrežje						
U.11	Ljubljana P + R (angl. park and ride oziroma »parkiraj in se pelji«)	Ljubljana je največje slovensko mesto in prestolnica Slovenije z največjim številom dnevnih selitev, ki jih lahko izboljšamo z ustrezno postavitvijo sistema P + R. Parkirišča so neposredno povezana z zmogljivostmi javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden in okoljsko ustrezen dostop do središča mesta. Uporabnik se izogne stresni vožnji skozi natrpane mestne ulice, mesto pa je tako manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posledicami, ki jih prinaša promet osebnih vozil – od prenatrpanosti ulic in parkirišč do onesnaženosti in splošnega razvrednotenja okolja v mestnih središčih. V Ljubljani se predvideva postavitev 25 lokacij P + R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.11.1	P+R za ljubljansko območje z gravitacijskim zaledjem		2016-2020	LUR	2017-2020	Občine v okviru LUR in EU sredstva ob uspešni kandidaturi občin
U.12	Maribor P + R	Maribor je drugo največje slovensko mesto s precejšnjim številom dnevnih selitev, ki jih lahko izboljšamo z ustrezno postavitvijo sistema P + R. Parkirišča so neposredno povezana z zmogljivostmi javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden in okoljsko ustrezen dostop do središča mesta. Uporabnik se izogne stresni vožnji skozi natrpane mestne ulice, mesto pa je tako manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posledicami, ki jih prinaša promet osebnih vozil – od prenatrpanosti ulic in parkirišč do onesnaženosti in splošnega razvrednotenja okolja v mestnih središčih. V Mariboru se predvideva postavitev 6 mest P + R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.12.1	P+R za mariborsko območje z gravitacijskim zaledjem		2016-2020	MO Maribor	2017-2019	MO Maribor in EU sredstva ob uspešni kandidaturi
U.13	Slovenija P + R	Slovenija je zelo posebna glede poselitve. Ima namreč okrog 6000 naselij, kar je veliko glede na njeno površino (20.273 km ²) in število prebivalcev (približno 2 milijona). Zato se uporaba sistema P + R (»parkiraj in se pelji«, angl. park and ride) kaže kot primerna za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa. Gre za kombinacijo parkirnih mest in postajališč javnega prevoza, kar omogoča, da se uporabnik do pomembnejših točk na obrobju mesta oziroma glavnih mestnih vpadnic pripelje z osebnimi ali drugim vozilom, tam pa vstopi v sredstva javnega prevoza ali si sposodi kolo. Mogoče točke za zgraditev sistema P + R je pokazal prometni model, vendar bo za natančnejše načrtovanje njihovih lokacij treba izvesti podrobnejšo študijo. Okvirno se načrtuje, da naj bi imeli na ravni Slovenije 72 mest P + R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.13.1	P+R na postajah in postajališčih javnega potniškega prometa	R32, R34, R40	2016	MzI	2017-2025	MzI
U.14	Razvoj postaj	Z ustrezno analizo obstoječega stanja ter pričakovanega razvoja prometnega sistema in družbeno-gospodarskih okoliščin na mestnih in regionalnih območjih – z vidika trajnostne mobilnosti/integriranih javnih prometnih načrtov – bo mogoče prepoznati potrebo po obnovi/nadgradnji obstoječih postaj ali gradnji novih, kjer bo to upravičeno zaradi stopnje mobilnosti. Po drugi strani pa bi to lahko pomenilo tudi uklinjanje ali funkcionalno degradiranje nekaterih obstoječih postaj, kjer pričakovane stopnje mobilnosti postanejo neustrezne. Razvoj postaj bo osredotočen predvsem na izboljšanje dostopnosti za potnike, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo, s čimer bo zagotovljena varnost potnikov, uvedeni pa bodo tudi informacijski sistemi in sistemi za javno obveščanje. Posebno pozornosti je treba nameniti ureditvi danes neustrezne potniške postaje Ljubljana. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.14.1	Celotna študija razvoja postaj in vpadnic v ljubljansko železniško vozlišče	U.1, U.2, U.3, U.4, R.4, R.22, R.23.17	2016-2018	DRSI		DRSI
U.14.2	Preureditev glavne postaje Ljubljana	R.4.2	2016-2018	DRSI	po letu 2022	DRSI
U.14.3	Nadgradnja SVTK naprav na vozlišču Ljubljana	R.4.2	do 2020	DRSI	po letu 2020	DRSI
U.14.4	Trivoški lok	R.4.1	2016-2020	DRSI	po letu 2020	DRSI
U.14.5	Nadgradnja odseka Ljubljana-Litija	R.5.1	2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
U.14.6	Nadgradnja odseka Ljubljana-Logatec	R.1.4	2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
U.15	Ločitev vrst prometa – dajanje prednosti javnemu prevozu, odprava zastojev	Mestni javni prevoz (avtobusi in morebitna lahka železnica) mora soobstajati z drugimi vrstami prometa, saj je prostor v mestih vedno omejen. Hkrati bo namenjeno več pozornosti javnemu prevozu in vrtniti dela urbanega prostora v uporabo prebivalcem. V tem smislu in zaradi povečanja učinkovitosti javnega prevoza se v večjih mestih stopnja ločitve osebnega in javnega prometa poveča z zgraditvijo voznih pasov, namenjenih samo javnemu prometu (avtobusi in morebitna lahka železnica) ter izvajanju ukrepov za dajanje prednosti javnemu prevozu s sredstvi upravljanja prometa, kot so semaforji. Poleg tega bodo odstranjene ugotovljene ovire, ki onemogočajo učinkovit pretok javnega prometa, povzročajo zamude in lahko ogrozijo varnost v cestnem prometu (npr. cestni prehodi čez železniško progo). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.15.1	Ovrednotenje možnosti uvedbe rumenih pasov za večja mesta		2016-2020	Občine		
U.16	Povečanje intermodalnosti	Eden ključnih vidikov pri vzpostavljanju dobrega sistema javnega potniškega prometa je uspešnost povezanosti transportnih sistemov, ki spodbujajo prehod z zasebnega na javni prevoz in med različnimi oblikami javnega prevoza (npr. med prometnimi sredstvi: avto, kolo, vlak, avtobus, kombinirano vozilo, taksi, žičnica, plovila). Tako bo skupaj z razvojem ustreznih intermodalnih terminalov razvoj infrastrukture, kot so P + R (parkiraj in se pelji), kiss & ride (kombinacija dostave potnikov z osebnimi vozili in javnega prevoza), bike & ride (kolesari in se pelji) itd., vozačem zagotovilo dodatno možnost dostopa do mesta, ki se bo izogibala zastojev na osrednjih mestnih območjih in spodbujala uporabo javnega prevoza. Lokacija te infrastrukture bo podrobno analizirana za vsak primer posebej, pri čemer bo upoštevana funkcionalnost, na primer: P + R je običajno na obrobju mesta, poleg postaj javnega prevoza. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.16.1	Intermodalnost prestopnih točk	U.11, U.12, U.13, U.14, R.40, Ro.34	2016-2018			

Priloga 3 - Trajnostna mobilnost

U.17	Kolesarsko omrežje	Trebajo narediti načrt ureditve in kategorizacije državnih in primestnih kolesarskih poti ter spremljajoče opreme. Pri tem bo prednostna naloga: povezava že zgrajenih kolesarskih odsekov v večje logično zaključene celote, zagotavljanje višjega standarda oz. ravnih prometnih danosti za kolesarje, dodatno zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so soudeleženi kolesarji (v tujini velja načelo vizije »nič«), ter zgraditev lokalnih kolesarskih povezav, ki se povezujejo z državnim kolesarskim omrežjem in zagotavljajo kolesarjem večjo mobilnost. Predvidena končna dolgoročna načrtovana doba izvedbe celotnega omrežja je 25 let. Gradnja bo potekala po fazah. Vlaganje v vzpostavitev državnega kolesarskega omrežja mora biti uravnoteženo glede na predvidene posamezne kratkoročne, srednjeročne in dolgoročne načrtovane etape. Potrebno je preudarno načrtovanje ukrepov glede na finančne in prostorske možnosti ter razpoložljivo cestno infrastrukturo. Smiselno je izkoristiti čim več primernih obstoječih cest z nizkim povprečnim letnim dnevnim prometom, ki jih je treba ustrezno preurediti ali opremiti s prometno signalizacijo za varen potek in vodenje kolesarskega prometa po njih. Zgraditev novih kolesarskih poti je predvidena le tam, kjer to zahteva standard kolesarske poti. Kolesarske steze in pasovi so predvideni predvsem v naseljih in tam, kjer je zaradi prometne varnosti to nujno potrebno. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.17.1	Vzpostavitev državnega kolesarskega omrežja	U.16.1, U.13.1	2016	MZI, DRSI v povezavi z DRI	-	-
U.17.2	Kategorizacija kolesarskega omrežja	U.17.1	2016-2017	MZI, DRSI v povezavi z DRI	-	-
U.17.3	Vzpostavitev enotne platforme na državni ravni za ureditev, signalizacijo in kategorizacijo državnih kolesarskih povezav ter spremljajoče opreme		-	-	-	-
Delovanje/organizacija mestnega prometa						
U.31	Uvedba enotne vozovnice	Ena najoprijemljivejših koristi za uporabnike povezanih prevoznih sistemov je uvedba integriranih tarifnih sistemov. Stopnja povezovanja tarifnega sistema ter vrsta vozovnic in tehnologij, ki se bodo uporabljale (posamične karte in/ali elektronske vozovnice, pametne kartice ali brezkontaktno plačevanje itd.), bosta analizirani od primera do primera na podlagi pristojnosti ustreznega prometnega organa in ob upoštevanju vseh možnosti, kot je uporaba pametne kartice za plačilo P + R, parkiranje na ulici, cestnine itd.				
U.31.1	Uvedba sistema integrirane vozovnice v RS		2016	MZI	2016	MZI
U.31.2	Ustanovitev upravljavca IJPP na državni ravni		2016	MZI	2016	MZI
U.32	Uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo	Eden glavnih ciljev strategije za razvoj prometa je povečati trajnostnost prometnega sistema in hkrati zagotoviti rešitve za javni prevoz, ki bodo dostopne večini prebivalstva. Ob upoštevanju, da na nekaterih delih slovenskega ozemlja ni dovolj povpraševanja za upravičenost uvedbe rednih javnoprovoznih prog (npr. podeželje ali območje razprse poselitve), bo uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo zagotovila možnost, da bodo storitve na voljo tudi tam.				
U.32.1	Prevozi na zahtevo	U.31, U.33	2016	MZI	2018	MZI oziroma Upravljavec IJPP
U.32.2	Prevozi na zahtevo za gibalno ovirane prebivalce		2016	MDDSZ	2018	MDDSZ
U.33	Prilagoditev voznih redov (usklajeno)	Da bi povečali delež javnega prevoza v mestnem, primestnem in regionalnem prometu, je treba za izboljšavo povezi, učinkovitosti in usklajenosti različnih načinov prevoza uskladiti vozne rede. V nadaljnjih študijah se bo ta možnost analizirala ob upoštevanju števila potnikov ter operativnih in infrastrukturnih zahtev.				
U.33.1	Uvedba integriranih taktičnih voznih redov	U31.	2016	MZI, oziroma Upravljavec IJPP	2017	MZI, oziroma Upravljavec IJPP
U.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje	Uvedba povezanih prevoznih sistemov in novih tehnologij, skupaj s potrebo po povečanju inarčne vzdržnosti in učinkovitosti prometnih sistemov, vodi k opredelitvi pomembnejših administrativnih zmogljivosti in ustrezno usposobljenega osebja kot enega od ključnih vprašanj v tem sektorju in hkrati ene od prednostnih nalog kohezijske politike EU. V tem sektorju je uporaba dodatnih administrativnih zmogljivosti potrebna zlasti za ustanovitev novih služb, odgovornih za povezane prevozne sisteme ter pripravo in vodenje projektov. Uvajanje novih tehnologij pomeni, da bo treba usposabljanje obstoječe in novo osebje, tako pa zagotoviti pravilno delovanje in vzdrževanje teh sistemov. Zaradi tesne povezave med mestnim, primestnim in regionalnim prevozom z ničelnimi emisijami in uporabniki osebnih vozil bo usposabljanje potekalo v kombinaciji z izobraževalnimi programi o varni uporabi različnih prevoznih načinov. Program usposabljanja in izobraževanja je med drugim treba razviti zato, da se:				
U.34.1	Ustanovitev upravljavca IJPP	U31.		MZI	2016	MZI
U.35	Obnova voznega parka	Razen nekaterih izjem je trenutni voznik javnega prevoza star ter temelji na zastarelih in neučinkovitih tehnologijah. Da bi povečali konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnimi avtomobili, je treba voznik park posodobiti in zagotoviti, da bo skladen z najvišjimi standardi kakovosti ter varnostnimi in okoljskimi standardi, poleg tega pa dostopen osebam z omejeno mobilnostjo. Obnova bo izvedena v sodelovanju s predvidenimi izboljšavami infrastrukture. Prvi korak k temu ukrepu sta celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur ustreznih operaterjev ter analiza prihodnjih zahtev in operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene posebne tehnične zahteve glede voznega parka.				
U.35.1	Država sprejme ukrepe s katerimi spodbuja (pomaga) prevoznike pri bolj učinkovitem črpanju sredstev EU za posodobitev voznega parka	Ro.35, U.4.1	-	-	-	-
U.35.2	Posodobitev voznega parka	U31	2016	MZI + podnebni sklad	2019 - 2025	MZI + podnebni sklad
U.36	Informacijska platforma	Ozaveščanje javnosti o administrativnem prizadevanju in prednostih javnega prevoza je pomembno za uspešno izvedbo preostalih ukrepov. Za ozaveščanje o sprejetih ukrepih bodo organizirane promocijske kampanje. Te bodo vključevale tradicionalne javne medije, oglaševanje, javne delavnice in vzpostavitev posebnih informacijskih platform, ki bodo delovale tudi kot javni forumi.				
U.36.1	Vzpostavitev informacijske platforme v okviru NCUP za uporabnike javnega prevoza	Ro.32.1	-	-	-	MZI
U.36.2	Portal IJPP	U31, Ro.3, Ro.12.1, Ro.12.2	2016	MZI	2016-2017	MZI, Upravljavec IJPP
U.37	Podpora nepridobitnim skupinam na prevoznem področju	Nepridobitne skupine, ki spodbujajo uporabo alternativnih osebnih avtomobilov, so se pokazale za zelo uspešne v številnih mestih po vsej Evropi. Med drugim obstajajo skupine, ki spodbujajo vsakodnevno uporabo koles, skupine, ki se zavzemajo za pravice potnikov, vzdrževanje površin za pešce ali celo za nadzor prometa. Te skupine (sosedska združenja ali skupine s skupnim interesom, nevladne organizacije itd.) lahko lokalnim upravam in organom za promet pomagajo pri njihovih nalogah in uveljaviti uporabo javnega prevoza. Zato bo treba spodbujati in upoštevati sodelovanje takih združenj, lokalnih skupin in nevladnih organizacij pri odločitvah o načrtovanju prometa.				
U.37.1	Spodbuda nepridobitnih skupin pri pripravi promocije spodbujanja nakupa vozil na alternativni pogon				2020-2030	
U.38	Upravljanje prometa in logistike ter informacije o nju	Nove tehnologije med drugim omogočajo zbiranje podatkov ter spremljanje razmer v prometu in uporabe javnega prevoza v stvarnem času. Da bi izkoristili te tehnologije, bodo ustanovljeni centri za upravljanje javnega prometa na enem mestu, ki bodo opremljeni z najnovejšimi rešitvami informacijske tehnologije. Nova vozila javnega prevoza bodo ustrezno opremljena, za načrtovanje poti se bodo uporabljale IT-platforme, prometna signalizacija pa bo tako posodobljena, da bo vključena v centralizirani sistem upravljanja (npr. »pametni semaforji« ali ukrepi za dajanje prednosti javnemu prevozu). S tem se bo izboljšala kakovost pri načrtovanju in spremljanju javnega prevoza, uporabniških informacijah za potnike, nadzoru prometa ter zbiranju podatkov o prometnih zastojih in prihodnih vozilih javnega prevoza v stvarnem času.				
U.38.1	Zbiranje in obdelava podatkov v podatkovnem modelu v okviru NCUP	Ro.32.2				MZI
U.38.2	Spremljanje javnega prevoza v realnem času v okviru NCUP	Ro.32.4			po 2020	MZI
U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz	V zvezi z obveznostmi za načrtovanje prometa bodo morale funkcionalne regije in/ali mesta razviti ustrezne načrte za trajnostno mobilnost v mestih (ti načrti lahko pokrivajo območje enega mesta ali več združenih mest (funkcionalne regije)). S temi načrti bo mogoče analizirati trenutno stanje prometnih sistemov ne le z infrastrukturnega, ampak tudi z operativnega in organizacijskega vidika, na podlagi ugotovitev analiz pa bodo opredeljene prihodnje potrebe. Obstoj načrtov mobilnosti je prvi pogoj za vlaganje v sisteme javnega prometa. Te načrte je treba redno pregledovati in posodabljati; biti morajo v skladu z dokumenti na visoki ravni načrtovanja, kot je Strategija razvoja prometa.				
U.39.1	Celostne prometne strategije		-	-	2016	MZI + občine

Priloga 3 - Trajnostna mobilnost

U.39.2	Pločniki, kolesarska infrastruktura, sistem P+R, postajališča JPP	U.11, U.12, U.13, U.14, U.16, U.17	2016, 2017 in 2018	Mzl	2017-2020	Mzl + občine
U.39.3	Spodbujanje hoje	U.39.1, U.39.2	2016, 2017	MZI	2017-2020	MZI
U.39.4	Ukrepi trajnostne parkirne politike	U.11, U.12, U.13	2018	Mzl	2019-2020	Mzl + občine
U.39.5	Izdelava mobilnostnih načrtov	U.31, U.33	2019	Mzl	2018-2019	Mzl + občine
U.39.6	Zelena mestna logistika, trajnostne urbane strategije, sitem P + R, omejevanje prometa v mestnih jedrih za osebnih promet in ukrepi na področju kakovosti zraka	U.11, U.12, U.13, U.15, U.16, U.40.1	2017-2020	MOP+občine	2018-2019	MOP+občine
U.39.7	Izobraževalno ozaveščevalne dejavnosti	U.36	2016-2019	Mzl	2016-2019	Mzl
U.39.8	uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti	U.40.1	2019-2020	Mzl	2019-2020	Mzl
U.40	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)	<p>Zniževanje emisije onesnaževal z ukrepi, da se cestni vozni park v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotovi njihova skladnost s stanjem tehnike; da se enaka pozornost kakor spodbujanju uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja drugim oblikam trajnostne mobilnosti (kolesarjenje, cone za pešce ali cone, v katere imajo vstop vozila z nič ali zelo malo emisijami onesnaževal – angl. low emission zone). Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali razširitev obstoječega prometnega omrežja je za zmanjšanje onesnaženosti zunanjega zraka treba upoštevati te splošne usmeritve: - čim bolj zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja zgostitev v prometu, zagotavljanje tekočega prometa pri zmerni potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritev prometa), - na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanjega zraka izvedba ukrepov za preprečevanje povečanja prometnih tokov na posameznih odsekih cestnega omrežja in uvajanje ukrepov za prepoved vstopa motornih vozil (predvsem tovornih), ki ne ustrezajo okoljskim standardom za nova vozila, - izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so za onesnaženost zunanjega zraka posebno občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja). Ukrepi varstva pred hrupom zaradi mestnega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa in viru, ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje in ukrepe na stavbah. Pri načrtovanju mestne infrastrukture je potrebno zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal, se izogibati vodovarstvenim območjem in območjem, ogroženim zaradi poplav in z njimi povezane erozije ter območjem kulturne dediščine in izjemne krajine. Pri umeščanju v prostor se je potrebno izogibati območjem z naravovarstvenim statusom (Natura 2000 območja, zavarovana območja, naravne vrednote, EPO, območja, ki so predlagana za zavarovanje). V primeru fragmentacije migracijskih poti, je potrebno zagotoviti ustrezne prehode načrtovane v skladu s pozitivno izkazano prakso na območju Evropske unije. V Strategiji so po posameznih področjih podani tudi specifični omilitveni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi prostorskih načrtov in projektiranju mestnega javnega prometa.</p>				
U.40.1	Vodenje prometa v okviru NCUP	Ro.32.4	-	-	-	Mzl
U.40.2	S prometnim modelom v okviru NCUP določitev učinka posameznih ukrepov na zniževanje onesnaževanja	Ro.32.3	-	-	-	Mzl
U.41	Pripravljenost na ekstremske vremenske pojave	V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 v smislu prilagajanja podnebnim spremembam: zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe in na podlagi teh ugotovitev izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture zoper podnebne spremembe. Treba je razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture za te pojave.				
U.41.1	Izdelava smernic za zmanjšanje občutljivosti prometnega sistema na ekstremske vremenske pojave	vsi ukrepi	2016	DRSI	2016	DRSI

Priloga 4 - Vodni promet

Koda	Ukrep	Opis ukrepa	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec	
Elementi vodnega omrežja								
M.1	Koprsko pristanišče - podaljšanje pomolov	Cilj koprskega pristanišča je doseči rast prometa nad 19 mio. ton do leta 2015 in nad 23,5 mio. ton do leta 2020. Leta 2030 se pričakuje več kot 30 mio. ton pretovora. Če želimo doseči te cilje, je treba (med drugim) podaljšati pomola 1 in 2. Oba ukrepa sta opredeljena tudi v sprejemnem državnem prostorskem načrtu. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.						
M.1.1	Podaljšanje pomola I - južni del	Izgradnja obale in pomola I opredeljen v DPN		do 2016	Luka Koper d.d.	do 2020	Luka Koper d.d.	
M.1.2	Podaljšanje pomola I - severni del	Izgradnja obale in pomola I opredeljen v DPN	vezano na ukrep M1.1.	2020	Luka Koper d.d.	do 2025	Luka Koper d.d.	
M.1.3	Podaljšanje pomola II	Izgradnja obale in pomola II opredeljen v DPN		2016	Luka Koper d.d.	do 2030 (50 EUR) po I 2030 (150 EUR)	Luka Koper d.d.	
M.2	Koprsko pristanišče - podaljšanje pomolov	Gradnja pomola 3 kot pogoj za rast pretovora v koprskem pristanišču se predvideva po letu 2030. Tudi ta ukrep je opredeljen v državnem prostorskem načrtu. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.						
M.2.1	Ureditev priveznih mest ob začetku pomola III	Izgradnja priveznih mest in obale s poglabljanjem			Luka Koper d.d.	do 2030	Luka Koper d.d.	
M.2.2	Izgradnja pomola III	Izgradnja pomola III		po 2022	Luka Koper d.d.	po 2030	Luka Koper d.d.	
M.3	Koprsko pristanišče - preureditev pristaniške infrastrukture	Skladno z ukrepi M.1, M.2 in M.4 je potrebna preureditev pristaniške infrastrukture, in sicer: širitev zalednih terminalov, deponij in skladišč, širitev oz. podaljšanje železniških tirnih zmogljivosti, nakladalnih postaj, rezervoarjev in parkirišč, izvedba ekološke sanacije za sipki tovor, dodatne cestne zmogljivosti, ureditev zunanje navezave in vhoda do pristanišča ter zunanega kamionskega terminala itd. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35						
M.3.1	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu I	preureditev obale na južnem delu pomola I in vkop obale vzhodno v notranjost (s privezi in poglobitvijo)		2016	Luka Koper d.d.	do 2020	Luka Koper d.d.	
M.3.2	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu II	preureditev obale na južnem delu pomola II in v bazenu II (s privezi in poglobitvijo)			Luka Koper d.d.	do 2025	Luka Koper d.d.	
M.3.3	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu II	privezno mesto za tankerje na čelu pomola II		do 2016	Luka Koper d.d.	do 2030	Luka Koper d.d.	
M.3.4	Nadgradnja in preureditev priveznih mest v bazenu III	privezno mesto za Ro-Ro v bazenu III		do 2016	Luka Koper d.d.	do 2020	Luka Koper d.d.	
M.3.5	Izboljšanje dostopnosti do pristanišča (lasti mile)	novi vhodi v pristanišče in kamionski terminal (Sermin, Bertoki)		do 2016, 2016, 2019	Luka Koper d.d.	do 2020	Luka Koper d.d.	
M.3.6	Izboljšanje notranjega prometa v pristanišču (tudi glede na nove vhode in priveze)	nadgradnja cestno-železniškega notranjega omrežja na območju pristanišča		2016-2022	Luka Koper d.d.	do 2030	Luka Koper d.d.	
M.3.7	Povečanje skladišnih zmogljivosti	zaprite skladišne zmogljivosti (rezervoarji, nova skladišča)		2016-2022	Luka Koper d.d.	do 2030	Luka Koper d.d.	
M.3.8	Povečanje skladišnih zmogljivosti	odprte skladišne zmogljivosti (kontejnerji, avtomobili, les)		2016-2022	Luka Koper d.d.	do 2030	Luka Koper d.d.	
M.3.9	Širitev območja pristanišča	pridobivanje novih površin - širitev območja pristanišča / kasete v zalozju		2016, 2018, 2021	Luka Koper d.d.	do 2030	Luka Koper d.d.	
M.3.10	Izgradnja zalednega terminala	v odvisnosti od dinamike gradnje II tira, je izgradnja zalednega terminala lahko kratkoročna ali srednjeročna rešitev	R 40	2016	Luka Koper d.d., privatni vlagatelj	2016-2017	Luka Koper d.d., privatni vlagatelj	
M.4	Koprsko pristanišče (območje izven koncesije) - poglabljanje	Ladje, predvsem kontejnerske, postajajo vse večje in imajo vse večji ugrez, zato je v pristaniščih potrebno nenehno poglabljanje vplivnih kanalov in bazenov. Tako se v koprskem pristanišču predvideva do konca leta 2015 poglobitev vplivnega kanala v bazen I in bazena I na globino ~15 m, do leta 2020 pa poglobitev vplivnega kanala v bazen II in bazena II na globino 16 m. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.						
M.4.1	Poglobitev plovnega kanala v bazen II			do 2022	MZI	do 2022	MZI, URSP	
M.4.2	Poglobitev vplivnih kanalov v koprsko pristanišče					po 2020	MZI, URSP	
M.5	Koprsko pristanišče - potniški terminal	Ureditev infrastrukture in zgraditev potniškega terminala. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35. Evropska sredstva.						
M.5.1	Izgradnja objekta potniškega terminala			do 2016		do 2020	Luka Koper d.d.	
M.6	Vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem	Slovenija in Hrvaška lahko, s sodelovanjem v ustreznem čezmejnem evropskem projektu, zgradita usklajeno hidroenergetsko verigo in obenem vzpostavita mednarodno plovnost Save do Slovenije. V ta namen naj bi Slovenija dala pobudo za poseben celoviti projekt, ki ga je pripravila že ob nastajanju Podonavske strategije kot čezmejni pilotni projekt Krško-Zagreb. Projekt Krško-Zagreb je celovit pristop k ureditvi Save za energetiko, plovbo, varstvo pred poplavi, namakanje in turizem ob spoštovanju trajnostnih načel varstva okolja in ohranjanja biotskih značilnosti, z vzpostavljanjem nadomestnih naravnih habitatov, kadar je to potrebno. Sredstva za izvedbo tega projekta bi obe državi lahko pridobile iz skupnih kandidiranih na razpisih finančnih skladov evropske kohezije in regionalne politike. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.						
M.6.1	Dogovor s Hrvaško za prekategorizacijo Save v mednarodno plovno pot (4 plovna kategorija)	Mednarodni sporazum				do 2020		
M.6.2	Vzpostavitev plovne poti ob izgradnji HE na Spodnji Savi in HE verige v RH	Izgradnja akumulacijskih bazenov primernih za plovno pot, rezervacija prostora za splavnice ob HE pregradih.		do 2020		po 2020	MZI, HESS	
M.6.3	Rečno pristanišče pri Obrežju	priprava projektne in investicijske dokumentacije		do 2020		po 2020	MZI in JZP	
M.6.4	Splavnice	priprava projektne in investicijske dokumentacije		do 2020		po 2020	MZI in JZP	
Vodno omrežje								
M.11	Polnilne postaje za alternativna goriva	Glede na predlog Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva je v jedrnih pristaniščih TEN-T (kamor spada tudi pristanišče Koper) do leta 2025 treba zagotoviti infrastrukturo za polnjenje ladij s pogonom na utekočinjen zemeljski plin in za njihovo napajanje z elektriko s kopnega.						
M.11.1	Zagotovitev elektrike za napajanje ladij iz kopnega	zagotovi SODO, ki je distributer(10-20 mW)	Ro.35.2, Ro.35.5, Ro.35.9, Ro.35.10			2020-2025	Luka Koper d.d.	
M.11.2	Zagotovitev ustrezne infrastrukture za vzpostavitev alternativnih goriv	Projekt GAINN4MOS - Vzpostavitev pilotne luške infrastrukture za polnjenje zemeljskega plina na ladjah in vlačilih ter uporaba le-tega za luško mehanizacijo	Ro.35.2, Ro.35.5, Ro.35.9	do 2019	Skupen projekt Slovenija, Španija, Francija, Italija			
M.11.3	Zagotovitev ustrezne infrastrukture za vzpostavitev alternativnih goriv	Projekt POSEIDON MED - študija o možnosti uporabe UZP kot alternativnega goriva za koprsko pristanišče, študija o možnosti dobave električne energije za napajanje ladij z obale.		do 2016	Koordinator Ciper, slovenski partner Luka Koper d.d.			
M.12	Pomorske avtoceste in razvoj prometa po morju na kratkih razdaljah	Krepitev sodelovanja z deležniki za vzpostavitev enotnega okna za organizacijo pomorskih avtocest in prevoza po morju na kratkih razdaljah. Sodelovanje v prizadevanju za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju (angl. blue belt).						
M.12.1	Nacionalno enotno okno za pomorski promet	Implementacija Direktive EC/2010/65		do 2016	MZI, URSP	2016	URSP	
M.13	Izboljšanje varnosti prometnega sistema.	Vzpostavitev centra VTS (sistem za spremljanje pomorskega prometa) z ustrezno tehnično opremo in organizacijo službe nadzora.						
M.13.1	Nadgradnja VTS opreme	Nadgradnja obstoječe programske opreme za nadzor prometa na morju ter nakup VTS senzorjev, CCTV kamere in senzorja vidljivosti		do 2016	MZI, URSP	do 2016	MZI, URSP	
M.13.2	Celostni pomorski nadzor	Ukrep v okviru OP ESPR - Izvajanje ukrepov šeste prednostne naloge Unije – pospeševanje izvajanja celostne pomorske politike v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropskega sklada za pomorstvo in ribištvo v RS za obdobje 2014-2020		2016	MKGP, MZI, URSP	2017-2020	MKGP, MZI, URSP	
M.13.3	Nakup večjega plovila 9m - 10m	Novo plovilo je potrebno za učinkovito upravljanje nalog na morju.		do 2016	MZI, URSP	2016	MZI, URSP	
M.13.4	Vzdrževanje objektov za varnost plovbe	Vzdrževanje objektov za varnost				do leta 2022	MZI, URSP	
M.13.5	Hidrografija	Hidrografske meritve slovenskega morja, vzdrževanje hidrografske baz in kaert ter distribucija le-teh uporabnikom, tehnična pomoč in svetovanje MZI na področju Hidrografije in kartografije.				2016-2022	MZI	
Delovanje/organizacija vodnega prometa								
M.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	V pristanišču se poleg samega pretovora opravlja tudi logistična dejavnost, kar je povezano s (pre)ureditvijo pristaniške infrastrukture, opisane v ukrepu M3. Poleg tega je za uspešen razvoj tega področja treba zagotoviti ustrezne končne povezave s pristaniščem (angl. last miles), in sicer cestne, železniške in pomorske.						
M.21.1	Intermodalna potniška središča	V skladu z rezultati projekta Uvedba LIPP v RS se določijo pomembne prestopne točke, ki imajo značaj intermodalnih potniških središč.	U.31, U.33	stalen	Naročniki			
M.21.2	Logistični centri	Država sprejme ukrepe za povečanje (spodbujanje) logistične dejavnosti, kot npr. Ministrstvo za gospodarstvo v delu zagotavljanja sofinanciranja in MZI v delu zagotavljanja ustreznih dostopov.						
M.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje	Zagotovitev ustreznih organizacijskih danosti in administrativnih zmogljivosti za izvajanje nadzora, spremljanja in obveščanja v pomorskem prometu.						
M.34.1	Nove zaposlitve VTS (skladno s potrebami)	zaposelite novih operaterjev za delovanje VTS centra				2016	MZI, URSP	
M.34.2	Nove zaposlitve iz naslova nadzora nad koncesijsko pogodbo za koprsko pristanišče (skladno s potrebami)	Zaposlitve v zvezi z izvajanjem določil koncesijske pogodbe				2016, 2017	MZI, URSP	
M.34.3	Novi poslovni prostori URSP in drugih drž. organov, ki delujejo na morju	namestitve civilnih pomorskih organov na enem mestu z vzpostavitvijo enotnega sistema za nadzor morja in pomorskega prometa		do 2016	MZI, URSP	do 2017	MZI, URSP	
M.34.4	Nove zaposlitve v skladu s potrebami (pomorski inšpektorji, pristaniški kapetan)	Nove zaposlitve (inšpektor) za nadzor delovnih in bivalnih standardov pomorščakov, po MLC konvenciji in za nove naloge v zvezi z vzorčenjem goriv skladno z MARPOL				2016, 2017, 2018	MZI, URSP	
M.34.5	Nakup sohe in nadgradnja simulatorja	Nakup opreme za izvajanje usposabljanja pomorščakov v tehnikah za osebo preživetje ter za upravljanje rešilnih in reševalnih čolnov ter nadgradnje simulatorjev.		2016	Univerza v Ljubljani	2016 do 2022	sofinanciranje MZI, URSP	

Priloga 4 - Vodni promet

M.35	Ukrepi za preprečitev, omilititev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana (omilitveni ukrepi)	Sprejeti je treba ukrepe za trajno zmanjšanje negativnih vplivov na kakovost morja, na kopalne vode na širšem območju Kopra in celinskih voda, na primer: usposobiti inšpekcijske službe; nabaviti ustrezno opremo za primer razlita nevarnih snovi v morje in celinske vode; zgraditev ustrezne infrastrukture za sprejem in odlaganje odpadnih snovi iz plovil; z ustreznim načrtovanjem in gradnjo pristanišč omogočiti kroženje vodnih tokov in s tem preprečiti evtrofikacijo. Pri gradnji pristanišč in urejanju plovilnih poti ter plovbi je treba preprečiti predvsem vpliv na ekološko stanje voda, vodne organizme, erozijo in poplavno varnost.					
M.35.1	Čiščenje morja	nove zaposlitve SVOM	M.11			do 2016	MZI, URSP
M.35.2	Nakup ekološkega plovila	Plovilo je potrebno za delovanje službe SVOM		2016		2017	MZI, URSP
M.36	Določitev plovilnih kategorij celinskih vodnih poti v Sloveniji v regionalnih kategorijah (I-III) na območjih rek in jezer z ustreznimi pogoji	V okviru državnih in lokalnih predpisov vzpostaviti ustrezne zakonske rešitve, vključno z vrsto dovoljenih plovil na motorni pogon za posamezno celinsko vodo, način plovbe, varnost plovbe, nadzor nad plovilnim režimom in podobno. Pripraviti strokovne podlage, v katerih se obdela vpliv plovbe na ekološko stanje vode, vodno in obrežno živalstvo in rastlinstvo, območja z naravovarstvenim statusom, erozijo, poplavno varnost ipd. V predpise vključiti tudi vse potrebne omilitvene ukrepe, ki izhajajo iz strokovnih podlag.					
M.36.1	Prenova zakonodaje o plovbi po celinskih vodah	nova zaposlitev Mzi-DI, Sektor za pomorstvo	M.37	2016	Mzi-DI, Sektor za pomorstvo	2016	Mzi-DI, Sektor za pomorstvo
M.37	Zagotovitev varnosti plovbe po celinskih plovilnih poteh z implementacijo EU IWW zakonodaje in pravil Mednarodne komisije za savski bazen v slovenski pravni red	Z vzpostavitvijo mednarodne plovbe po Savi bo Slovenija povezana z Donavo in celotnim evropskim omrežjem celinskih plovilnih poti (TEN IWW), zato bo kot država članica EU in podpisnica Okvirnega sporazuma o Savskem bazenu zavezana k vključitvi celotne evropske zakonodaje o plovbi po celinskih vodah in predpisov Savske komisije o plovbi po Savi v svoji pravni red. Skladno s tem se bo smiselno uredila tudi varnost plovbe po celinskih plovilnih poteh v regionalnih kategorijah (I-III).					
M.37.1	Mednarodni predpisi	Implementacija EU direktiv, CEVNI in OSSB predpisov	M.34	2018	Mzi-DI, SP	2020	Mzi-DI, SP
M.37.2	Reorganizacija URSP- izpostave	ustanovitev 3 izpostav URSP za celinsko plovbo	M.34	2018	Mzi-URSP	2020	Mzi-URSP
M.37.3	Reorganizacija URSP - pomorska inšpekcija	zaposlitev novih inšpektorjev za plovbo po celinskih vodah (Skladno z dejanskimi potrebami)	M.34	do 2016, 2016	Mzi-URSP	2016	Mzi-URSP

Priloga 5 - Zračni promet

Koda	Ukrep	povezava med ukrepi	priprava - terminski plan	priprava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
Elementi zračnega omrežja						
A.1	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana	Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga. Za to je treba zagotoviti ustrezno letališko infrastrukturo, zlasti podaljšanje vzletno-pristajalne steze, zgraditev potniškega in tovornega terminala ter dodatnih parkirnih mest za letala, logistični kompleks ipd., na podlagi katerih bi se dosegali večji finančni učinki ter posredni učinki na turistični in gospodarski razvoj celotne Slovenije. Cilj razvoja je postati regionalno letališče. Zarj je izdelan glavni načrt nadaljnega razvoja (angl. masterplan).				
A.1.1	Razvoj letališke infrastrukture		do 2020	Mzl	-	Mzl
A.1.2	Prestavitve glavne ceste	Ro.43.3.1.2			2017-2018	DRSI
A.1.3	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture		-	Aerodrom Ljubljana, d.o.o.	-	Aerodrom Ljubljana, d.o.o.
A.1.4	Obnova oziroma posodobitev navigacijskih služb zračnega prometa na letališču		0	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.	0	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.
A.2	Letališče Edvarda Rusjana Maribor	Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga, skladno s povpraševanjem. Letališče bo tudi alternativno letališče Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. Za mariborsko letališče je izdelan glavni načrt nadaljnega razvoja (angl. masterplan). Pri načrtovanju objektov v okviru letališča je treba: - Upoštevati Direktivo 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti. V času izdelave projektne dokumentacije je treba, zaradi možnosti vpliva na visoko ranljiv vodonosnik, izdelati oceno ogroženosti podzemne vode, ki vključuje tudi ustrezne tehnične rešitve za varovanje podzemne vode.				
A.2.1	Razvoj letališke infrastrukture		do 2020	Mzl	-	Mzl
A.2.2	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture		0	Mzl in Aerodrom Maribor, d.o.o.	2016	Mzl in Aerodrom Maribor, d.o.o.
A.2.3	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa na letališču		0	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.	0	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.
A.3	Letališče Portorož	Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga ter zagotovitev ustrezne infrastrukture za redno obratovanje letališča, na podlagi katerih bi se dosegali večji finančni učinki ter posredni učinki na turistični in gospodarski razvoj primorske regije. V času priprave prostorske in projektne dokumentacije za širitev letališča je treba upoštevati sledeče usmeritve: 1. V sklopu širitve letališča so dovoljeni le tisti posegi, ki ne bodo negativno vplivali na bivalno okolje (hrup) in razvoj turizma na lokalni ravni ter na Krajski park Sečoveljske soline. 2. Upoštevati Direktivo 2002/30/ES o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev obratovanja na letališčih Skupnosti. Povečana obremenjenost okolja je pričakovana predvsem na vplivnem območju Portoroškega letališča, kje je možen dodatni omililveni ukrep odkup in sprememba namembnosti stavb, pri katerih bo obremenitev okolja s hrupom presežena. Variantni omililveni ukrep za zmanjšanje vpliva letališča Portorož na obremenjenost okolja s hrupom je tudi vzpostavitev multimodalne prometne povezave z večjimi letališči v širši okolici (Ljubljana, Trst, Reka, Pula), kjer je večja kapaciteta prevoza potnikov in blaga zagotovljena že v obstoječem stanju. 3. Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive letališča na kopalne vode kopališč na širšem območju Strunjana, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr. nesreč z razlitjem nevarnih snovi). 4. Prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom. 5. Upoštevati varstvene usmeritve za kulturno krajino Sečoveljske soline. 6. Upoštevati usmeritve za varstvo narave: - širitev letališča je dopustna v primeru, da se ob večanju števila potnikov, število letalskih operacij zmanjša; - v maksimalni možni meri se izogibati poseganju na varovano območje Sečoveljskih solin; - preprečiti negativen vpliv na lastnosti območja Sečoveljskih solin, zaradi katerih so te opredeljene kot ramsarska lokaliteta, območje Natura 2000 in krajski park; - širitev letališča ni dovoljena v habitate, ki so pomembni za ohranjanje biodiverzitete na območju Sečoveljskih solin.				
A.3.1	Razvoj letališke infrastrukture	Ro.17.5	do 2020	Mzl	-	Mzl
A.3.2	Obnova oziroma posodobitev letališke infrastrukture		-	Aerodrom Portorož, d.o.o.	-	Aerodrom Portorož, d.o.o.
A.3.3	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa na letališču		0	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.	0	Mzl in Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.
Zračno omrežje						
A.10	Navigacijske službe zračnega prometa	Z opravljanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa morajo biti zagotovljeni varnost, rednost in nemotenost zračnega prometa ter izpolnjevanje mednarodnih obveznosti Republike Slovenije v zvezi s temi službami, pa tudi leti, s katerimi se sodeluje v akcijah iskanja in reševanja, leti v humanitarne ali zdravstvene namene ter leti zrakoplovov v sili in leti državnih zrakoplovov. V tem okviru so predvidene gradnje, rekonstrukcije oziroma postavitev infrastrukturnih objektov, naprav in sistemov navigacijskih služb zračnega prometa.				
A.10.1	Obnova oziroma posodobitev infrastrukture navigacijskih služb zračnega prometa		-	Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o. (KZPS)	-	Kontrola zračnega prometa Slovenija, d.o.o. (KZPS)
A.11	Polnilne postaje za alternativna goriva	Skladno z uredbo TEN-T (1315/2013) je treba na letališčih TEN-T do leta 2030 zagotoviti infrastrukturo za uporabo alternativnih vrst goriva. Glede na osnutek Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva pa bo treba do leta 2025 na letališčih zagotoviti tudi infrastrukturo za napajanje letal z elektriko. Med letališča TEN-T spadajo Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališče Edvarda Rusjana Maribor in Letališče Portorož.				
A.11.1	Mzl bo aktivno spremljalo in izvajalo aktivnosti na področju razvoja alternativnih goriv v letalstvu na mednarodnem nivoju	Ro.35.10	0	Mzl	0	Mzl
Delovanje/organizacija zračnega prometa						
A.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana in Letališče Edvarda Rusjana Maribor imata tudi možnosti za razvoj logističnih dejavnosti, če bo za to izraženo zanimanje gospodarstva. Obe letališči imata za to prostorske možnosti ter bližino avtocestnih in železniških povezav (še posebno Maribor) v okviru jedrnih povezav TEN-T oz. koridorjev jedrnega omrežja (BA in/ali MED). Letališče Portorož pa ima za zdaj le potniško logistično platformo za prehod potnikov z letalskega na cestni oz. pomorski prevoz do turističnih središč slovenske obale.				
A.21.1	Intermodalna potniška središča	U.31, U.33	Stalen	Naročniki		
A.21.2	Logistični centri		0		0	