

**Tabela 1: Opis ukrepov za področje železniškega prometa**

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
<b>Železnica</b>			
<b>Elementi železniškega omrežja</b>			
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 Divače 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 moralo 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. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.2	Zidani Most–Dobova (HR)		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. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.3	Ljubljana–Jesenice (AT)		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 jo nadgraditi za večjo raven (kakovost) storitve. Progo 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 Karavanke je treba urediti v skladu z zahtevami prometne varnosti in prepustne zmogljivosti. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.4	Ljubljansko železniško vozlišče (LŽV)		LŽV je križišče mednarodnih prometnih koridorjev in najbolj pomembno nacionalno prometno vozlišče. Povečanje zmogljivosti je nujno 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 obvoznico za tovorni promet, da ne bo več potekal preko glavne železniške postaje. Uredi se potniška postaja Ljubljana. Uvede se sistem ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
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. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.6	Divača–Sežana (IT)		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. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
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. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.8	Maribor–Šentilj (AT)		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

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
			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 uvesti ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.9	Pragersko–Maribor		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 uvesti ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.10	Zidani Most–Pragersko		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 uvesti ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.11	Postojna–Ilirska Bistrica–Šapjane (HR)		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 uvesti ERTMS. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
<b>Železniško omrežje</b>			
R.21	ETCS		Namestitev sistema ETCS na proge, ki niso opisane 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 nadaljnimi študijami bodo pri vsakem primeru določene posebne potrebe in potrebni tehnični parametri (npr. ETCS 2. raven na glavnih in ETCS Regional na regionalnih progah). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.22	Elektrifikacija		Elektrifikacija regionalnih železniških prog bi omogočila večjo učinkovitost obstoječe infrastrukture. Z nadaljnimi študijami bodo pri vsakem primeru določene posebne potrebe in potrebni tehnični parametri. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
R.23	Obnova, nadgradnja ali novogradnja drugih prog		S študijami posameznih odsekov 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). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
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. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep R.39.
<b>Delovanje/organizacija železnice</b>			
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 storilve železniškega prometa; spremeniti je potrebno sistem zaračunavanja uporabnin z uvedbo primerneih spodbude za opremljanje vlakov z ETCS. Uporabnine za uporabo prog je treba uskladiti z upravami železnic sosednjih držav, s čimer bo olajšan mednarodni promet.
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 razširjeno 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 temeljitem ovrednotenju tehničnih in finančnih zahtev).

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
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.
R.34	Izboljšanje železniškega potniškega voznega parka		Da bi povečali konkurenčnost železniškega prometa v primerjavi z drugimi načini prevoza, je treba posodobiti železniški vozni park, 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 načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene specifične tehnične zahteve glede železniškega voznega parka.
R.35	Izboljšanje železniškega tovornega voznega parka		Tovorni vozni park je večinoma sestavljen iz običajnih zaprtih in odprtih vagonov, med katerimi so nekateri primerni 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 načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene specifične tehnične zahteve glede železniškega voznega parka.
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.
R.37	Razvoj koncepta za vzdrževanje železniškega omrežja		Republika Slovenija razpolaga z razvejano infrastrukturo tako na področju cest kot na področju železnic ter ostale infrastrukture. Infrastruktura 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 nekateri segmentih je uveden računalniško podprt sistem, ki omogoča sprotno spremljene 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 realih podatkih o stanju infrastrukture omogočajo tudi ustreznejše planiranje potrebnih finančnih sredstev na dolgi rok. Po vzpostavitvah teh podlag se bodo sklepale tudi večletne pogodbe za vzdrževanje železniške infrastrukture.
R.38	Reorganizacija delovanj/voznih redov		Da bi se povečal delež železniškega prometa, je potrebna preureditev voznega reda (taktni vozni red) 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.
R.39	Ukrepi za preprečitev, omilititev in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)		Ukrepi varstva okolja pred hrupom zaradi železniškega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru (modernizacija tirnih vozil in posodobitev železniške infrastrukture), ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje (klasične in nizke protihrupne ograje) in ukrepe na stavbah (protihrupna 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 tehnični ukrepi na tirnih 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 koridorje prednost pred umeščanjem v naravno ohranjen prostor. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je potrebno zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno zmanjšati na najmanjšo možno mero ter pri tem prednostno načrtovati poseg po zemljiščih s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljiščih izven strjenih gozdnih kompleksov ter območij gozdov z lesno proizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti. Železniška infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Tovrstni posegi lahko povzročijo bistvene vplive na ekološko stanje vodotokov, zmanjšanje retenzijskih površin, kakor tudi kumulativne vplive na biodiverzitetno območja in ekosistemske usluge 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, ogroženim zaradi poplav in z njimi povezane erozije. Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja kulturne dediščine in v območja izjemnih krajin in krajinska območja s

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
			prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno zagotavljati 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 preletnih in selitvenih poti ptic, 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 vkopih, 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. V poglavju 9 tega dokumenta so po posameznih področjih podani tudi specifični omiljitveni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi prostorskih načrtov in projektiranju železniške infrastrukture.
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 točkah 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 transport v drugega. S tem bi omogočili učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in s tem povečali učinkovitost prometa, še posebej tam, kjer se s tem rešujejo okoljski problemi. Za ta namen je potrebno v prihodnje identificirati možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi načini transporta. Kjer bi se izkazalo za potrebno in učinkovito, je potrebno oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oz. zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovornih terminalov z različnimi načini transporta, kjer je za to izražen interes gospodarstva.
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 naročanju se upošteva tudi Uredba o zelenem javnem naročanju). Pri uporabi gradbenih materialov za prometno infrastrukturo, ki niso primarnega naravnega 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.
R.42	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave		V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 v smislu prilagajanja 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 smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave.
R.43	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi		Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnosti voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi: pri novo načrtovanih železniških progah zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti prostoživečih živali z izgradnjo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje (predvsem za velike sesalce in netopirje). Za potrebe načrtovanja se že v začetni fazi izdela namenska 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 (lokacijo, obliko, velikost, zasaditev objekta in okolice in podobno).
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.

**Tabela 2: Opis ukrepov za področje cestnega prometa**

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
<b>Cestni promet</b>			
<b>Elementi cestnega omrežja</b>			
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 času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan in turistične konice v času turistične sezone. Ugotovljeno je, da bo leta 2030 presežena prepustnost. Predvsem gre za problem prometa v času turističnih konic, saj se promet med Ptujem in mejo s Hrvaško odvija po dvopasovni glavni cesti. V tem času prihaja do večjih prometnih zastojev, kar pomeni dodatno obremenjevanje okolja. Ukrep predstavlja novogradnjo avtoceste, saj je to še edini manjkajoči odsek avtoceste med Mariborom in Zagrebom (dolžine 13 km), ki ga je potrebno zgraditi. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.2	dograditev avtocestnega predora Karavanke		Odsek je del Celovitega omrežja TEN-T, in je sedaj zgrajen kot polovična AC in zato predstavlja ozko grlo. Pri sedanji ureditvi je problematična prepustnost v prometnih konicah, kjer prihaja do zastojev. Pojavljajo se tudi nekaj kilometrov dolge kolone v posameznih dnevih. Zaradi varnosti je omejen promet tovornih vozil, oz. je vstop v predor kontroliran. Poleg tega se prometne obremenitve letno povečujejo, s tem pa bi se obseg in število dni z zastoji še dodatno povečevalo, kar je problematično tako z vidika uporabnikov (zastoji, obremenjevanje okolja) kot z vidika upravljavca predora (zagotavljanje varnosti). Enocevni predor nima druge alternative, kot izgradnjo nove druge cevi in takojšnje sanacijo obstoječe (1. predorske cevi) z namenom vzpostavitve enosmerne prometa v obeh ceveh. 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.3	Razvoj koncepta počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju in ureditev površin na bivših mednarodnih mejnih prehodih		Uredba o TEN-T 1315/2013 v 19. členu opredeljuje prednostne naloge držav članic za razvoj cestne infrastrukture. Med drugim uredba predvideva tudi zagotavljanje ustreznih parkirnih površin za gospodarske uporabnike in s tem tudi zagotavljanje stopnje varnosti in varovanja. Ukrep predvideva zagotavljanje informacijske podpore o številu razpoložljivih in prostih mestih na parkiriščih ter za boljšo izkoriščenost obstoječih parkirišč (ITS). Poleg tega je treba zagotoviti tudi dodatne kapacitete s širitvijo obstoječih parkirišč oz. po potrebi z izgradnjo novih. Vključitev Republike Slovenije v EU in sprejem Schengenskega režima na mejah države, ima za posledico, da je te mejne točke potrebno preurediti oz. jim nameniti druge funkcije. V okviru ukrepa je potrebno pripraviti pregled in analizo mejnih točk, ugotoviti potrebe na njih, definirati novo, spremenjeno funkcijo ter pripraviti projekte preureditve teh površin. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.4	povezava Bele Krajine z Novim mestom		Bela krajina je slabše navezana na regijska središča oz. je dostopnost, zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenskih razmer, otežena. Tako bo zagotovljen potencial za bodoči razvoj in ustrezna povezanost regij, tako v gospodarskem kot družbenem smislu. Na tem območju je v zimskih razmerah potrebno izboljšati dostopnost preko Gorjancev. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi. Le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.5	mestno omrežje Novo mesto		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja prihaja do zgostitev prometa in zastojev. S tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti, tako za daljinski kot tudi ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
Ro.6	povezava Bohinja in Bleda z Ljubljano		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja predvsem med avtocesto in Bledom prihaja do zgostitev prometa in zastojev. To še posebej velja za turistične konice oz. konični promet med vikendi. Ukrep predvideva rekonstrukcijo sedanje ceste, s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu ter izgradnjo južne obvoznice Bleda. Z ukrepoma se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem in naravnem okolju. Preučiti je potrebno 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.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 bo zagotovljen potencial za bodoči razvoj in ustrežna povezanost regij, tako v gospodarskem kot družbenem smislu. Med drugim je problematična prevoznost Vršiča v zimskem času, kar je treba izboljšati. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi. Le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.8	mestno omrežje Škofja Loka		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja prihaja do zgostitev prometa in zastojev. S tem so povezane tudi prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti, tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.9	povezava Koroške z avtocestnim sistemom		Posameznim območjem na Koroškem je potrebno zagotoviti ustrežno dostopnost, varnost in primerno raven usluge, tako do središč regionalnega pomena, kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja (do avtocest). Tako bo zagotovljen potencial za bodoči razvoj in ustrežna povezanost regij, tako v gospodarskem kot družbenem smislu. V največji možni meri se posodobi oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi. Le v posameznih primerih oz. na lokacijah, kjer ustreznega standarda na ta način ni možno zagotoviti, se preuči možnost izvedbe posegov izven obstoječe prometne infrastrukture. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.10	povezava Hrastnika z Zidanim Mostom in Brežicami		Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Na tem delu je glavna cesta samo enopasovna, kar pomeni, da je zagotovljen samo izmenični promet v eni smeri. Potrebno je zagotoviti primeren standard (dvopasovno glavno cesto) dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Hkrati je treba zagotoviti ustrežno povezavo mimo Krškega do Brežic. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.11	povezava Kočevja z Ljubljano		Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se v največji možni meri uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi. Le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture. Poleg cestne infrastrukture je v smeri Kočevja tudi obstoječa železniška infrastruktura. V okviru priprave ukrepa je potrebno preučiti ali bi lahko posodobitev železniške infrastrukture v celoti zadostila ciljem hitrejše in učinkovitejše dostopnosti ali pa je potrebno končne predloge ukrepov iskati tako na cestni kot na železniški infrastrukturi z upoštevanjem učinkovitejše izvede javnega prevoza. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
Ro.12	ljubljski avtocestni		Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan. Na



Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
	obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditve priključkov		<p>avtocestnem obroču okrog Ljubljane praktično na vseh odsekih prihaja do zastojev. Predvideni ukrepi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Z uvedbo javnega prometa, kjer bi pomembnejšo vlogo prevzela železnica na glavnih smereh oz. na regionalnih smereh. Pričakovati je, da se bo na ta način del prometa na avtocestnem obroču sicer zmanjšal, a kljub temu je zaradi povečanja mobilnosti do leta 2030 pričakovati tudi povečan obseg cestnega prometa.</li> <li>• Uvedba ITS sistema.</li> <li>• Če ti ukrepi ne bodo v celoti rešili problemov, je potrebno izvesti tudi ukrepe, ki bodo omogočili povečanje kapacitete obstoječih avtocestnih odsekov in priključnih AC krakov, npr. razširitev obstoječe avtoceste za dodatni vozni pas v vsaki smeri, ipd).</li> <li>• Preureditev in novogradnja priključkov na AC, kot npr. Brezovica, Šmarje-Sap, Domžale, Vrhnika itd.</li> <li>• Preuči se tudi možnost realizacije projekta po sistemu javno zasebnega partnerstva.</li> </ul> <p>Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.</p>
Ro.13	povezave Gorenjske, Ljubljane in Štajerske		<p>Povezava med Gorenjsko in Štajersko je zagotovljena preko ljubljanskega avtocestnega obroča. Posledično se velik del prometa med Gorenjsko in Štajersko vodi po daljši poti, kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Ta promet torej obremenjuje ljubljanski prometni obroč in povzroča dodatno obremenjevanje okolja z emisijami. Ukrep predstavljajo tangencialne povezave: novogradnja direktne povezave med Gorenjsko in Štajersko (Želodnik-Vodice), ki bo skrajšala potovalno pot med obema regijama, novogradnja povezave Trzin-načrtovani avtocestni priključek Študa, ki bo razbremenila obstoječo trzinsko vpadnico ter trzinsko in domžalsko cestno omrežje ter izgradnja povezave Stanežiče-Brod-Ježica-Šentjakob, ki bo razbremenilo ljubljansko mestno cestno omrežje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.</p>
Ro.14	povezava Štajerska-Dolenjska		<p>Povezava med Štajersko in Dolenjsko je zagotovljena preko Ljubljane s potekom avtoceste. Posledično se velik del prometa med Štajersko in Dolenjsko vodi po daljši poti, kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Ta promet torej obremenjuje ljubljanski prometni obroč in povzroča dodatno obremenjevanje okolja z emisijami. Obstoječe ceste na poteku med Celjem in Novim mestom ne nudijo ustreznega standarda povezave. Direktna povezava med Celjem in Novim mestom bo skrajšala potovalno pot med obema regijama. Potrebno je preučiti možnost uporabe obstoječe infrastrukture, ki jo je potrebno posodobiti za hitrosti 90 km/h, kjer pa to ne bo mogoče, pa z izgradnjo nove ceste. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.</p>
Ro.15	povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano		<p>Škofja loka in Medvode sta velika generatorja prometa, to še posebej velja za dnevne migracije. Iz te smeri je dnevna obremenitev še posebej izrazita v jutranji in popoldanski konici. Na cesti med Ljubljano in Medvodami prihaja do zastojev, posledično zastoji povečujejo stroške uporabnikom ter tudi predstavljajo dodatne okoljske obremenitve. Predvideni ukrepi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Preusmeritev dela dnevnih migracij na druge oblike transporta, zlasti na javni potniški promet, pri čemer je potrebno preučiti katere organizacijske rešitve (avtobusni promet, železniški promet) lahko zadostijo sedanjim in pričakovanim potrebam.</li> <li>• Nadgradnje oz. dograditve obstoječe cestne infrastrukture.</li> <li>• Kjer ustreznega standarda s posegi na obstoječi prometni infrastrukturi ni možno zagotoviti, se preuči možnost izvedbe posegov izven obstoječe prometne infrastrukture.</li> </ul> <p>Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.</p>
Ro.16	cestno omrežje okoli Maribora		<p>Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan. Glavni problem predstavlja predvsem del prometa na južnem delu Maribora, in sicer iz zahodnega predela Maribora in zaledja, ki se usmerja proti hitri cesti oz. avtocesti. Na nekaterih delih omrežja prihaja do zgostitev prometa in zastojev. S tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.</p>

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
Ro.17	cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran na AC sistem		<p>Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan ter v turistični prometni konici. Na nekaterih delih omrežja (smer Koper mejni prehod Dragonja) prihaja do zgoštev prometa in zastojev. S tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju.</p> <p>Razmere v povprečnem dnevu na obstoječi cesti od Izole proti Piranu oz. Portorožu so prometno tehnično in prometno varnostno izredno slabe, dnevni obseg prometa pa presega kapaciteto ceste. Poleg tega dodatni promet v poletnih mesecih in v koničnih dnevih, prometne razmere poslabša do take mere, da pride do večjih zastojev. Ukrep predvideva novogradnjo HC od Jagodja do Lucije, ki predstavlja 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.</p>
Ro.18	povezava Ilirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom		<p>Povezava od Postojne/Divače proti Hrvaški je del celovitega TEN-T omrežja in predstavlja manjkajoči del povezave med Ljubljano/Trstom in Reko ter tudi manjkajoči del Jadransko–Jonske cestne povezave. Ilirska Bistrica in zaledje imata v sedanjih razmerah na voljo glavno cesto, ki nima ustreznega standarda daljinske glavne ceste. Iz Postojne se proti Hrvaški (Reka, zahodni del Istre, Kvarner) odvija tudi povečan turistični promet, ki je posebej izrazit med turistično sezono. Promet v konicah dosega tudi 3 do 4 kratnik povprečnega prometa. V tem času prihaja do prometnih zastojev, kar pomeni tudi dodatno obremenjevanje okolja. Povezava od Postojne proti Hrvaški je tudi del celovitega TEN-T omrežja. Prometne analize so pokazale, da cesta že v sedanjih razmerah ne nudi ustreznega standarda, saj prehaja skozi naselja, del ceste pa nima ustreznih elementov, omejen je tudi prevoz tovornih vozil. Ukrep predvideva posodobitev obstoječe infrastrukture s ciljem zagotoviti ustrezen standard, pretočnost obstoječe ceste, za hitrosti 90 km/h.. Ukrep predvideva tudi preučitev preložitve dela trase na območjih naselij v obliki obvoznic, predvsem da se loči daljinski promet od notranjega in ciljno izvornega. Potrebno je zagotoviti tudi boljšo prometno varnost, zato morajo rešitev upoštevati tudi ločevanje motoriziranega in ne motoriziranega prometa. Kjer ustreznega standarda s posegi na obstoječi prometni infrastrukturi ni možno zagotoviti, se preuči možnost izvedbe posegov izven obstoječe prometne infrastrukture. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.</p>
Ro.19	mestno omrežje Celje		<p>Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan ter v turistični prometni konici. Na nekaterih delih omrežja v Celju med priključki na AC in ostalim omrežjem prihaja do zgoštev prometa in zastojev. S tem so povezane tudi prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.</p>
Ro.20	povezava Ormoža s Ptujem/Mariborom		<p>Posamezna področja Slovenije so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti ustrezno dostopnost tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja (avtoceste). Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Skozi Ptuj se uredi ustrezní obvozní sistem, na povezavi Ptuj-Ormož pa se izboljša raven usluge, in sicer predvsem s posegi na obstoječo prometno infrastrukturo, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.</p>
Ro.21	mestno omrežje Nova Gorica		<p>Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v času popoldanske urne konice na povprečni delovni dan ter v turistični prometni konici. Na nekaterih delih omrežja v Novi Gorici prihaja do zgoštev prometa in zastojev. S tem so tudi povezane prekomerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebej v bivalnih okoljih zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvarijo ustrezni pogoji pretočnosti tako za daljinski promet kot tudi za ciljno izvorni promet v mestu. Z ukrepom se zagotovijo tudi ustrežnejši pogoji v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.</p>



Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
Ro.22	povezava Kozjanskega, Rogaške Slatine in zaledja na osrednje omrežje		Bizeljsko, Kozjansko, Šentjur in Rogaška Slatina so slabše povezani na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Potrebno je zagotoviti primeren standard dostopnosti tako do središč regionalnega pomena kot do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega TEN-T omrežja. Ukrep predvideva pripravo večjega števila projektov, ki bodo upoštevali dejanske potrebe prometnega sistema. Gre predvsem za posege na obstoječi prometni infrastrukturi, le v posameznih primerih oz. lokacijah, kjer ustreznega standarda ni možno zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preuči možnosti priprave projekta izven obstoječe prometne infrastrukture (npr. povezava Dramlje-Šentjur). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.
<b>Cestno omrežje</b>			
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 tudi izgradnja obvoznic, ki so potrebne zaradi težav s prepustnostjo, čezmernega obremenjevanja okolja in varnosti cestnega prometa.
Ro.32	Upravljanje prometa, spremljanje prometa, štetje prometa in informacijski sistem		Upravljanje prometa je pomemben segment prometnega sistema. Zbiranje in obdelava podatkov o prometu je osnova za dopolnjevanje baze podatkov o prometu. Štetja prometa se izvajajo na različne načine, pri čemer je potrebno zagotoviti dostop do podatkov na primernih platformah, ki so tudi dostopne javnosti. Funkcije nadzora, vodenja in upravljalna prometa predstavljajo osnovo za optimiziranje pretočnosti prometnih tokov. Učinkoviti sistemi omogočajo vodenje na način, da je čim manj zastojev ob rednem odvijanju prometa ter ob npr. izrednih prometnih dogodkih. V okviru širše priprave dokumentov razvoja prometnega sistema v RS je bil razvit nacionalni prometni model. Model je potrebno vzdrževati in posodabljati z vključevanjem tudi novih raziskav (denimo ankete po gospodinjstvih, druge raziskave) ter tako zagotoviti, da bo model vseskozi ažuren.
Ro.33	Ukrepi za preprečitev, omilitev in čim popolnejšo 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 emisije hrupa na viru (nizko hrupni asfalti, začasne ali trajne preusmeritve tranzitnega prometa in zniževanje hitrosti vožnje na za hrup občutljivih območjih), ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje (protihrupne ograje in nasipi) in ukrepe na stavbah (protihrupna sanacija fasadnih elementov). Konkretnije ukrepe je 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 operativnega programa se je potrebno osredotočiti predvsem: a) na zmanjšanje emisije hrupa cestne infrastrukture; v zvezi s tem je potrebno pripraviti strategijo in tehnološke rešitve, ki bodo zagotavljale učinkovito zmanjšanje hrupa zaradi kotaljenja, b) na pripravo in upoštevanje enotnih izhodišč za določitev območij za zaščito s protihrupnimi ograjami/nasipi in načina njihove izvedbe in c) pripravo enotnih izhodišč za pripravo in izvedbo ukrepov na stavbah. 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 koridorje prednost pred umeščanjem v naravno ohranjen prostor. Pri načrtovanju prometne infrastrukture v prostor je potrebno zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal. Poseg na kmetijska in gozdna zemljišča je potrebno zmanjšati na najmanjšo možno mero ter pri tem prednostno načrtovati poseg po zemljiščih s slabšim pridelovalnim potencialom ter zemljiščih izven strjenih gozdnih kompleksov ter območij gozdov z lesno proizvodnimi funkcijami na prvi stopnji poudarjenosti. Prometna infrastruktura naj se ne umešča v priobalna in obalna zemljišča. Tovrstni posegi lahko povzročijo bistvene vplive na ekološko stanje vodotokov, zmanjšanje retenzijskih površin, kakor tudi kumulativne vplive na biodiverzitetno območja in ekosistemske usluge območja. Pri načrtovanju posegov 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 prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati vodovarstvenim območjem in območjem, ogroženim zaradi poplav in z njimi povezane erozije. Infrastrukturni koridorji naj se prednostno ne umeščajo v območja kulturne dediščine in v območja izjemnih krajin in krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni. Z ustreznimi tehničnimi ukrepi je potrebno zagotavljati kakovostno krajinsko sliko s sledenjem naravnim in kulturnim danostim in topografiji območja. Pri umeščanju prometne infrastrukture v prostor se je potrebno izogibati umeščanju objektov v območja z naravovarstvenim statusom (Natura

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
			<p>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. Prednost pri izboru naj imajo variante, ki imajo manjši vpliv na migracijske poti prostoživečih živali (takšne z daljšim potekom v tunelih, pokritih vkopih, 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.</p> <p>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, kjer je zaradi drugih vplivov potrebno izvajati ukrepe za zagotavljanje prometne varnosti. Zanje se nato pripravi program ukrepov, kjer 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 potrebno sanirati veliko število nevarnih križišč in mnogo nevarnih odsekov. Pri ukrepih za večjo varnost na avtocesti je treba predvideti tudi varnostne ukrepe, ki bodo učinkovito preprečili vožnjo v napačno smer, kar je treba realizirati v najkrajšem možnem času.</p> <p>V poglavju 9 tega dokumenta so po posameznih področjih podani tudi specifični omilitveni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi prostorskih načrtov in projektiranju cestne infrastrukture.</p>
Ro.34	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem		<p>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 točkah je največji potencial za razvoj logistične dejavnosti na področju tovora, 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 iz enega načina transport v drugega. S tem bo omogočeno učinkovito kombiniranje različnih načinov prevoza v transportni verigi in s tem povečana učinkovitost prometa. Zato je potrebno v prihodnje identificirati možne točke prehajanja potnikov in blaga med različnimi načini transporta. Kjer bi se izkazalo za potrebno in učinkovito, bi bilo potrebno oblikovati intermodalne potniške platforme za povečanje uporabe javnega potniškega prometa oz. zagotoviti ustrezno povezanost logističnih tovornih terminalov z različnimi načini transporta, kjer je za to izražen interes gospodarstva.</p>
Ro.35	Spodbujanje rabe ekoloških vozil in izgradnja omrežja za polnilne postaje		<p>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 nacionalno strategijo na področju uporabe alternativnih goriv, in sicer: na področju osebnih vozil za električna vozila, vozila na stisnjen zemeljski plin in vodik, na področju tovornih vozil za utekočinjen zemeljski plin, na področju pomorstva za ladje na utekočinjen zemeljski plin ter za napajanje ladij z elektriko s kopnega ter na področju letalstva za napajanje letal z elektriko na letališčih. Direktiva določa tudi roke za to, ki so 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 nacionalni oz. EU ravni bo potrebno 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 prijaznimi pogonskimi gorivi (npr. elektrika, plin).</p>
Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov		<p>Gre za orodje prometne politike, ki ima osnovo 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 težka tovorna vozila. Direktiva določa, da mora država članica EU uvesti zaračunavanje eksternih stroškov vsaj za težka tovorna vozila nad 11 ton (lahko pa seveda tudi za vsa ostala), 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 CO<sub>2</sub>/km) in čistost vozil (standard Euro) v ceno pristojbin za uporabo javnih cestnih površin 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 (»congestion charging«).</p>
Ro.37	Omejevalna politika parkiranja		<p>Za doseg ciljev za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in onesnaževal so učinkoviti ukrepi z: a) zmanjšanjem števila km, ki jih prevozi osebni avto v urbanem okolju; b) povečanjem deleže peš in kolesarskega prometa; c) povečanjem deleža javnega potniškega prometa; d) povečanjem števila potnikov v avtu, ki se uporablja v urbanem okolju; zmanjšanjem porabe goriva na enoto tovora; e) z izboljšanjem energetske učinkovitosti vozil; za zmanjšanje prevoženih km z osebnimi avtomobili je v večjih mestih potrebno uvesti ukrep restriktivne parkirne politike s plačljivim</p>

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
			parkiranjem in omejevanjem površin, ki so namenjene parkiranju osebnih avtomobilov.
<b>Delovanje/organizacija cestnega prometa</b>			
Ro.41	Posodobitev zakonodaje in smernic za načrtovanje		Zakonodaja in smernice za načrtovanje, povezane s cestami, morajo spodbujati razvoj sektorja in morajo biti v skladu z najboljšo mednarodno prakso in z evropskimi uredbami, zlasti v zvezi z varnostjo, interoperabilnostjo, trajnostjo in okoljem.
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.43	Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture (vključno z obnovo cest na sekundarni in terciarni ravni)		Republika Slovenija razpolaga z razvejano infrastrukturo, tako na področju cest kot na področju železnic ter ostale infrastrukture. Infrastruktura omogoča mobilnost ljudi in izvajanje gospodarskih aktivnosti, zato so upravljalci dolžni zagotavljati ustrezno stanje le-teh. V preteklih letih so upravljalci začeli z različnimi meritvami stanja, ki omogočajo ugotavljanje realnega stanja kakovosti infrastrukture. V nekaterih segmentih, denimo na avtocestah, je uveden računalniško podprt sistem (kot npr. dTIMS_CT oz. PMS-DARS), ki omogoča sprotno spremljanje stanja vozišč ter omogoča pripravo planov obnov na osnovi matematičnih modelov, podprtih s krivuljami propadanja vozišča. Taki sistemi omogočajo učinkovito upravljanje infrastrukture ter omogočajo, da sistem postane tudi finančno vzdržen na dolgi rok. Sistemi, ki temeljijo na realih podatkih o stanju infrastrukture in omogočajo planiranje potrebnih ukrepov, morajo biti uvedeni tudi za ostale segmente infrastrukture (ostale ceste, železnice...).
Ro.44	Recikliranje in uporaba lastnih odpadkov pri gradnji		Spodbujanje recikliranja in uporabe lastnih odpadkov pri gradnji in rekonstrukciji prometne infrastrukture in tudi uporabo 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 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.
Ro.45	Zniževanje emisij onesnaževal		Zniževanje emisije onesnaževal z ukrepom, da se cestni vozniki v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotovi, da so ta v skladu s stanjem tehnike; da se enaka pozornost kot 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 – »low emission zone«). Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali za razširitev obstoječega prometnega omrežja je za doseg cilja zmanjšanja onesnaženosti zunanega zraka potrebno upoštevati sledeče splošne usmeritve: <ul style="list-style-type: none"> <li>– v čim večji možni meri zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja zgostitev v prometu, zagotavljanje tekočega prometa pri zmernih potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritve prometa),</li> <li>– na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanega 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,</li> <li>– izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so na onesnaženost zunanega zraka posebej občutljiva (stanovanjska pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja).</li> </ul>
Ro.46	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave		V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 v smislu prilagajanja podnebnim spremembam: 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 smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave.

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
Ro.47	Zagotovitev migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnost voznikov pred trki s prostoživečimi živalmi		Zagotavljanje migracijskih koridorjev prostoživečim živalim in varnosti voznikov pred trki s prostoživečimi 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 v začetni fazi izvede študija ali že povzamejo rezultati opravljenih monitoringov povozov prostoživečih živali ter na podlagi izsledkov študije uredijo objekti za prehajanje živali. V sklopu ukrepa se pripravi tudi prioritetni seznam črnih točk povozov dvoživk, kjer 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 neograjenih prometnicah možna postavitev kemičnih odvrtač, zvočnih opozorilnih naprav, svetlobnih odsevnikov ali kombiniranih naprav. Pri novo načrtovanih prometnicah zagotoviti ohranitev obstoječih migracijskih poti z izgradnjo ustreznih objektov ali drugih ureditev za prehajanje prostoživečih živali (predvsem za vrste iz skupin zveri, srnjadi, jelenjadi, netopirjev in dvoživk). Za potrebe načrtovanja se že v začetni fazi izdela namenska 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 (lokacijo, obliko, velikost, zasaditev objekta in okolice in podobno).
Ro.48	Dostopnejša infrastruktura manj mobilnim osebam		Zagotoviti ustrezno dostopnost infrastrukture vsem uporabnikom. Infrastruktura mora biti prilagojena, da bo ta bolj dostopna za manj mobilne osebe, kot na primer: ureditev dostopov s pločnikov na cesto, uporaba invalidom prijaznih javnih prevoznih sredstev, ureditev javnih električnih polnilnic, prilagojenih za uporabo invalidov na vozičkih in podobno.

**Tabela 3: Opis ukrepov za področje mestnega prometa**

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
<b>Mestni promet</b>			
<b>Elementi mestnega omrežja</b>			
U.1	koridor Kamnik–Ljubljana		Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko prometa, predvsem dnevnih migracij na/iz dela. Precej obsežen je tudi javni potniški promet, ki pa bi se ga dalo še izboljšati predvsem na področju železnic. To bi dosegli s povečanjem zmogljivosti in kakovosti storitev potniškega prometa. Za ta namen bi bilo potrebno zagotoviti dvotirnost proge (ali vsaj delno dvotirnost), da se omogoči taktni vozni red in elektrifikacijo. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.2	koridor Kranj–Ljubljana		Odsek predstavlja pomembno ljubljansko vpadnico, z precejšnjim številom potnikov na železnici. Zato že sedaj primanjkuje kapacitet za prevoz vseh potencialnih potnikov. Da bi to izboljšali, je potrebno zagotoviti predvsem dvotirnost, da se omogoči taktni vozni red. To bo izvedeno v okviru izgradnje 2. tira na relaciji Ljubljana-Jesenice. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.3	koridor jugovzhodno od Ljubljane–Ljubljana		Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko prometa (dnevnih migracij na/iz dela), vendar predvsem z osebnimi avtomobili. Z določenimi 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 potrebno zagotoviti dvotirnost proge na odseku Ljubljana-Grosuplje (ali vsaj delno dvotirnost), da se omogoči taktni vozni red in elektrifikacijo. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
U.4	Povezava Ljubljane z letališčem		Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana nima najboljših povezav v okviru javnega potniškega prometa z glavnim mestom Ljubljane. Zato je potrebno uvesti ustrežnejše linijske povezave z avtobusi (direktna linije in ne povezave preko okoliških krajev, npr. direktna linija 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.
<b>Mestno omrežje</b>			
U.11	Ljubljana P+R (angleško <i>park and ride</i> oziroma parkiraj in se pelji)		Ljubljana je največje slovensko mesto in prestolnica Slovenije z največjim številom dnevniških migracij ljudi, ki jih lahko izboljšamo z ustrezno postavitvijo sistema P+R. Parkirišča so neposredno povezana s kapacitetami javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden dostop do središča mesta na okoljsko ustrezen način. Uporabnik se izogne stresni vožnji skozi natrpne ulice mesta, mesto po drugi strani pa je na ta način manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posledicami, ki jih promet osebnih vozil prinaša – od prenatrpanosti ulic in parkirišč do onesnaženosti in splošne degradacije okolja v mestnih središčih. V Ljubljani se predvideva postavitvev 25 lokacij P+R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.12	Maribor P+R		Maribor je drugo največje slovensko mesto s precejšnjim številom dnevniških migracij ljudi, ki jih lahko izboljšamo z ustrezno postavitvijo sistema P+R. Parkirišča so neposredno povezana s kapacitetami javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden dostop do središča mesta na okoljsko ustrezen način. Uporabnik se izogne stresni vožnji skozi natrpne ulice mesta, mesto po drugi strani pa je na ta način manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posledicami, ki jih promet osebnih vozil prinaša – od prenatrpanosti ulic in parkirišč do onesnaženosti in splošne degradacije okolja v mestnih središčih. V Mariboru se predvideva postavitvev 6 lokacij P+R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.13	Slovenija P+R		Slovenija je zelo specifična glede poselitve. Ima namreč okrog 6000 naselij, kar je glede na njeno površino (20.273 km <sup>2</sup> ) in številom prebivalcev (približno 2 milijona). Zato se uporaba sistema P+R (angleško » <i>park and ride</i> « oziroma »parkiraj in se pelji« ) kaže kot primeren način za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa. Predstavlja kombinacijo parkirnih mest in postajališč javnega prevoza, kar omogoča, da se uporabnik do pomembnejših točk na obrobju mesta oziroma glavnih mestnih vpadnic pripelje z osebnim ali drugim vozilom, tam pa vstopi v sredstva javnega prevoza ali si sposodi kolo. Potencialne točke za izgradnjo sistema P+R je sicer pokazal prometni model, vendar bo za natančnejše načrtovanje njihovih lokacij potrebno izvesti podrobnejšo študijo. Okvirno se planira, da naj bi na nivoju Slovenije postavili 72 lokacij P+R. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
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. Na drugi strani pa bi to lahko pomenilo tudi ukinjanje ali funkcionalno degradiranje nekaterih obstoječih postaj, kjer pričakovane stopnje mobilnosti postanejo nerelevantne. 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 pozornost je potrebno nameniti ureditvi danes neustrezne potniške postaje Ljubljana. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.15	Ločitev vrst prometa – dajanje prednosti javnemu prevozu, odprava zastojev		Mestni javni prevoz (avtobusi in morebiti lahka železnica) mora soobstajati z drugimi vrstami prometa, saj je prostor v mestih vedno omejen. Hkrati bo več pozornosti namenjene javnemu prevozu in vrnitvi dela urbanega prostora v uporabo prebivalcem. V tem smislu in z namenom povečanja učinkovitosti javnega prevoza, se v večjih mestih stopnja ločitve osebnega in javnega prometa poveča z izgradnjo vozniških pasov, namenjenih samo javnemu prometu (avtobusi in morebitna lahka železnica) ter izvajanjem ukrepov za dajanje prednosti javnemu prevozu s sredstvi upravljanja prometa, kot so semaforji. Poleg tega bodo odstranjene utovogljenе ovire in ozka grla, ki ovirajo učinkovit pretok javnega prometa. Te ovire in ozka grla pogosto povzročajo zamude v javnem prometu 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.

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
U.16	Povečanje intermodalnosti		Eden izmed ključnih vidikov pri vzpostavljanju dobrega sistema javnega potniškega prometa je uspešnost integriranosti 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 <i>Park &amp; Ride</i> (parkiraj in se pelji), <i>Kiss &amp; Ride</i> (kombinacija dostave potnikov z osebnimi vozili in javnega prevoza), <i>Bike &amp; Ride</i> (kolesari in se pelji) itd. vozačem zagotovil dodatno možnost za dostop do mesta, ki se bo izogibala zastojem v 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: lokacija P+R je običajno na obrobju mesta, poleg postaj javnega prevoza. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
U.17	Kolesarsko omrežje		Potrebno je narediti načrt ureditve in kategorizacije državnih in primestnih kolesarskih poti in spremljajoče opreme. Pri tem bo prednostna naloga: povezava že zgrajenih kolesarskih odsekov v večje logične zaključene celote, zagotavljanje višjega standarda oz. nivoja usluge za kolesarje, dodatno zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so soudeleženi kolesarji (v tujini velja načelo vizije »nič«) ter izgradnja lokalnih kolesarskih povezav, ki se povezujejo z državnim kolesarskim omrežjem in kolesarjem zagotavljajo večjo mobilnost. Predvidena končna dolgoročna planska doba izvedbe celotnega omrežja je 25 let. Izgradnja bo potekala po fazah. Vlaganja v izgradnjo državnega kolesarskega omrežja morajo biti uravnotežena glede na predvidene posamezne kratkoročne, srednjeročne in dolgoročne planske etape. Potrebno je ekonomično 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. Izgradnja novih kolesarskih poti je predvidena le tam, kjer to zahteva standard kolesarske poti. Izgradnja kolesarskih stez in kolesarskih pasov je predvidena predvsem v naseljih in tam, kjer je s stališča prometne varnosti to nujno potrebno. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep U.40.
<b>Delovanje/organizacija mestnega prometa</b>			
U.31	Uvedba integrirane vozovnice		Ena najbolj oprijemljivih koristi za uporabnike integriranih prevoznih sistemov je uvedba integriranih tarifnih sistemov. Stopnja integracije 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 relevantnega prometnega organa in ob upoštevanju vseh možnosti, kot je možnost uporabe pametne kartice za plačilo P+R, parkiranja na ulici, cestnin itd.
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, da bi upravičili uvedbo rednih javnoprvoznih linij (npr. podeželje ali območje razpršene poselitve), bo uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo zagotovila možnost, da bodo storitve javnega prevoza na voljo tudi na omenjenih območjih.
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 potniškega potenciala ter operativnih in infrastrukturnih zahtev.
U.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje		Uvedba integriranih prevoznih sistemov in novih tehnologij, skupaj s potrebo po povečanju finančne vzdržnosti in učinkovitosti prometnih sistemov, vodi k opredelitvi pomanjkanja 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 v smislu ustanovitve novih služb, odgovornih za integrirane prevozne sisteme ter za pripravo in vodenje projektov. Uvajanje novih tehnologij pomeni, da bo treba usposabljati obstoječe in nove kadre ter tako zagotoviti pravilno delovanje in vzdrževanje teh sistemov. Zaradi tesne povezave med mestnim, primestnim in regionalnim prevozom z ničelnimi emisijami ter uporabniki osebnih vozil bodo usposabljanja potekala v kombinaciji z izobraževalnimi programi za uporabnike o varni uporabi različnih načinov prevoza. Program usposabljanja in izobraževanja je med drugim treba razviti zato, da: – se povečajo zmogljivosti in kompetence administrativnega osebja; – se osebje pri različnih prevoznikih usposobi za stroškovno učinkovito in varno vožnjo ter komunikacijo s potniki; – se študente usposablja na področju uporabe in varnosti koles in javnega prevoza;



Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
			– se javnost ozavešča o varni vožnji ter učinkoviti in varni uporabi ter prednostih javnega prevoza, pri čemer je poudarek na ranljivih skupinah (npr. invalidih in starejših občanih). Program bo temeljil na študijah primerov in primerih dobrih praks ter bo tako zagotavljal zabavno in trajno izobraževanje.
U.35	Obnova voznega parka		Razen nekaterih izjem je trenutna flota vozil javnega prevoza stara in temelji na zastarelih in neučinkovitih tehnologijah. Da bi povečali konkurenčnost javnega prevoza v primerjavi z osebnimi avtomobili, je treba posodobiti vozni park in zagotoviti, da bo ta skladen z najvišjimi standardi kakovosti ter varnostnimi in okoljskimi standardi, poleg tega pa tudi dostopen osebam z omejeno mobilnostjo. Obnova voznega parka bo izvedena v sodelovanju s predvidenimi izboljšavami infrastrukture. Prvi korak k razvoju tega ukrepa je celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur ustreznih operaterjev ter analiza prihodnjih zahtev ter operacijskega in vzdrževalnega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij opredeljene specifične tehnične zahteve glede voznega parka.
U.36	Informacijska platforma		Ozaveščanje javnosti o administrativnih prizadevanjih in prednostih javnega prevoza je pomembno za uspešno izvedbo ostalih ukrepov. Za ozaveščanje o sprejetih ukrepih bodo organizirane promocijske kampanje. Te bodo vključevale tradicionalne javne medije, oglase, javne delavnice in vzpostavitev posebnih informacijskih platform, ki bodo delovale tudi kot javni forumi.
U.37	Podpora nepridobitnim skupinam na področju prevoza		Nepridobitne skupine, ki spodbujajo uporabo alternativ osebni avtomobilom, so se izkazale 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 promociji uporabe javnega prevoza. Zato bo treba spodbujati in upoštevati sodelovanje takšnih združenj, lokalnih skupin in nevladnih organizacij pri odločitvah o načrtovanju prometa.
U.38	Upravljanje in informacije o prometu in logistiki		Nove tehnologije med drugim omogočajo zbiranje podatkov ter spremljanje razmer v prometu in uporabe javnega prevoza v realnem času. Da bi izkoristili te nove tehnologije, bodo ustanovljeni centri za centralizirano upravljanje javnega prometa, 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 posodobljena tako, da bo integrirana v centralizirani sistem upravljanja (npr. „pametne semaforje“ ali ukrepe za dajanje prednosti javnemu prevozu). S tem se bo izboljšala kakovost pri načrtovanju in spremljanju javnega prevoza, uporabniških informacijah za potnike, nadzoru prometa in zbiranju podatkov o prometnih zastojih in prihodih vozil javnega prevoza v realnem času.
U.39	Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz		V zvezi z obveznostmi za načrtovanje prometa bodo funkcionalne regije in/ali mesta morala razviti ustrezne načrte za trajnostno mobilnost v mestih (načrti za mobilnost lahko pokrivajo območje enega mesta ali več združenih mest (funkcionalne regije)). S temi načrti mobilnosti bo mogoče analizirati trenutno stanje prometnih sistemov, ne le z infrastrukturnega, ampak tudi z operativnega in organizacijskega vidika, na podlagi rezultatov analiz pa bodo opredeljene prihodnje potrebe. Obstoj teh načrtov je predpogoj za vlaganje v sisteme javnega prometa. Te načrte mobilnosti je treba redno pregledovati in posodabljati; biti morajo v skladu z instrumenti na visoki ravni načrtovanja, kot je strategija za razvoj prometa.
U.40	Ukrepi za preprečitev, omilitve in čim popolnejšo odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omilitveni ukrepi)		Zniževanje emisije onesnaževal z ukrepom, da se cestni vozni park v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotovi, da so ta v skladu s stanjem tehnike; da se enaka pozornost kot 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 – »low emission zone«). Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali za razširitev obstoječega prometnega omrežja je za doseg cilja zmanjšanja onesnaženosti zunanjega zraka potrebno upoštevati sledeče splošne usmeritve: <ul style="list-style-type: none"> <li>– v čim večji možni meri zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja zgostitev v prometu, zagotavljanje tekočega prometa pri zmernih potovalni hitrosti med 60 in 90 km/h, preusmeritve prometa),</li> <li>– 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,</li> <li>– izogibati se umeščanju ukrepov na območja poselitve, ki so na onesnaženost zunanjega zraka posebej občutljiva (stanovanjska</li> </ul>

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepov
			<p>pozidava, območja za zdravstveno dejavnost, turistična območja).</p> <p>Ukrepi varstva pred hrupom zaradi mestnega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na viru, ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje in ukrepe na stavbah.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>V poglavju 9 tega dokumenta 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.41	Pripravljenost na ekstremne vremenske pojave		<p>V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 v smislu prilagajanja podnebnim spremembam: 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. Treba razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in izvajanje ukrepov za zmanjšanje občutljivosti prometne infrastrukture na ekstremne vremenske pojave.</p>

**Tabela 4: Opis ukrepov za področje vodnega prometa**

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
<b>Vodni promet</b>			
<b>Elementi vodnega omrežja</b>			
M.1	Koprsko pristanišče - podaljšanje pomolov		Cilj koprskega pristanišča je doseči rast prometa nad 19 mio ton do leta 2015, nad 23,5 mio ton do leta 2020. Leta 2030 se pričakuje več kot 30 mio ton pretovora. V kolikor želimo doseči te cilje je potrebno (med drugim) podaljšati pomola 1 in pomol 2. Oba ukrepa sta opredeljena tudi v sprejetem državnem prostorskem planu. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
M.2	Koprsko pristanišče - podaljšanje pomolov		Izgradnja pomola 3, kot pogoj za rast pretovora v koprskem pristanišču se predvideva po letu 2030. Tudi ta ukrep je opredeljen v državnem prostorskem planu. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
M.3	Koprsko pristanišče - preureditev pristaniške infrastrukture		Skladno z ukrepi M.1, M.2 in M.4, je posledično potrebna tudi preureditev pristaniške infrastrukture, in sicer: širitev zalednih terminalov, deponij in skladišč, širitev oz. podaljšanje železniških tirnih kapacitet, nakladalnih postaj, rezervoarjev, parkirišč, izvedba ekološke sanacije za sipke tovore, dodatne cestne kapacitete, ureditev zunanje navezave in vhoda do pristanišča ter zunanjega kamionskega terminala itd. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
M.4	Koprsko pristanišče (območje koncesije in območje izven koncesije) - poglobljanje		Ladje, predvsem kontejnerske, postajajo vse večje in večje z vse večjim ugrezom, zato je v pristaniščih potrebno nenehno poglobljanje vplovnih kanalov in bazenov. Tako se v koprskem pristanišču predvideva do konca leta 2015 poglobitev vplovnega kanala v Bazena I in Bazena I na globino -15 m, do leta 2020 pa tudi poglobitev vplovnega kanala v Bazena II in Bazena II na globino 16 m. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
M.5	Koprsko pristanišče - potniški terminal		Ureditev infrastrukture in izgradnja objekta potniškega terminala. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
M.6	Vzpostavitev celinske plovne poti v mednarodni kategoriji po reki Savi med Brežicami in Obrežjem		Slovenija in Hrvaška lahko, s sodelovanjem v okviru ustreznega čezmejnega evropskega projekta, izgradita usklajeno hidroenergetsko verigo in obenem vzpostavita mednarodno plovnost reke Save do Slovenije. V ta namen naj bi Slovenija podala pobudo o posebnem celovitem projektu, ki smo ga v Sloveniji že pripravili v času nastajanja Podonavske strategije kot čezmejni Pilotni projekt Krško - Zagreb. Projekt Krško - Zagreb predstavlja celovit pristop ureditvi reke Save za potrebe energetike, plovbe, varstva pred poplavami, namakanja, turizma, ob spoštovanju trajnostnih načel varstva okolja in načel ohranjanja biotskih značilnosti z vzpostavljanjem nadomestnih naravnih habitatov, kadar je to potrebno. Sredstva za izvedbo tega projekta bi obe državi lahko pridobivali v okviru skupnih kandidiranj na razpisih finančnih skladov evropske kohezije in regionalne politike. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep M.35.
<b>Vodno omrežje</b>			
M.11	Polnilne postaje za alternativna goriva		Glede na predlog Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, je v jednih TEN-T pristaniščih (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.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 pri aktivnostih za vzpostavitev prostega pretoka blaga po morju »blue belt«.
M.13	Izboljšanje varnosti prometnega sistema.		Vzpostavitev VTS (sistem za spremljanje pomorskega prometa) centra z ustrežno tehnično opremo in organizacijo službe nadzora
<b>Delovanje/organizacija vodnega prometa</b>			
M.21	Razvoj omrežja v intermodalna vozlišča, aglomeracije v skladu s povpraševanjem		V pristanišču se poleg samega pretovora izvaja tudi logistična dejavnost, kar je povezano z (pre)ureditvijo pristaniške infrastrukture, opisane v ukrepu M3, ki služijo tudi logistični dejavnosti. Poleg tega pa je za uspešen razvoj tega področja potrebno zagotoviti tudi ustrezne končne povezave s pristaniščem (t.i. <i>last miles</i> ), in sicer tako cestne, kot železniške in pomorske.
M.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje		Zagotovitev ustreznih organizacijskih pogojev in administrativnih zmogljivosti za izvajanje nadzora, spremljanja in obveščanja v pomorskem prometu.
M.35	Ukrepi za preprečitev, omilitev 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, kot na primer: usposobiti inšpekcijske službe; nabava ustrezne opreme v primeru razlitij nevarnih snovi v morje in celinske vode; izgradnja ustrezne infrastrukture za sprejem in odlaganje odpadnih snovi iz plovil; z ustreznim načrtovanjem in gradnjo pristanišč omogočiti cirkulacijo vodnih tokov in s tem preprečiti evtrofikacijo. Pri izgradnji pristanišč in urejanju plovnih poti ter plovbi je potrebno preprečiti predvsem vpliv na ekološko stanje voda, vodne organizme, erozijo in poplavno varnost.
M.36	Določitev plovnih 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 plovnim režimom in podobno. Pripraviti strokovne podlage v katerih se obdelata vpliv plovbe na ekološko stanje vode, vodno in obrežno favno in floro, območja z naravovarstvenim statusom, erozijo, poplavno varnost ipd. V predpise vključiti tudi vse potrebne omilitvene ukrepe, ki sledijo iz strokovnih podlag.

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
M.37	Zagotovitev varnosti plovbe po celinskih plovnih poteh z implementacijo EU IWW zakonodaje in pravil Mednarodne komisije za savski bazen v slovenski pravni red		Z vzpostavitvijo mednarodne plovbe po reki Savi bo Slovenija povezana preko reke Save in Donave s celotnim evropskim omrežjem celinskih plovbnih poti (TEN IWW), zato bo kot država članica EU in kot podpisnica Okvirnega sporazuma o savskem bazenu, zavezana k vključitvi celotne evropske zakonodaje o plovbi po celinskih vodah in predpisov Savske komisije o plovbi po reki Savi v svoj pravni red. Skladno s tem se bo smiselno uredila tudi varnost plovbe po celinskih plovnih poteh v regionalnih kategorijah (I-III).

**Tabela 5: Opis ukrepov za področje zračnega prometa**

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
<b>Zračni promet</b>			
<b>Elementi zračnega omrežja</b>			
A.1	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana		Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga. Za to je potrebno zagotoviti ustrezno letališko infrastrukturo zlasti podaljšanje vzletno-pristajalne steze, izgradnjo potniškega in tovornega terminala, izgradnjo dodatnih parkirnih pozicij za letala, logistični kompleks, ipd. na podlagi katerih bi se dosegalo večje finančne učinke in posredne učinke na turistični in gospodarski razvoj celotne Slovenije. Cilj razvoja je postati regionalno letališče. Za letališče je izdelan glavni načrt nadaljnega razvoja – Masterplan.
A.2	Letališče Edvarda Rusjana Maribor		Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga, skladno s povpraševanjem. Letališče bo predstavljalo tudi alternativno letališče Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. Za letališče je izdelan glavni načrt nadaljnega razvoja – Masterplan.  Pri načrtovanju objektov v okviru letališča je treba: - Upoštovati 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.3	Letališče Portorož		Nadaljevanje razvoja za potrebe prevoza potnikov, pošte in/ali blaga ter zagotovitev ustrezne infrastrukture za redno obratovanje letališč, na podlagi katerih bi se dosegalo večje finančne učinke in posredne učinke 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 Krajinski park Sečoveljske soline. 2. Upoštovati 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 omilitveni ukrep odkup in sprememba namembnosti stavb, pri katerih bo obremenitev okolja s hrupom presežena. Variantni omilitveni ukrep za zmanjšanje vpliva letališča Portorož na obremenjenost okolja s hrupom je tudi vzpostavitev multimodalne prometne povezave z večjimi letališči

Koda	Ukrep	Usklajenost s Strategijo o razvoju prometa	Opis ukrepa
			<p>v širši okolici (Ljubljana, Trst, Reka, Pula), kjer je večja kapaciteta prevoza potnikov in blaga zagotovljena že v obstoječem stanju.</p> <p>3. Načrtovati ustrezne tehnične rešitve, ki bodo preprečevale negativne vplive letališča na kopalne vode kopalšč na širšem območju Strunjana, tako v času gradnje in obratovanja kakor tudi v primeru izrednih dogodkov (npr: nesreč z razlitjem nevarnih snovi).</p> <p>4. Prednostno uporabljati zemljišča s slabšim pridelovalnim potencialom.</p> <p>5. Upoštevati varstvene usmeritve za kulturno krajino Sečoveljske soline.</p> <p>6. Upoštevati usmeritve za varstvo narave:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- širitev letališča je dopustna v primeru, da se ob večanju števila potnikov, število letaliških operacij zmanjša;</li> <li>- v maksimalni možni meri se izogibati poseganju na varovano območje Sečoveljskih solin;</li> <li>- preprečiti negativen vpliv na lastnosti območja Sečoveljskih solin, zaradi katerih so te opredeljene kot ramsarska lokaliteta, območje Natura 2000 in krajinski park;</li> <li>- širitev letališča ni dovoljena v habitate, ki so pomembni za ohranjanje biodiverzitete na območju Sečoveljskih solin.</li> </ul>
<b>Zračno omrežje</b>			
A.10	Navigacijske službe zračnega prometa		Z izvajanjem storitev navigacijskih služb zračnega prometa mora biti zagotovljena varnost, rednost in nemotenost zračnega prometa, izpolnjevanje mednarodnih obveznosti Republike Slovenije v zvezi s temi službami ter zagotovljeni leti, ki sodelujejo v akcijah iskanja in reševanja, leti v humanitarne ali zdravstvene namene ter leti zrakoplovov v sili in leti državnih zrakoplovov. V okviru navedenega so predvidene gradnje, rekonstrukcije oziroma postavitve infrastrukturnih objektov, naprav in sistemov navigacijskih služb zračnega prometa.
A.11	Polnilne postaje za alternativna goriva		Skladno s TEN-T uredbo (1315/2013) je potrebno na TEN-T letališčih do leta 2030 zagotoviti infrastrukturo za uporabo alternativnih goriv. Glede na osnutek Direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, pa bo potrebno do leta 2025 na letališčih zagotoviti infrastrukturo za napajanje letal z elektriko. Med TEN-T letališča trenutno spadajo Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališče Edvarda Rusjana Maribor in Letališče Portorož.
<b>Delovanje/organizacija zračnega prometa</b>			
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, v kolikor bo za to izražen interes gospodarstva. Obe letališči imata za to prostorske možnosti ter bližino avtocestnih in železniških povezav (slednje še posebej Maribor) v okviru jedrnih TEN-T povezav oz. koridorjev jedrnega omrežja (BA in/ali MED). Letališče Portorož pa ima trenutno le potniško logistično platformo za prehod potnikov iz letalskega na cestni oz. pomorski prevoz do turističnih središč slovenske obale.