

Priloga 1 – Cestni promet

Koda	Ukrep	pozovana med ukrepi	prilava - terminski plan	prilava - nosilec	izvedba - terminski plan	izvedba - nosilec
Elementi cestnega omrežja						
Ro.1	Avtocesta Draženci-Gulajkove (HR)					
Ro.1.1	avtocesta Draženci-Gulajkove (HR)				2015-2018	DARS
Ro.2	Dograditev avtocestnega predora Karavanke					
Ro.2.1	Izgradnja druge cevi predora Karavanke in dograditev druge potovce AC		2017-2019	DARS	2018-2023	DARS
Ro.2.2	Obnova obloženih cev predora Karavanke		do 2017	DARS	2022-2023	DARS
Ro.3	Razvoj zasovne pobvališč/parkiršč na avtocestnem omrežju in ureditev površin na nekdanjih mednarodnih mejnih prehodih					
Ro.3.1	Uvedba občvališč/parkiršč		2016-2017	DARS	2017-2025	DARS
Ro.3.1.1	Uvedba ITS		2016-2017	DARS	2017-2025	DARS
Ro.3.1.2	Prilagoditve blazin parkirnih površin		2016-2018	DARS		
Ro.3.1.3	Izvedba dodatnih pobvališč/parkiršč in mest za nadzor za tovorna vozila		2018	občne/zasebni investitor/DARS	2019-2025	občne/zasebni investitor/DARS
Ro.3.2	Uvedba VAG in HC v okviru površin na bvišnih MIP		2018-2022	DARS	po 2017	DARS
Ro.4	Povezava Bele krajine z Novim mestom					
Ro.4.1	3. razporna os - priključek NM vzvod - Ravce		2016-2017	DARS	2018-2020	DARS
Ro.4.2	3. razporna os - jgr (ossek-vezov-Blajenje)		2016-2018	DARS	v letu 2018	DARS
Ro.4.3	Povezava Maline - meja RH		2. osek: 2016-2021; 3. osek: 2018-2023	DARS	po 2022	DRSI
Ro.5	Mestno omrežje Novomestlo					
Ro.5.1	Obvozna cesta zahod	ukrep vezan na Ro.4.1 in R4.2				
Ro.6	Povezava Bahinja in Bleča z Ljubljano					
Ro.6.1	Obvozna Bleča jug		2016-2018	DRSI/Občina Bleč	2019-2022	DRSI/Občina Bleč
Ro.6.2	Obvozna Bleča sever		2016-2018	Občina Bleč + DRSI	2016-2019	Občina Bleč + DRSI
Ro.6.3	Lesce - Bleč		2018-2021	DRSI/Občina Bleč in Radovljica	2021-2023	DRSI/Občina Bleč in Radovljica
Ro.7	Povezava Predela, Boveča, Tolmina in Centrega z Ljubljano					
Ro.7.1	Rekonstrukcija obtoječe cestne povezave		2016-2019	DRSI	2017-2025	DRSI
Ro.7.2	Rekonstrukcija obtoječe cestne povezave		2017-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
Ro.7.2.1	Prevozna Vršca		do 2022	DRSI	do 2022	DRSI
Ro.7.2.2	Prevozna Vršca		2016-2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.7.3	4. os					
Ro.7.3.1	Rekonstrukcija obtoječe cestne povezave		2016-2019	DRSI	2017-2025	DRSI
Ro.7.3.2	Rekonstrukcija obtoječe cestne povezave		2017-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
Ro.7.3.3	Rekonstrukcija obtoječe cestne povezave		do 2022	DRSI	do 2022	DRSI
Ro.7.3.4	Rekonstrukcija obtoječe cestne povezave		2016-2022	DRSI	po 2022	DRSI
Ro.8	Mestno omrežje Škofja Loka					
Ro.8.1	Obvozna cesta sever		po 2016	DRSI, Občina	po 2020	DRSI, Občina
Ro.8.2	Povezava Korčške z avtocestnim sistemom					
Ro.8.1	nova dvo ali štiri pasovna povezava Slovenj Gradec - Velenje-A1		2016-2018	DARS	2019-2022	DARS
Ro.8.2	Rekonstrukcija obtoječe cestne povezave Slovenj Gradec - Kolfo - Ravne		2017-2022	DRSI	2017-2024	DRSI
Ro.8.3	Rekonstrukcija obtoječe cestne povezave Dravograd-Slovenj Gradec		2016-2017	DARS	2020-2025	DARS
Ro.8.4	Rekonstrukcija obtoječe cestne povezave Orlisk-Vrh-Holmec, vključno z navezavo na Crno na Korštem		2016-2017	DARS	2020-2025	DARS

Odslek je del celovitega omrežja TEN-T. Pred leti je bil zgrajen avtocestni odslek med Slivnico in Ortačami blizu Pljuja. Analizirano so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan in v času zapolnjenosti cestnega omrežja med turistično sezono. Upoštevano je, da bo leta 2030 prepuščeno predstavljen. Predvsem gre za problem povečane prometa v turistični sezoni, saj med Pljujem in mejo s Hrvaško poteka po dopolnjeni glavni cesti. V tem času nastajajo večji prometni zastoji, kar dodatno obremenjuje okolje. Ukrep pomeni nadgradnjo avtocesti, saj je oddaljenost med AC-odslek med Naborom in Zagrebom (dolžina 13 km), ki ga je treba zgraditi. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Odslek je del celovitega omrežja TEN-T in je zdaj zgrajen kot potovca AC, zato je prometni pretek slabši. Pri sedanjem uredbi je problematično preostanost v času povečane prometa, ko nastajajo zastoji. Popolnoma so nekateri kilometri dolge kolone v posameznih dnevi. Zaradi varnosti je omejen promet tovornih vozil oz. je vsaj v preter nadzorani. Prebi tega se prometne obravnave lahko povečajo, tako da bi se obseg in število dni zastoji še povečala, kar je problematično z vidika uporabnikov (zastoji) in upravljavca predora (zagotavljanje varnosti). Encoven predor rima dostojna (drva prebrska cev) ter da se v njima vzpostavijo enosmerni promet. S tem bo dosežen poži profil štiripasovne avtoceste. Povečanje bo varnost prometna, s čimer bodo izpolnjeni tudi zahtevne 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 umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Uredba TEN-T 1316/2013 v 18. členu opredeljuje prehodne faze držav, blavic za razvoj cestne infrastrukture. Med drugim predvideva zagotavljanje ustreznih parkirnih površin za gospodarske uporabnike, tako pa tudi stopnje varnosti in varovanja. Zagotovljena naj bi bila informacija, podpora glede stavega razpoložljivih in prostih mest na parkiriščih ter za boljše izkoriščenosti obstoječih parkirišč (ITS). Poleg tega je treba poskrbeti za dodatno zmogljivost v širini obstoječih parkirišč oz. po potrebi z gradnjo novih. Zgradnja vključuje Republiko Slovenijo in EU in serijsko sodelovanje uradov na meji države je mogoče tudi prenesti oz. jim dati druge funkcije. V okviru ukrepa je treba pripraviti pregled in analizo mejnih točk, ugotoviti potrebo na njih, sprejeti novo, spremljano funkcijo in pripraviti projekta prenovitve ali postavitve. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Bele krajine je slabše navezana na regijska središča oz. je njihova dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenških razmer otežena. Z večjo dostopnostjo bosta zagotovljeni možnosti za prihodnji razvoj in ustrežna povezanost regij v gospodarskem in družbenem smislu. Na tem območju je v zrnških razmerah treba izboljšati dostopnost brez Gorjance. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se kar najbolj uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Le v posameznih primerih oz. tam, kjer na obstoječi infrastrukturi ni mogoče zagotoviti ustreznega standarda, se preučijo možnosti pripraviti projekt zunaj nje. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zapolnjenosti in zastoji. S tem so povezane tudi šzmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnem okolju, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezena možnost za prebčnost daljšinskega in ciljno-zvoznega prometa v mestu. Z ukrepom se zagotovi tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zapolnjenosti in zastoji. S tem so povezane tudi šzmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnem okolju, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezena možnost za prebčnost daljšinskega in ciljno-zvoznega prometa v mestu. Z ukrepom se zagotovi tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zapolnjenosti in zastoji. S tem so povezane tudi šzmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnem okolju, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezena možnost za prebčnost daljšinskega in ciljno-zvoznega prometa v mestu. Z ukrepom se zagotovi tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Posamezna območja Gorške so slabše povezana na regijska središča oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenških razmer otežena. Tako bodo zagotovljene možnosti za prihodnji razvoj in ustrežna gospodarstva in družbeno povezanost regij. Med drugim je problematična prevoznost Vršca potni, kar je treba izboljšati. Treba je zagotoviti tudi primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se kar najbolj uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege v ang. Le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj nje. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zapolnjenosti in zastoji. S tem so povezane šzmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnem okolju, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezena možnost za prebčnost za daljnino in ciljno-zvozni promet v mestu. Tako se zagotovi tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zapolnjenosti in zastoji. S tem so povezane šzmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnem okolju, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezena možnost za prebčnost za daljnino in ciljno-zvozni promet v mestu. Tako se zagotovi tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zapolnjenosti in zastoji. S tem so povezane šzmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnem okolju, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezena možnost za prebčnost za daljnino in ciljno-zvozni promet v mestu. Tako se zagotovi tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.

Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan. Na nekaterih delih omrežja nastajajo zapolnjenosti in zastoji. S tem so povezane šzmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnem okolju, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezena možnost za prebčnost za daljnino in ciljno-zvozni promet v mestu. Tako se zagotovi tudi ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Pri umesljanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep Ro.33.



Priloga 1 - Cestni promet

Ro. 15	Povezava Škofje Loke/Mevodod z Ljubljano	Škofja Loka in Mevodode sta velek generatorja promet, kar velja zlasti za dnevne seštevke. Iz te smeri je izredno dnevna obravnava zlasti v jutranjih in popoldanskih končnih urah. Na obeh med Ljubljano in Mevododom nastajajo zastoji, ki pa povečujejo stroške upravitelkom in dodatno obremenjujejo okolje. Predvideni ukrepi: - Preusmeritev dela dnevnih prometnih tokov na druge oblike prevoza, zlasti na javni parniški promet, pri čemer je treba preučiti, katere organizacijske rešitve (evtubirani promet, železniški promet) lahko zadostijo sedanjim in prihodnjim potrebam; - Nadgradnja oz. dograditev obstoječe cestne infrastrukture; - Kjer ustreznega standarda s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo ni mogoče zagotoviti, se preučijo možnosti izvedbe posegov zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.	2016-2017 2016-2018 2016-2020 Ro.15.1 in Ro. 15.2	DARS DRSI DRSI DARS	2022-2025 2021-2025	
Ro. 15.1	Navezava Gorenjske z Ljubljano (Uprca - Stanežke)					
Ro. 15.2	Rekonstrukcija obstoječe povezave z evrt. dograditvijo pasov					
Ro. 15.3	Navezava Gorenjske z Ljubljano (Uprca - Stanežke)					
Ro. 16	Cestno omrežje okoli Maribora	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan. Glavni problem je pretisni del prometa na južnem delu Maribora. In sicer iz zahodnega dela mesta in zaledja, ki se usmerja proti hribi čez oz. avtocesti. Na nekaterih delih omrežja zaradi zgoščenosti prometa nastajajo zastoji. S tem so povežane tudi ozemne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplovov na okolje, še posebno v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva zvežbo avtocestne ceste, s katero se usmeri ustrezna prehodnost za dajnski, pa tudi za ciljno-zborni promet v mestu. Z ukrepi se zagotovijo tudi ustrezne razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.	2016-2019 2016-2020 po 2030	DRSI DRSI DRSI	2020-2023 po 2020 po 2030	
Ro. 16.1	Obvoznica Maribor (Podjaljska cesta - Proletarskih brijadi)					
Ro. 16.2	Obvoznica Maribor (Zahodna avtocestna Lučkova) - AC					
Ro. 16.3	Obvoznica Maribor Jug (navezava od AC do Miklavžev)					
Ro. 17	Cestno omrežje okoli Kopra, navezava s somestja Koper-Izola-Piran na AC-sistem	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja (smer Koper, mejni prehod Dragonja) nastajajo zastoji prometa in zastoji. S tem so povežane tudi ozemne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplovov na okolje, še posebno v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva zvežbo avtocestne ceste, s katero se usmeri ustrezna prehodnost za dajnski, pa tudi za ciljno-zborni promet v mestu. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.	2016-2018 2016-2019 2016-2020 po 2025 2016-2020 Ro.17.1 2016-2020 Ro.17.1 2016-2020 Ro.17.1 2016-2019 2016-2021	MRI DARS DRSI DRSI DARS DARS DARS DARS DARS DARS	2020-2023 2017-2023 po 2030 2017-2023 2016-2023 2021-2023 po 2023	
Ro. 17.1	Povezava slovenske in hrvaške lisle					
Ro. 17.2	Koper - Smarje Dragonja (obvoznica Salara)					
Ro. 17.3	Rekonstrukcija obstoječe ceste povezave Salara-HR (mejna točka)					
Ro. 17.4	Koper - Smarje Dragonja					
Ro. 17.5	Jagodje - Lucija					
Ro. 17.6	Beritska in Sminška vpadnica					
Ro. 17.7	MMP Dragonja - državna meja z RH					
Ro. 18	Povezava lirske Bistrice (HR) z avtocestnim sistemom	Povezava od Postojne/Divekve proti Hrvaški je del celovitega omrežja "TENT" ter je manjkajoči del med Ljubljano/Trstom in Reko, pa tudi manjkajoči del jadransko-jonske ceste povezave. Irska Bistrica in zaledje imata v sedanjih razmerah na voljo glavno cesto brez ustreznega standarda daljninske glavne ceste. Iz Postojne proti Hrvaški (Reka, Kvarner polotoka) tudi povečan turistični promet, ki je posebno izrazit med turistično sezono, ko dosega tudi 3- do 4-kratnik povprečnega prometa, v tem času nastajajo prometni zastoji, kar pomeni tudi dodatno obremenjevanje okolja. Povezava od Postojne proti Hrvaški je prav tako del celovitega omrežja "TENT". Prometne analize so pokazale, da cesta za zdaj ne omogoča vožnje s hitrostjo 80 km/h. Predvideva se tudi preučitev preložitve dela trase na območju naselji v obliki obvoznice, predvideno da se bo daljninski promet od notranjega in ciljno-zbornega. Treba je zagotoviti tudi ustrezno prometno varnost. Zato mora rešitev upoštevati ločevanje motoriziranega prometa. Kjer ustreznega standarda s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo ni mogoče zagotoviti, se preučijo možnosti posegov zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.	2017-2025 2016-2019 2016-2025	DRSI DRSI DARS	po 2022 2016-2023 po 2030	
Ro. 18.1	Obvoznica (Pivka, Prestanek)					
Ro. 18.2	Rekonstrukcija obstoječe ceste povezave Postojna-Jelskane					
Ro. 18.3	AC povezava (Postojna - Jelskane)					
Ro. 19	Mestno omrežje Celje	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja v Celju med priljubljeno na AC in drugim omrežjem nastajajo zastoji prometa in zastoji. S tem so povežane tudi ozemne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplovov na okolje, še posebno v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva graditev avtocestne ceste, s katero se usmeri ustrezna prehodnost za dajnski in ciljno-zborni promet v mestu. Kjer se zagotovijo ustrezne razmere v bivalnem okolju, Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.	2017-2025 2016-2019 2016-2025	DRSI DRSI DARS	po 2022 2016-2023 po 2030	
Ro. 19.1	Obvoznica					
Ro. 20	Povezava Ormoža s Pujem/Mariborom	Preusmeritev obvoznice Stanišče na slabše povezane z regijskimi središči oz. je dostopnost zaradi nižjih potovnih hitrosti slabša. Treba je zagotoviti ustrezno dostopnost do vsaj enega regionalnega središča ter do jedrega oz. celovitega cestnega omrežja (in avtocest). Ukrep predvideva pripravo projekta klopotevne avtocestne povezave Ormož - Ptužje, ki bo povežala Ormož s Ptužjem in s tem omogočila dostopnost do vsaj enega regionalnega središča. Sicer predvsem s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo, le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti in obstoječa infrastruktura, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.	2017-2019 2017-2018 2016-2025	DRSI DRSI DARS	2019-2025 2022-2025 po 2025	
Ro.20.1	Ptužje - Ormož					
Ro.20.1.1	Ptužje - Ormož (rekonstrukcija)					
Ro.20.1.2	Ptužje - Ormož (novogradnja)					
Ro.20.2	obvoznica Ptužje (povezava Ptužje - Markovo)					
Ro.21	Mestno omrežje Nova Gorica	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih končnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja v Novi Gorici namreč nastajajo zastoji prometa in zastoji. S tem so povežane tudi ozemne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplovov na okolje, še posebno v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva zvežbo avtocestne ceste, s katero se usmeri ustrezna prehodnost za dajnski in ciljno-zborni promet v mestu. Prav tako se zagotovijo ustrezne razmere v bivalnem okolju. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.	po 2018	DRSI	po 2025	
Ro.21.1	obvoznica Nova Gorica					
Ro. 22	Povezava Kozjanskega, Rogarske Stoline in zaledja na osrednje omrežje	Blejsko, Kozjansko, Senjuri in Rogarska Stolina so stabilne povezave z regijskimi središči oz. je dostopnost zaradi nižjih potovnih hitrosti slabša. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega prometa ter do jedrnih središč in jedrega oz. celovitega cestnega omrežja "TENT". Ukrep predvideva pripravo več projektov, ki bodo upoštevali dejanske potrebe prometnega sistema. Gre predvsem za posege v obstoječo prometno infrastrukturo, le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustreznega standarda na njej ni mogoče zagotoviti, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj obstoječe prometne infrastrukture (npr. povezava Dravje-Senjuri). Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.	2016-2023 2016-2023	DRSI DRSI	2020-2025 2020-2026	
Ro.22.1	Dravje - Senjuri					
Ro.22.2	Senjuri - Doblave					



Priloga 1 - Cestni promet

Ro.36	Internalizacija eksternih stroškov	To je odločitev prometne politike, ki ima lemeji 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 obdaja, da mora država članica EU uvesti zaračunavanje zunanjih stroškov vsaj za težka tovorna vozila nad 11 ton (lahko pa seveda tudi za vsa druga), če se odloči za tak ukrep. Dodatno se lahko zaračunavajo zastoji, omejevanje zraka in hrup. Gre za vključitev okoljskih stroškov glede na energijsko učinkovitost (kolčna CO2) in čistost vozi (standard EURO) v ceno pristojbin za uporabo javnih cestnih in parkirnih površin, če so v mestnih središčih. Pogoji za to pa je uvedba elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku ali sistem zaračunavanja vstopa v mesto (npr. congestion charging).	2016-2017	DRSI, DARS, Občine	
Ro.36.1	Menta za dobrih pristojbin				
Ro.37	Omejevalna politika parkiranja	Za dosego znižanja izpustov CO2 in onesnaževal so, diktovani ukrepi, a) zmanjšanje števila km, ki jih prevozi osebnih avto v obdobju, b) povečanje letnega prevoženega kilometra, c) povečanje deleža javnega potniškega prometa, d) povečanje števila parkirnih mest, ki se uporabljajo za parkiranje avtomobilov, e) zmanjšanje števila parkirnih mest, ki so namenjena parkiranju osebnih avtomobilov.	2016-2020		
Ro.37.1	Kolesarske povezave				
Ro.37.2	Parkirna mesta P+R				
Ro.41	Pescodolitev zakonodaje in smernice za načrtovanje	Zakonodaja in smernice za načrtovanje povezane s cestami, morajo spodbujati razvoj sektorja ter biti v skladu z najboljšo mednarodno prakso in evropskimi uredbami, zlasti v zvezi z varnostjo, interoperabilnostjo, trajnostjo in okoljem.	2016-2020		
Ro.42	Ukrajnjenje zakonodaje	Uvesti stabilen namenski vr. financiranja in vzpostavit elektronsko cestninjenje v prostem prometnem toku.	2016-2020		
Ro.42.1	Izboljšanje finančne vzdržnosti cestnega omrežja in sistema plačevanja cestnine	DARS			
Ro.42.1.1	Elektronsko cestninjenje za tovorna vozila	DARS	po 2016		DARS
Ro.42.1.2	Elektronsko cestninjenje za lahka vozila	DARS	2016-2020		DARS
Ro.42.2	Elektronsko cestninjenje za vsa vozila	DARS	po 2025		DARS
Ro.42.3	Zagotovitev stabilnih virov financiranja	Republika Slovenija oz. Ministrstvo za infrastrukturo in DARS d.d.	2016		
Ro.43	Zagotavljanje istovrsnega standarda obsega cestne infrastrukture	Republika Slovenija razpolaga z razvejeno cesto, železniško in drugo infrastrukturo, ki omogoča premike ljudi in opravljanje gospodarskih dejavnosti, zato morajo upravljavci zagotavljati, da je v ustreznem stanju. V preteklih letih so upravljavci uvedli različne metode, ki omogočajo upogajevanje stvarne kakovosti infrastrukture. Na nekaterih njenih delih, denimo na avtocestah, je uveden računski podprt sistem (npr.: RMS-CT oz. RMS-DARS), ki omogoča sprotno spremljanje stanja vozila in pripravo nadzorov, obnove in postopaj nadgradnje vozila. Tak sistem zagotavlja učinkovito upravljanje infrastrukture in svojo lastno dolgoletno finančno vzdržnost. Sistem, ki temelji na stvarni podatki o stanju infrastrukture in omogoča načrtovanje potrebnih ukrepov, morajo biti uveden tudi za druge dele infrastrukture (preostale ceste, železnice ...).			
Ro.43.1	Medij upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)				
Ro.43.1.1	Medij upravljanja in vzdrževanja cestne infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)		2016-2020	DRSI, DARS, Občine	
Ro.43.1.2	Medij upravljanja in vzdrževanja avtocestne infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)		2016-2020	DARS	
Ro.43.1.3	Medij upravljanja in vzdrževanja infrastrukture (z upoštevanjem že uvedenih sistemov)		2016-2020	DARS	
Ro.43.2	Program projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drugi plan)				
Ro.43.2.1	Program projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drugi plan)		2016-2022	DRSI	
Ro.43.2.2	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drugi plan)		2016-2020	DARS	
Ro.43.2.3	Priprava projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drugi plan)		2016-2020	Občine	
Ro.43.3	Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drugi plan)				
Ro.43.3.1	Izvedba programa projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drugi plan)		2016-2022	DRSI, DARS, Občine	
Ro.43.3.1.1	Urejanje in razvoj na področju prometa in prometne infrastrukture		2016-2022	DRSI	
Ro.43.3.1.2	Upravljanje in letno vzdrževanje državnih cest		2016-2022	DRSI	
Ro.43.3.1.3	Rekonstrukcije		2016-2022	DRSI	
Ro.43.3.1.4	Investicijsko vzdrževanje in gradnja cest		2016-2022	DRSI	
Ro.43.3.2	Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drugi plan)		2016-2022	DRSI	
Ro.43.3.3	Izvedba projektov za realizacijo v 6-letnem obdobju (drugi plan)		2016-2022	DRSI	
Ro.43.4	Investicije na C in R cestih				
Ro.43.4.1	07-0397 OBVO Obvoznica Vrhnika		po 2025	DRSI	
Ro.43.4.2	07-0398 OBVO Obvoznica Velenje		2016-2022	DRSI	
Ro.43.4.3	05-0399 OBVO Obvoznica Kranj		2016-2022	DRSI	
Ro.43.4.4	05-0395 OBVO Obvoznica Podpeč		2016-2023	DRSI	
Ro.43.4.5	05-0387 OBVO Trzin		2021-2023	DRSI	
Ro.43.4.6	10-0047 NOVO ALU, Komlen		po 2022	DRSI	
Ro.43.4.7	10-0209 OBVO Obvoznica Hriplje-Kozina		2019-2022	DRSI	
Ro.43.4.8	10-0211 OBVO R1-204/012 Bazara-Dornberk (Vojka Draga)		2023-2025	DRSI	
Ro.43.4.9	13-0060 OBVO Obvoznica Žiri		2017-2022	DRSI	
Ro.43.4.10	95-0119 OBVO obvoznica KANVAL		2022-2024	DRSI	
Ro.43.4.11	00-0054 OBVO obvoznica LUTOMER		po 2022	DRSI	
Ro.43.4.12	01-0001 OBVA BREZANICA, POLJČANE		2016-2018	DRSI	
Ro.43.4.13	02-0058 OBVA SREDNJE OB DRAVI (Krt. z žbz)		2020-2023	DRSI	
Ro.43.4.14	02-0060 OBVA KRIZIJA Vrh (Krt. z žbz)		po 2022	DRSI	
Ro.43.4.15	05-0069 OBVO Murska Sobota zahod		2018-2020	DRSI	
Ro.43.4.16	05-0075 NOVO Maribor - krožni promet		po 2020	DRSI	
Ro.43.4.17	11-0072 OBVO Obvoznica Kidričvo		2016-2018	DRSI	
Ro.43.4.18	10-0088 OBVO Obvoznica Ribje		po 2022	DRSI	
Ro.43.4.19	13-0083 OBVA Zbornica obvoznica Slovenska Bistrica		2018-2019	DRSI	
Ro.43.4.20	13-0084 OBVA Obvoznica Vojkova Ogriza		2016-2018	DRSI	
Ro.43.4.21	05-0395 OBVO Obvoznica Mozirje		2016-2022	DRSI	
Ro.43.4.22	05-0390 OBVO Sadržica		po 2022	DRSI	
Ro.43.4.24	10-0121 OBVO G2: 100/1182: Zla Hala - Sp.Hodč. OBVO Lija		2018-2025	DRSI	
Ro.43.4.25	10-0126 NOVO R3-661/210: novo gradnja Melka-Drasko		2016-2021	DRSI	
Ro.43.4.26	10-0127 OBVO R3-664/2501: obvoznica Bircna vas		2018-2020	DRSI	
Ro.43.4.27	10-0139 OBVO R3-650/1159: obvoznica Dobrič		po 2025	DRSI	
Ro.43.4.28	10-0140 OBVO R1-216/1175: obvoznica Zuzembek		po 2020	DRSI	

