

Priloga 3 - Trajnostna mobilnost

Koda	Ukrepi	podzavala med ukrepi	Elementi trajnostnega razvoja	priprava - temeljni plan	priprava - mobilne	izvedba - temeljni plan	izvedba - mobilne
U.1	Koridor Kamnik-Ljubljana		Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko promet, predvsem dnevnih selitev na delo in z njega. Projei obsežan je tudi javni prometni promet, a bi se lahko še izboljšal, predvsem pri železnici. To bi dosegli s povečanjem zmogljivosti in kakovosti storitev potniškega prometa. Za ta namen bi bilo treba zagotoviti dvojnino proge (ali vsaj delno dvojnino), da se omogoča laktni voznik in elektrifikacija. Pri uresničevanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.1.1	Nadgradnja SV naprave		R.23.3	2016-2018	DRSI	do 2025	DRSI
U.1.2	Nadgradnja postaj Ljubljana, Čmouče, Domžale in Janša Mengoš, opozarjalna ustrezno opremiti		R.23.3	2016-2018	DRSI	do 2025	DRSI
U.1.3	Izvedba delne dvojninosi na progii Ljubljana-Siška-Domažale		R.23.3	2016-2018	DRSI	do 2025	DRSI
U.1.4	Izvedba končne rešitve (delna dvojnino)		U.14.1, R.23.3	2022-2025	DRSI	po 2025	DRSI
U.2	Koridor Krani-Ljubljana		Obeški je pomembna ljubljanska vpadnica s preciznejšim številom potnikov na železnici. Zato žs zdaj primanjkuje zmogljivosti za prevoz vseh morebitnih potnikov. Da bi to izboljšali, je treba zagotoviti predvsem dvojnino, da se omogoči laktni voznik, kar bi zagotovljeno z zgraditvijo 2. tira na progii Ljubljana-Isoence. Pri uresničevanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.2.1	Nadgradnja SV naprave		R.3	2016-2020	DRSI	do 2025	DRSI
U.2.2	Nadgradnja postaj Ilirsko, Studja Učba, Kranj, Izgradnja dodatne postaje Blatje		R.3	2016-2020	DRSI	do 2025	DRSI
U.2.3	Izgradnja dodatnega tira na recai Ljubljana-Kranj		U.14.1, R.3.2	2016-2022	DRSI	po 2025	DRSI
U.3	Koridor Izgorovodno od Ljubljane		Gre za eno pomembnejših vpadnic v glavno mesto Slovenije, na kateri je veliko promet (dnevnih selitev na delo in z njega), vendar predvsem z osebnimi avtomobili. Z nekaterimi ukrepi bi na tem odseku lahko izboljšali tudi javni potniški promet, predvsem po železnici. To bi dosegli s povečanjem zmogljivosti in kakovosti storitev potniškega prometa. Za ta namen bi bilo treba zagotoviti dvojnino proge (ali vsaj delno dvojnino), da se omogoča laktni voznik in elektrifikacija. Pri uresničevanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.3.1	Nadgradnja SV naprave Ljubljana-Grosuplje		R.23.2	2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
U.3.2	Nadgradnja postaj Ljubljana-Fakovnik, Škofljava, Grosuplje in Smarje-Sap		R.23.2	2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
U.3.3	Izvedba končne rešitve (delna dvojnino)		U.14.1, R.23.2	2022-2025	DRSI	po 2025	DRSI
U.4	Povezava Ljubljane z italijškim		Letaško Jožeta Puhnika Ljubljana nima najboljših povezav javnega potniškega prometa z glavnim mestom Ljubljano. Zato je treba uvesti ustrezne letniške povezave in ne skoz okoliške kraje, npr. neposredna povezava Italija-Ljubljana in alsi kombiniranim vozi po načrtu oz. ustrezno železniško povezavo. Pri uresničevanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.4.1	Povezava z oboško ustreznim multimodalnim (bus shuttle)		U.14.1	2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
U.4.2	Preučevanje smiselnosti drugega povezav (npr. železniška povezava)			2022-2025	DRSI	-	DRSI
U.11	Ljubljana P+R (angl. park and ride odraama spakiraj in se peljaj)		Ljubljana je največje slovensko mesto in metropolita Slovenije s najvišjimi števili dnevnih selitev, ki jih lahko izboljšamo z ustrezno postavitvijo sistema P+R. Parkirališča so neposredno povezana z zmogljivostmi javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden uporabo javnega prevoza brez lastnega vozila. Uporabniki pa so zaradi omejene parkirne kapacitete v središču mesta in s tem povezane dodatne stroške za avtomobiliste, ki jih prinaša promet osebnih vozil - od prenatarnosti ulic in parkirališč do omejenosti in splošnega razvrednotenja okolja v mestnih središčih. V Ljubljani se predvideva postavitev 25 lokacij P+R. Pri uresničevanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.11.1	P+R za ljubljansko območje z gravitacijskim zaletjem			2016-2020	LUR	2017-2020	Obežna v okviru LUR in EU sredstva ob uspešni kandidaturi občan
U.12	Maribor P+R		Maribor je drugo največje slovensko mesto s predeljšimi števili dnevnih selitev, ki jih lahko izboljšamo z ustrezno postavitvijo sistema P+R. Parkirališča so neposredno povezana z zmogljivostmi javnega prevoza, kar omogoča uporabniku neposreden in okoliško ustrezen dostop do središča mesta. Uporabniki se izogibe stresni vožnji skozi notrajna mestna ulica, mesto pa je tako manj obremenjeno z osebnimi avtomobili in posidelniki, ki jih prinaša promet osebnih vozil - od prenatarnosti ulic in parkirališč do omejenosti in splošnega razvrednotenja okolja v mestnih središčih. V Mariboru se predvideva postavitev 6 mest P+R. Pri uresničevanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.12.1	P+R za mariborsko območje z gravitacijskim zaletjem			2016-2020	MO Maribor	2017-2019	MO Maribor in EU sredstva ob uspešni kandidaturi
U.13	Slovenija P+R		Slovenija je zelo posadna glede pozitivne, ima namreč okrog 6000 naselij, kar je veliko glede na njeno površino (okrog 20373 km ²) in število prebivalcev (približno 2 miliona). Zato se uporaba sistema P+R (parking in se pelaj, angl. park and ride) kaže kot primerna za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa. Gre za kombinacijo parkirnih mest in postajališč javnega prevoza, kar omogoča, da se uporabnik do pomembnejših točk na območju mesta oz. območja glavnih mestnih vpadnic priključi z osebnim ali drugim vozilom, tam pa vstopi v središča javnega prevoza ali si sposodi kolo. Možgote točke za zgraditve sistema P+R je potrebno nameniti, vendar bo za razloženje naktiviranje njihovih lokacij treba izvesti podrobnejšo študjo. Ovimino se nadaljuje, danaj bi imeli na ravni Slovenije 72 mest P+R. Pri uresničevanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.13.1	P+R na postajalih in postajališnih javnega potniškega prometa		R.32, R.34, R.40	2016	MdI	2017-2025	MdI
U.14	Razvoj postaj		Z ustrezno analizo obstoječega stanja ter prikažovanega razvoja potniškega sistema in družbeno-geografskih okoliščin na mestnih in regionalnih območjih - z vidika trajnostne mobilnosti/integriranih javnih prometnih načrtov - bo mogoče precizirati potrebo po obravnavanju obstoječih postaj ali gradnji novih, kjer bo to uravnovano zaradi stopnje mobilnosti. Po drugi strani pa bi to lahko momentu tudi vključila ali funkcionalno degradiranje nekaterih obstoječih postaj, kjer prikazovane stopnje mobilnosti postajajo neustrezne. Razvoj postaj bo osredotočen predvsem na izboljšanje dostopnosti za potnike, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo, s čimer bo zagotovljena varnost potnikov, uvedeni pa bodo tudi informacijski sistemi in sistemi za javno obveščanje. Posebno pozornost je treba nameniti ureditvi danes rešitvene postaje Ljubljana. Pri uresničevanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.14.1	Čebina študija razvoja postaj in vpadnic v ljubljansko železniško voznišče		U.1, U.2, U.3, U.4, R.4, R.22, R.23.7	2016-2018	DRSI		DRSI
U.14.2	Preučevanje glavne postaje Ljubljana		R.4.2	2016-2018	DRSI	po letu 2022	DRSI
U.14.3	Nadgradnja SVTK naprave na vozlišču Ljubljana		R.4.2	do 2020	DRSI	po letu 2020	DRSI
U.14.4	Tržiški lok		R.4.1	2016-2020	DRSI	po letu 2020	DRSI
U.14.5	Nadgradnja oboške Ljubljana-Litja		R.5.1	2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
U.14.6	Nadgradnja oboške Ljubljana-Uspatje		R.1.4	2016-2018	DRSI	2018-2022	DRSI
U.15	Ločitev vrsi prometa - dajanje prednosti javnemu prevozu, odprava zadržev		Mestojni prevoz (avtobusi in morebitna železnica) mora sodelovati z drugimi vrstami prometa, saj je prostor v mestih vedno omejen. Hkrati bo namenjeno več razpisov in vrtnih idej urednega prevoza v uprabo mreže avtobusov. V tem smislu in zaradi povečanja uspešnosti javnega prevoza se v večjih mestih stopnja oboše osamjenega, namenimo samo javnemu prometu (avtobusi in morebitna železnica) ter zvozniki ukrepov za dajanje prednosti javnemu prevozu s sredstvi upravljanja prometa, kot so semaforji. Poleg tega bodo obratovanje upravljavane ovrta, ki omogočajo učinkovit prehod javnega prometa, povzročajo zamude in lahko ogrozijo varnost v cestnem prometu (npr. cestni prehod čez železniško progii). Pri uresničevanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.15.1	Ovrednotenje možnosti uvedbe namernih pasov za večja mesta			2016-2020	Občine		
U.16	Povečanje intermodalnosti		Eden ključnih vidikov pri vzpostavljanju dobrega sistema javnega potniškega prometa je uspešnost povezanosti transportnih sistemov, ki spojujajo prehod z zabeženega na javni prevoz in med različnimi oblikami javnega prevoza (npr. med promembni avtobusi, vlak, avtobus, kombinirano vozilo, laka, železnica, plovlia). Tako bo skupaj z razvojen ustreznih intermodalnih terminov razvoj infrastrukture, kot so P+R (parkirali in se peljaj), kias & ride (kombinacija dostave potnikov z osebnimi vozi in javnega prevoza), bike & ride (kolesar in se peljaj) itd., vzociem zagotovi dodatno možnost dostopa do mesta, ki se bo oglašala zadojajajo na osrednjih mestnih območjih in spodbujala uporabo javnega prevoza. Lokacija te infrastrukture bo poročno analizirana za vsak primer posebej, pri čemer bo upoštevana funkcionalnost, na primer P+R je odlično na dorogij mesta, poleg postaj javnega prevoza. Pri uresničevanju v prostor in projekciji je treba upoštevati ukrep U.40.				
U.16.1	Intermodalni prestajni loči		U.11, U.12, U.13, U.14, R.40, Rb.34	2016-2018			

Priloga 3 - Trajnostna mobilnost

U.17	Kolesarsko omrežje	Treba je narediti načrt ureditve in kategorizacije državnih in primestnih kolesarskih poti ter sprejemajoče opreme. Pri tem bo prednostna naloga povezava za zgornjih kolesarskih odsekov v večje togbo zaključene odseke, zagotavljanje vsjega standarda oz. ravni prometnih danosti za kolesarje, dodatno zmanjšanje števila prometnih nesreč, v katerih so soudeleženi kolesarji (v lučju vsaj nekoliko vzjete vnše), ter zgraditev lokalnih kolesarskih povezav, ki se povezujejo z državnimi kolesarskim omrežjem in zagotavljajo kakovostno mobilnost. Predvidena končna dogovorjena načrtovana doba vseh cestnega omrežja je 25 let. Gradnja bo potekala po fazah. Vlaganje v vzpostavitev državnega kolesarskega omrežja mora biti uravnoteženo glede na predvidene posamezne kakovostne, energetske in okoljske načrtovane etape. Potrebno je preduriti načrtovanje ukrepov glede na finančne in prostorske možnosti ter razporeditvo cestno infrastrukturo. Smiselno je izkoristiti čim več primernih obstoječih cest z nizkim poprečnim letnim odtokom prometnih vozil. Ključ je treba uspešno prenesti na prometno signalizacijo za ravnostne in vodilne kolesarskega prometa po njih. Zgraditev novih kolesarskih poti je prednostna le tam, kjer to zahteva standard kolesarske poti. Kolesarske steze in pasovi so predvideni predvsem v naseljih in tam, kjer je zaradi prometne varnosti to najbolj potrebno. Pri umesljanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati tudi U.40.	2016 2016-2017	MZI, DRSI v povezavi z DRI MZI, DRSI v povezavi z DRI	-	-
U.17.1	Vzpostavitev državnega kolesarskega omrežja		2016	MZI, DRSI v povezavi z DRI	-	-
U.17.2	Kategorizacija kolesarskega omrežja		2016-2017	MZI, DRSI v povezavi z DRI	-	-
U.17.3	Vzpostavitev enotne platforme na državni ravni za uveljevanje, signalizacijo in kategorizacijo državnih kolesarskih povezav ter spremljajoče opreme		-	-	-	-
Dosevanje organizacije mestnega prometa						
U.31	Uvedba enotne vozovnice	Ena najpomembnejših koristi za uporabnike povezanih prevoznih sistemov je uvedba integriranih tarifnih sistemov. Stopnja povezanosti tarifnega sistema ter vrsta vozovnic in tehnologij, ki se bodo uporabljale (posamezne karte in/ali elektronske vozovnice, pametne kartice ali brezkontaktno plačevanje itd.), bosta analizirani od primera do primera na podlagi pripravnosti ustreznega prometnega organa in ob upoštevanju vseh možnosti, kot je uporaba pametne kartice za plačilo P + R, parkiranje na ulci, oasitine itd.	2016 2016	MZI MZI	2016 2016	MZI MZI
U.31.1	Uvedba sistema integrirane vozovnice v RS		2016	MZI	2016	MZI
U.31.2	Ustanovitev upravljalca LPP na državni ravni		2016	MZI	2016	MZI
U.32	Uvedba stitov/javnega prevoza na zahtevo	Eden glavnih ciljev strategije za razvoj prometa je povečati trajnostni prometnega sistema in hkrati zagotoviti rešitve za javni prevoz, ki bodo dostopne večini prebivalstva. Ob upoštevanju, da na nekaterih delih slovenskega ozemlja ni dovolj povpraševanja za upravljenost uvedbe rednih javnoprovoznih prog (npr. področje ali domobojne razpisne poselitve), bo uvedba storitev javnega prevoza na zahtevo zagotovila možnost, da bodo te storitve na voljo tudi tam.	2016	MZI	2018	MZI oz.roma Upravljalcev LPP
U.32.1	Prevozi na zahtevo		2016	MZI	2018	MZI oz.roma Upravljalcev LPP
U.32.2	Prevozi na zahtevo za globljo ovirane prebivalce		2016	MDOŠZ	2018	MDOŠZ
U.33	Prilagoditev vozniš redov (uskajljeno)	Da bi povečali delež javnega prevoza v mestnem, primestnem in regionalnem prometu, je treba za izboljšavo povezanosti, učinkovitosti in usklajenosti različnih načinov prevoza uskladi vozne rede. V nadaljnjih študijah se bo ta možnost analizirala ob upoštevanju števila potnikov ter operativnih in infrastrukturnih zavez.				
U.33.1	Uvedba integriranih tarifnih vozniš redov		2016	MZI, oz.roma Upravljalcev LPP	2017	MZI, oz.roma Upravljalcev LPP
U.34	Administrativne zmogljivosti in usposabljanje	Uvedba povezanih prevoznih sistemov in novih tehnologij, skupaj s potrebo po povečanju finančne vzdržnosti in učinkovitosti prometnih sistemov, vodi k opredeljeni pomankanja administrativnih zmogljivosti in ustrežno usposobljenega osebja kot enega od ključnih vprašanj v tem sektorju in hkrati ene od prednostnih nalog kolezijske politike EU. V tem sektorju je uporaba dodatnih administrativnih zmogljivosti potrebna zaradi za usklajevanja novih služb, odgovornih za povezane prevozne sisteme ter pripravo in vođenje projektov. Uvajanje novih tehnologij pomeni, da bo treba usposabljanje obstoječih in novo osebje, tako pa zagotoviti pravilno doobiranje in vzdrževanje teh sistemov. Program usposabljanja in izobraževanja je med drugim treba razviti, da se: <ul style="list-style-type: none"> - osebje pri različnih prevoznih usposabi za strokovno učinkovito in varno vožnjo ter komuniciranje s potniki; - študenti usposabljalno v zvezi z učitvijo in varnostjo koles in javnega prevoza; - javnost ozavešča o varni vožnji, učinkovitosti 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 primestnih dobrih praks, tako pa zagotavljal zabavno in trajno izobraževanje.	2016	MZI	2016	MZI
U.34.1	Ustanovitev upravljalca LPP					
U.35	Obnova voznega parka	Razlog nekaterih izjani je trenutni vojni park javnega prevoza star ter temelji na zastarelih in neodobrih tehnologijah. Da bi povečali kakovostnost javnega prevoza v primerjavi z osebnimi avtomobili, je treba vsaj park osebnih avtomobilov in zagotoviti, da bo skladen z najvišjimi standardi kakovosti ter varnostni in okoljski standardi, poleg tega pa odobreni osebam zagotavljajo možnost. Obnova bo izvedena v sedelovni in predvideni izboljšavni infrastrukturi. Prvi korak k temu ukrepu sta celovita analiza trenutnih organizacijskih, operativnih in vzdrževalnih struktur ustreznih operaterjev ter analiza prihodnjih zahtev in operacijskega načrta. Ko bodo ugotovljene dejanske potrebe, bodo na podlagi nadaljnjih študij predložene posebne tehnične zahteve glede voznega parka.				
U.35.1	Država sprejme ukrepe s katerimi spodbuja (pomaga) prevzemnike pri bolj učinkovitem črpanju sredstev EU za posodabljanje voznega parka					
U.35.2	Posodabljanje voznega parka		2016	MZI + podnebni sklad	2019 - 2025	MZI + podnebni sklad
U.36	Informacijska platforma	Ozaveščanje javnosti o administrativnem prizadevanju in prednostih javnega prevoza je pomembno za uspešno izvedbo preostalih ukrepov. Za ozaveščanje o sprejetih ukrepih bodo organizirane promocijske kampanje. Te bodo vključevale tradicionalne javne medije, oglašje, javne delavnice in vzpostavitev posebnih informacijskih platform, ki bodo delovale tudi kot javni forumi.				
U.36.1	Vzpostavitev informacijske platforme v okviru NCUP za uporabnike javnega prevoza		2016	MZI	2016-2017	MZI
U.36.2	Portal LPP					
U.37	Podpora nepridobitnim skupinam na prevoznem področju	Nepridobitne skupine, ki spodbujajo uporabo alternativnih osebnih avtomobilov, so se pokazale za zelo uspešne v številnih mestih po vsej Evropi. Med drugim obstajajo skupine, ki spodbujajo vsakodnevno uporabo koles, skupine, ki se zavezujejo za pravico potnikov, vzdrževanje površin za pešce ali celo za nadzor prometa. Te skupine (svojske združenja ali lokalne občane) imajo v interesu, nevladne organizacije (tudi lokalne upravne in organo) za promet pomagajo pri njihovih nalogah in uveljavljajo uporabo javnega prevoza. Zato bo treba spodbujati in upoštevati sodelovanje takih združenj, lokalnih skupin in nevladnih organizacij pri odločitvah o načrtovanju prometa.				
U.37.1	Spodbujanje nepridobitnih skupin pri potnavi promocije spodbujanja nakupa vozil na alternativni pogon					

Priloga 3 - Trajnostna mobilnost

U.38	Upravljanje prometa in logistike ter informacije o njih	Nove tehnologije med drugim omogočajo zbiranje podatkov ter spremljanje razmer v prometnem času. Da bi izkoristili te tehnologije, bodo ustanovljeni centri za upravljanje javnega prometa na enem mestu, ki bodo opremljeni z naprednejimi rešitvami informacijske tehnologije. Nova vozila javnega prevoza bodo ustrezno opremljena, za načrtovanje poti se bodo uporabljale IT-platforme. Prometna signalizacija pa bo tako posodobljena, da bo vključena v centralizirani sistem upravljanja (npr. »pametni semaforji« ali ukrepi za dajanje prednosti javnemu prevozu). S tem se bo zboljšala kakovost pri načrtovanju in spremljanju javnega prevoza, uporabniških informacijah za potnike, nadzoru prometa ter zbiranju podatkov o prometnih zastojih in pridoih vozil javnega prevoza v stvarnem času.	Ro.39.2 Ro.39.4	po 2020	MZI MZI
U.39	Zbiranje in obdelava podatkov v podatkovnem modelu v okviru NCUJP Spremljanje javnega prevoza v realnem času v okviru NCUJP Pregled/posodobitev lokalnih/regionalnih osrednjih načrtov za prevoz	V zvezi z obveznostmi za načrtovanje prometa bodo morale funkcionalne regije in/ali mesta razviti ustrezne načrte za trajnostno mobilnost v mestih (ti načrti lahko pokrivajo območje enega mesta ali več združenih mest (funkcionalne regije)). S temi načrti bo mogoče analizirati trenutno stanje prometnih sistemov, ne le z infrastrukturnega, ampak tudi z operativnega in organizacijskega vidika, na podlagi ugotovitev analiz pa bodo opredeljene prioritete potrebe. Obstoj načrtov, mobilnosti (je prvi pogoj za vlaganje v sisteme javnega prometa. Te načrte je treba redno pregledovati in posodabljanjati, biti morajo v skladu z dokumenti na visoki ravni načrtovanja, kiči je Strategija razvoja prometa.			
U.39.1	Globalne prometne strategije	2016, 2017 in 2018		2016	MZI + občine
U.39.2	Pročniki, koledarska infrastruktura, sistem P+R, postajalašča JPP	2016, 2017		2017-2020	MZI + občine
U.39.3	Spodbujanje hoje	2016, 2017		2017-2020	MZI
U.39.4	Ukrepi trajnostne parkirne politike	U.11, U.12, U.13		2018-2019	MZI + občine
U.39.5	Izdava mobilnostnih načrtov	U.31, U.33		2018-2019	MZI + občine
U.39.6	Zelená mestna logistika, trajnostne urbane strategije, sistem P + R, omajevanje prometa v mestnih jedrih za osební promet in ukrepi na področju kakovosti zraka	U.11, U.12, U.13, U.15, U.16, U.40.1	MOP+občine	2018-2019	MOP+občine
U.39.7	Izobrazevalno ozaveščevalne dejavnosti	U.36		2016-2019	MZI
U.39.8	uporaba sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti	U.40.1		2019-2020	MZI
U.40	Ukrepi za preučitev, omilitev in čim boljše odpravo posledic bistvenih vplivov plana na okolje, naravo, zdravje ljudi in kulturno dediščino (omililni ukrepi)	Zniževanje emisije onesnaževal z ukrepi, da se osredni vozní park v javnem prometu redno obnavlja in da se pri nabavi novih vozil zagotoví njihova skladnost s stanjem tehnike, da se enaka pazornost kakor spodbujanju uporabe javnega prometa v urbanih središčih namenja drugim oblikam trajnostne mobilnosti (kolesarjenje, cone za pešce ali cone, v katere imajo vstop vozila z nk, ali zelo malo emisijami onesnaževal – angli, low emission zone). Pri pripravi prostorskih aktov za nove infrastrukturne posege ali razširitev obstoječega prometnega omrežja je za zmanjšanje onesnaženosti zunanega zraka treba upoštevati te splošne usmeritve: - čim bolj zagotoviti ukrepe za zmanjšanje emisije onesnaževal (preprečevanje nastajanja zgostitev v prometu, zagotavljanje tečnega prometa pri zmeri potovanj hitrosti med 60 in 80 km/h, presmetanje prometa), - na območjih s čezmerno onesnaženostjo zunanega zraka uvedo ukrepe za preprečevanje povečanja prometnih tokov in posameznih kategorij vozil, - zagotavljanje dostopnosti in varnosti za pešce, - zagotavljanje dostopnosti in varnosti za kolesarje, - zagotavljanje dostopnosti in varnosti za uporabnike javnega prometa, - zagotavljanje dostopnosti in varnosti za uporabnike posebej občutljiva (starostna občutljiva, občutljiva za zdravstveno ogroženost, turistična območja). Ukrepi varstva pred hrupom zaradi mestnega prometa obsegajo predvsem ukrepe za zmanjšanje emisije hrupa na vrti, ukrepe za preprečevanje širjenja hrupa v okolje in ukrepe na starih. Pri načrtovanju mestne infrastrukture je potrebno zagotoviti trajnostno gospodarjenje z zemljišči in varovanje tal, se izogiba vodovarnostnim območjem in območjem, ogroženim zaradi poplav in z njimi povezane erozije ter območjem kulturne dediščine in izjemne krajine. Pri umešljanju v prostor se je potrebno izogiba območjem z naravovarstvenim statusom Natura 2000 območja, zavaraná območja, naravne vrednote, EPO, območja, ki so povezane erozije ter območjem kulturne dediščine in izjemne krajine. Pri umešljanju v prostor se je potrebno izogiba območjem z naravovarstvenim statusom Natura 2000 območja, zavaraná območja, naravne vrednote, EPO, območja, ki so predlagana za zavaranje). V primeru fragmentacije migracijskih poti, je potrebno zagotoviti ustrezne načrtovane v skladu s pozitivno iskano prakso na območju Evropske unije. V Strategiji so po posameznih področjih podani tudi specifični omililni ukrepi, ki jih je treba upoštevati pri pripravi prostorskih načrtov in projektiranju mestnega javnega prometa.			
U.40.1	Vodenje prometa v okviru NCUJP	Ro.32.4		-	MZI
U.40.2	S prometnim modelom v okviru NCUJP dobčitev uočka posameznih ukrepov na zniževanje onesnaževanja	Ro.32.3		-	MZI
U.41	Pripravljenost na ekstremske vremenske pojave	V skladu z 41. členom Uredbe (EU) št. 1315/2013 v smislu prilagajanja podnebnim spremembam, zagotoviti izdelavo analize občutljivosti prometne infrastrukture za podnebne spremembe in na podlagi teh ugotovitev izvesti ukrepe in prilagoditve, ki ustrezno izboljšajo odpornost infrastrukture zoper podnebne spremembe. Treba je razviti smernice, metodologije in postopke za zbiranje informacij o ekstremnih vremenskih pojavih ter za načrtovanje in vlaganje ukrepov zmanjšanja občutljivosti prometne infrastrukture za te pojave.			
U.41.1	Izdelava smernic za zmanjšanje občutljivosti prometnega sistema na ekstremske vremenske pojave	vsil ukrepi	DRSI	2016	DRSI