

koda	UKREP	povezava med ukrepi	PRIPRAVA terminski plan	PRIPRAVA nosilec	IZVEDBA terminski plan	IZVEDBA nosilec
Elementi cestnega omrežja						
Ro.3	razvoj zasnove počivališč/parkirišč na avtocestnem omrežju in ureditev površin na nekdanjih mednarodnih mejnih prehodih	Uredba TEN-T 1315/2013 v 19. členu opredeljuje prednostne naloge držav članic za razvoj cestne infrastrukture. Med drugim predvideva zagotavljanje ustreznih parkirnih površin za gospodarske uporabnike, tako pa tudi stopnje varnosti in varovanja. Zagotovljena naj bi bila informacijska podpora glede števila razpoložljivih in prostih mest na parkiriščih ter za boljšo izkoriščenost obstoječih parkirišč (ITS). Poleg tega je treba poskrbeti za dodatno zmogljivost s širitvijo obstoječih parkirišč oz. po potrebi z zgraditvijo novih. Zaradi vključitve Republike Slovenije v EU in sprejetja schengenske ureditve na mejah države je mejne točke treba preurediti oz. jim dati druge funkcije. V okviru ukrepa je treba pripraviti pregled in analizo mejnih točk, ugotoviti potrebe na njih, opredeliti novo, spremenjeno funkcijo in pripraviti projekte preureditve teh površin. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.				
Ro.3.2	Ureditev AC in HC v okviru površin na bivših MMP (Škofije, Fernetiči, Vrtojba, Karavanke, Šentilj (AC), Dolga vas in Pince)		2016-2022	DARS	po 2017	DARS
Ro.4	Povezava Bele krajine z Novim mestom	Bela krajina je slabše navezana na regijska središča oz. je njihova dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti in vremenskih razmer otežena. Z večjo dostopnostjo bosta zagotovljeni možnost za prihodnji razvoj in ustrezna povezanost regij v gospodarskem in družbenem smislu. Na tem območju je v zimskih razmerah treba izboljšati dostopnost čez Gorjance. Treba je zagotoviti primeren standard dostopnosti do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja. Ukrepi predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Predvideno je, da se kar najbolj uporabi in rekonstruira oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Le v posameznih primerih oz. tam, kjer na obstoječi infrastrukturi ni mogoče zagotoviti ustreznega standarda, se preučijo možnosti pripraviti projekt zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.				
Ro.4.1	3. razvojna os-jug (odsek 1; Novo mesto vzhod – Maline (1. in 2. etapa)		2016-2021	DARS	2021-2023	DARS
Ro.4.2	3. razvojna os-jug (odsek 1; Novo mesto vzhod – Maline (3. in 4. etapa)		2016-2023	DARS	2024-2028	DARS
Ro.4.3	3. razvojna os-jug (odsek 2; Maline-Metlika (Črnomelj))		do 2026 etapa Metlika do 2023	DARS	po 2028 etapa Metlika po 2024	DARS
Ro.9	povezava Koroške z avtocestnim sistemom	Posameznim območjem na Koroškem je treba zagotoviti ustrezno dostopnost, varnost in primerno raven prometnih povezav do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja (do avtocest). Tako bodo dane možnosti za prihodnji razvoj ter ustrezno gospodarsko in družbeno povezanost regij. Kar najbolj se posodobi oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustreznega standarda tako ni mogoče zagotoviti, se preučijo možnosti izvedbe posegov zunaj obstoječe prometne infrastrukture. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.				
Ro.9.1	3. razvojna os sever (odsek 1;Šentrupert – Velenje)		2017-2024	DARS	2022-2027	DARS
Ro.9.2	3. razvojna os sever (odsek 2;Velenje-Slovenj Gradec)		2017-2022	DARS	2020-2026	DARS
Ro.9.3	3. razvojna os sever (odsek 3;Slovenj Gradec-Dravograd)		2016-2026	DARS	po 2027	DARS
Ro.9.4	3. razvojna os sever (odsek 4;Otiški vrh-Prevalje (Poljana))		2016-2027	DARS	po 2028	DARS
Ro.12	Ljubljanski avtocestni obroč in priključni avtocestni kraki ter preureditev priključkov	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan. Na avtocestnem obroču okrog Ljubljane pravzaprav na vseh odsekih nastajajo zastoji. Predvideni ukrepi: - Uvedba javnega prometa, pri čemer bi pomembnejšo vlogo prevzela železnica na glavnih oz. regionalnih smereh. Pričakovati je, da se bo del prometa na avtocestnem obroču tako sicer zmanjšal, a zaradi povečanja mobilnosti do leta 2030 se še predvideva povečan obseg cestnega prometa. - Uvedba sistema ITS. - Če ti ukrepi ne bodo odpravili težav v celoti, je treba izvesti še ukrepe, ki bodo povečali zmogljivosti obstoječih avtocestnih odsekov in priključnih AC-krakov, npr. razširitev obstoječe avtoceste za dodatni vozni pas v vsaki smeri ipd.). - Preureditev in novogradnja priključkov na AC, npr. Brezovica, Šmarje - Sap, Domžale, Vrhnika itd. - Preučijo se tudi možnosti izvedbe projekta po sistemu javno-zasebnega partnerstva. Pri umeščanju v prostor in				

		projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.				
Ro. 12.3 Priključki	Šmarje Sap		2016-2021	DARS	2022-2024	DARS
	Dragomer (Brezovica (2))					
	Obvoznica Vnanje Gorice					
	Domžale (Študa)					
	Nadaljevanje priključka Brdo					
Ro.12.4.1	širitev AC obroča s priključnimi kraki	Ro.12.1	2020-2025	DARS	po 2025	DARS
Ro.12.4.2	Razširitev AC odseka Koseze - Kozarje v 6-pasovnico		2016-2022	DARS	2023-2025	DARS
Ro.12.4.3	Šentvid – Koseze (dokončanje polnega priključka na Celovško cesto)		2016-2021	DARS	2021-2023	DARS
Ro.13	Povezava Gorenjske, Ljubljane in Štajerske	Povezava med Gorenjsko in Štajersko je zagotovljena z ljubljanskim avtocestnim obročem. Zato velik del prometa med tema regijama potekapo daljši poti, kar povzroča uporabnikom dodatne stroške. Obremenjen je ljubljanski prometni obroč in še okolje zaradi emisij. Rešitev je vtangencialnih povezavah: novogradnja neposredne povezave med Gorenjsko in Štajersko (Želodnik–Vodice), ki bo skrajšala potovalno pot medregijama, nova cesta Trzin–načrtovani avtocestni priključek Študa, ki bo razbremenila obstoječo trzinsko vpadnico ter trzinsko in domžalskocestno omrežje, pa tudi zgraditev povezave Stanežiče–Brod–Ježica–Šentjakob, ki bo razbremenila ljubljansko mestno cestno omrežje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.				
Ro.13.1	Navezava Gorenjska – Štajerska (Želodnik-Mengeš-Vodice)		2016-2018	DARS	2016-2030	DARS ali DRSI
Ro.15	Povezava Škofje Loke/Medvod z Ljubljano	Škofja Loka in Medvode sta velik generatorja promet, kar velja zlasti za dnevne selitve. Iz te smeri je izrazita dnevna obremenitev zlasti v jutranjih in popoldanskih koničnih urah. Na cesti med Ljubljano in Medvodami nastajajo zastoji, ti pa povečujejo stroške uporabnikom in dodatno obremenjujejo okolje. Predvideni ukrepi: · Preusmeritev dela dnevnih prometnih tokov na druge oblike prevoza, zlasti na javni potniški promet, pri čemer je treba preučiti, katere organizacijske rešitve (avtobusni promet, železniški promet) lahko zadostijo sedanjim in pričakovanim potrebam. · Nadgradnja oz. dograditev obstoječe cestne infrastrukture. · Kjer ustreznega standarda s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo ni mogoče zagotoviti, se preuči možnost izvedbe posegov zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33				
Ro.15.3	Navezava Gorenjska z Ljubljano (Jeprca-Stanežiče-Brod)	Ro. 15.1 in Ro. 15.2	Po 2030	DARS ali DRSI	Po 2030	DARS ali DRSI
Ro. 17	Cestno omrežje okoli Kopra, navezava somestja Koper–Izola–Piran na AC-sistem	Analizirane so bile razmere na sedanjem cestnem omrežju leta 2030, in sicer v popoldanskih koničnih urah na povprečni delovni dan in v času povečanega prometa med turistično sezono. Na nekaterih delih omrežja (smer Koper, mejni prehod Dragonja) nastajajo zgostitve prometa in zastoji. S tem so povezane tudi čezmerne emisije v bivalnem okolju. Preprečevanje, zmanjševanje ali blaženje vplivov na okolje, še posebno v bivalnih okoljih, zaradi dejavnosti, povezanih s prometom, je eden od glavnih strateških ciljev. Ukrep predvideva izvedbo obvozne ceste, s katero se ustvari ustrezna pretočnost za daljinski, pa tudi ciljno-izvorni promet v mestu. Prav tako se zagotovijo ustrežnejše razmere v bivalnem okolju. Razmere v povprečnem dnevu na obstoječi cesti od Izole proti Piranu oz. Portorožu so prometnotehnično in prometnovarnostno izredno slabe, dnevni obseg prometa pa presega zmogljivostni te ceste. Poleg tega dodatni promet v poletnih mesecih in koničnih dnevih še poslabša razmere in nastajajo večji zastoji. Ukrep predvideva novogradnjo HC od Jagodja do Lucije, ki je manjkajoči odsek t. i. obalne ceste, katere funkcija je navezava somestja Koper–Izola–Piran na AC-sistem. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.				
Ro.17.5	Jagodje – Lucija		2016-2024	DARS	Po 2025	DARS
Ro.17.6	Bertoška in Srminska vpadnica		2016-2022	DARS	2021-2024	DARS
Ro.20	Povezava Ormoža s Ptujem	Posamezna območja Slovenije so slabše povezana z regijskimi središči oz. je dostopnost zaradi nižjih potovalnih hitrosti otežena. Treba je zagotoviti ustrezno dostopnost do središč regionalnega pomena ter do jedrnih središč in jedrnega oz. celovitega prometnega omrežja (avtoceste). Ukrep predvideva pripravo projekta, ki upošteva dejanske potrebe prometnega sistema. Na Ptuj se uredi ustrezen obvozni sistem, na povezavi Ptuj–Ormož pa izboljša raven prometnih razmer, in sicer predvsem s posegi v obstoječo prometno infrastrukturo, le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustreznega standarda ni mogoče zagotoviti na obstoječi infrastrukturi, se preučijo možnosti priprave projekta zunaj nje. Pri umeščanju v prostor in projektiranju je treba upoštevati ukrep Ro.33.				

Ro.20.1	Ptuj - Ormož					
Ro.20.1.1	Ptuj–Markovci (obvoznica Ptuj) (novogradnja)		2018-2028	DARS	Po 2028	DARS
Ro.20.1.2	Markovci–Ormož (novogradnja)		2017-2021	DARS	2021-2024	DARS
Ro.43	Zagotavljanje ustreznega standarda obstoječe cestne infrastrukture					
Ro.43.5	Priključki na AC in HC Rekonstrukcija obstoječih priključkov (npr. Leskoškova, Letališka, Slavček (Šmarska cesta v Kopru), Arja vas, Vrhnika) in gradnja novih priključkov (npr. Kranj sever),			DARS		DARS