

**DOPOLNITEV ŠTUDIJE VARIANT / PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE
S PREDLOGOM NAJUSTREZNEJŠE VARIANTNE REŠITVE TRASE
DRŽAVNE CESTE MED AC A1 MARIBOR – LJUBLJANA IN AC A2
LJUBLJANA – OBREŽJE PRI NOVEM MESTU**

RAZVOJNO URBANISTIČNI ELABORAT

SPLOŠNI PODATKI

PREDMET:	Državni prostorski načrt za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu Dopolnitev študije variant / predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variantne rešitve trase državne ceste med AC A1 Maribor – Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem Mestu
FAZA:	Razvojno urbanistični elaborat
NAROČNIK:	MINISTRSTVO ZA PROMET, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE
ODGOVORNI KOORDINATOR NAROČNIKA:	DDC , SVETOVANJE INŽENIRING, D.O.O.
ODGOVORNA KOORDINATORKA MOP:	Mag. Helena ŠOLAR, univ. dipl. geog.
IZDELAL:	Razvojni center PLANIRANJE d.o.o Celje
ŠTEVILKA PROJEKTA:	552/10
ODGOVORNI PROSTORSKI NAČRTOVALEC: (ID ZAPS, datum podpisa)	Radovan ROMIH, univ. dipl.inž.kraj. arh. ZAPS 0834 KA
SODELOVALI:	Nataša TERŽAN, univ. dipl.inž.kraj. arh. Selma ČOSIĆ, ing. gradb. Tomaž TOMAN, univ. dipl. geog.
OSTALI SODELAVCI:	BPI d.o.o. Maribor PNZ d.o.o. Ljubljana OIKOS d.o.o. Domžale
DIREKTOR:	Radovan ROMIH, univ. dipl.inž.kraj.arh.
IZDELANO:	junij 2010

VSEBINA

TEKSTUALNI DEL

1	UVODNI DEL	5
1.1	Splošno	5
1.2	Zakonska izhodišča	5
2	METODOLOŠKA IZHODIŠČA	6
2.1	Metodološki pristop	6
2.2	Cilji in kazalniki	8
2.3	Vrednotenje in ocenjevanje	12
2.4	Podatki	14
3	OBMOČJE OBRAVNAVE	16
4	OBRAVNAVANE VARIANTE	17
5	OPIS VARINAT	18
5.1	Trasa državne ceste OPNVR	18
5.2	Trasa državne ceste V1	22
5.3	Trasa državne ceste V2	28
6	SKLOP I: PROSTORSKA UČINKOVITOST	34
7	SKLOP II: PROSTORSKA KAKOVOST	42
8	SKLOP III: PROSTORSKA IDENTITETA	58
9	ZAKLJUČEK	61
9.1	Obrazložitev skupne ocene variant	61
9.2	Predlog najustreznejše variante	63
10	VIRI IN LITERATURA	64

GRAFIČNE PRILOGE

Karta 1: Pregledna karta – varianta OPNVR

Karta 2: Pregledna karta – varianta V1

Karta 3: Pregledna karta – varianta V2

Karta 4: Sprememba števila prebivalcev in naselitvenih površin

Karta 5: Površine zazidanih zemljišč, delež pozidanih zemljišč v naseljih ter izven naselij in degradirana območja

Karta 6: Območja obstoječih, predvidenih in predlaganih poslovnih con

Karta 7: Dolžina in kategorizacija cest ter odsekov, na katerih se bo promet zmanjšal

Karta 8: Razmerje med pozidanimi in kmetijskimi površinami, delež površin varovalnih gozdov in gozdov s posebnim namenom, vodotoki I. in II. reda, vrste in količina energetskega potenciala (objektov)

Karta 9: Mineralne surovine, delež in sklenjenost kmetijskih površin ter delež površin območij kmetijskih operacij

Karta 10: Površine območij za centralne dejavnosti, šport in rekreacijo, strukturni deleži med temi območji znotraj naselij, navezava in zadosten odmik naselij od predvidene trase

Karta 11: Območja, ki jih ogrožajo poplave in erozija (plazovi) ter delež pozidanih površin in delež prebivalstva na teh območjih

Karta 12: Območja varstva naravne dediščine

Karta 13: Sprememba tlorisne zasnove naselja

Karta 14: Območja varstva kulturne dediščine

1 UVODNI DEL

1.1 Splošno

Prometna povezava med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu je bila kot del »tretje razvojne osi« najprej določena v slovenskem Regionalnem prostorskem planu leta 1974 kot glavni medregionalni koridor. Kasneje so bili v Dolgoročnem prostorskem planu ob tej osi načrtovani glavne železnice, ceste in intermodalni terminali. Leta 2004 je bil intermodalni koridor sprejet v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS št. 76/04) kot tretja razvojna os.

Tretja razvojna os bo po izgradnji zagotavljala medsebojno povezanost središč nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Slovenije, hkrati pa bo zagotovila prometno povezavo tujih središč mednarodnega pomena preko ozemlja Slovenije.

V okviru priprave državnega prostorskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor – Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu je bila v letu 2008 izdelana Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve, ki je obsegala tudi gradbeno tehnični, prometno ekonomski in prostorski in okoljski del (Razvojni center PLANIRANJE, d.o.o. Celje, BPI d.o.o. Maribor, PNZ d.o.o. Ljubljana, Tempus Babnik d.o.o. Ljubljana, OIKOS d.o.o. Domžale, april 2008). Na osnovi rezultatov študije, pripomb in predlogov recenzentov in zainteresirane javnosti je bila decembra 2008 izdelana dopolnitev študije - Optimiziran predlog najustreznejše variante (Razvojni center PLANIRANJE, d.o.o. Celje, november 2008).

Kljub izvedenim optimizacijam predlagana varianta ni dosegla praga ekonomske upravičenosti, zato je bilo dogovorjeno, da se poišče varianta, ki omogoča možnost dodatne racionalizacije v smislu možnosti uporabe že obstoječe infrastrukture z namenom zmanjšanja investicijskih stroškov.

Študija novih variant naj upošteva:

- da se v okviru priprave državnega prostorskega načrta za srednji dele tretje razvojne osi kot dodatne variante obdelajo minimalne alternative;
- da se prednosti in slabosti obdelane minimalne alternative primerja s prednostmi in slabostmi že izdelanega optimiziranega predloga najustreznejše variante;
- da se glede na rezultate primerjave odloči, katera od variant (OPNVR ali minimalna alternativa) se izbere za nadaljnje delo.

Take dodatne variante bi bilo potrebno obdelati z vseh vidikov tudi s prostorsko razvojnega vidika, podobno kot so bile dosedanje variante obdelane v okviru Študije variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve.

1.2 Zakonska izhodišča

Določbe o variantnih rešitvah, obveznih strokovnih podlagah ter vidikih presoje in primerjave vsebujejo:

- Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt, Ur. l. RS, št. 33/07, 70/08 - ZVO 1B in 108/09);
- Odlok o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04 in 33/07 - ZPNačrt)
- Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 122/04 in 33/07 - ZPNačrt);

- Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnega prostorskega načrta ter o načinu priprave variantnih rešitev prostorskih ureditev, njihovega vrednotenja in primerjave (Ur. l. RS, št. 99/07, v nadaljnjem besedilu Pravilnik);
- V postopke priprave prostorskih aktov, kot jih določa ZPNačrt, se s postopkom celovite presoje vplivov na okolje oziroma presoje vplivov na okolje vključuje tudi Zakon o varstvu okolja (Ur. l. RS, št. 41/04, 39/06, 70/08, 108/09; v nadaljnjem besedilu: ZVO-1)

2 METODOLOŠKA IZHODIŠČA

Za izdelavo Dopolnitev študije variant / predinvesticijske zasnove s predlogom najustreznejše variantne rešitve trase državne ceste med AC A1 Maribor – Ljubljana in AC A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem Mestu - Razvojno urbanistični elaborat je bil v prvi fazi opravljen pregled elaborata »**Priprava strokovnih osnov za oblikovanje metodologije vrednotenja in medsebojne primerjave različic v postopkih priprave državnega prostorskega načrta s prostorskega in urbanističnega vidika**«, dopolnjeno in zaključno gradivo, ki ga je po naročilu Ministrstva za okolje in prostor v decembru 2008 izdelala delovna skupina pod vodstvom dr. Alme Zavodnik Lamovšek, FGg, in je strokovna podlaga za Dopolnitev prostorskega elaborata v postopku priprave DPN za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2.

Namen elaborata Priprava strokovnih osnov za oblikovanje metodologije vrednotenja in medsebojne primerjave različic v postopkih priprave državnega prostorskega načrta s prostorskega in urbanističnega vidika, je bil osvetliti in razčistiti prostorski vidik primerjalnih študij variant. Elaborat je šele uvod v zelo obsežno delo, katerega končni rezultat mora biti premišljen postopek izdelave državnih prostorskih načrtov, z jasno opredeljenimi cilji in metodološkimi postopki, ki bodo v pomoč naročniku, izdelovalcem in ocenjevalcem, predvsem pa končnim uporabnikom načrtovanih prostorskih ureditev.

Elaborat obravnava naslednje vsebinske sklope:

- v uvodu navaja cilje, namen in časovnico vrednotenja,
- v problemskih izhodiščih problematiko izpostavlja pomen opredelitve prostorskih ciljev in metodološkega pristopa za izdelavo študije variant,
- postavlja vprašanje, kaj zajema prostorski vidik,
- obravnava pristop in metodološki okvir za izdelavo študije variant,
- zaključek.

Cilji in izhodišča so povzeta iz strateških aktov, ki so praviloma osnova za opredeljevanje ciljev, meril in kazalnikov. Izmed strateških aktov Slovenije in mednarodnih konvencij so neposredno uporabni predvsem podcilji, navedeni v SPRS.

2.1 Metodološki pristop

Metodološki pristop vrednotenja prostorskega vidika je odvisen od vseh prostorskih ureditev povezanih z ureditvijo glavne ceste. Prostorske ureditve se določijo s primerjavo več variantnih rešitev. V okviru prostorskega vidika primerjave variant so predmet obdelave vsebine:

- vpliv umeščanja (rekonstrukcije) variant ceste v prostor na regionalni razvoj;
- pomen umeščanja (rekonstrukcije) variant ceste na razvoj dejavnosti v prostoru;
- vplivi umeščanja (rekonstrukcije) variant ceste na fizične strukture in morfološke značilnosti prostora;
- vplivi umeščanja (rekonstrukcije) variant ceste na kulturne značilnosti prostora;

- pomen umeščanja (rekonstrukcije) variant ceste na razvoj gospodarske javne infrastrukture.

Pri tem je pomembna:

- proučitev logike projekta oziroma prostorske ureditve – gre za linijski projekt izgradnje nove ceste in na posameznih odsekih rekonstrukcije obstoječe ceste, ki večji del poteka po obstoječi trasi (razen variante OPNVR, ki je v celoti predlagana kot novogradnja);
- ugotovitev ključnih vprašanj za vrednotenje, izbor kriterijev vrednotenja;
- ugotovitev, če je obravnavani projekt oziroma prostorsko ureditev sploh smiselno vrednotiti.

Izdelava Dopolnitve prostorskega razvojnega elaborata je potekala v naslednjih ključnih korakih:

- **Izhodišče projekta**

- opis predlaganega posega;
- opredelitev problematike povezane s predlaganim posegom ter oceno smiselnosti vrednotenja;
- opredelitev ciljev

- **Metoda dela pri vrednotenju** variant državne ceste

- izbor metode dela;
- opredelitev meril in kazalnikov vrednotenja;
- nabor potrebnih podatkov in drugih virov za izdelavo vrednotenja

- **Analiza oziroma vrednotenje** variant državne ceste

- vpliv umeščanja (rekonstrukcije) variant državne ceste v prostor na regionalni razvoj;
- pomen umeščanja (rekonstrukcije) variant državne ceste na razvoj dejavnosti v prostoru;
- vplivi umeščanja (rekonstrukcije) variant državne ceste na fizične strukture in morfološke značilnosti prostora;
- vplivi umeščanja (rekonstrukcije) variant državne ceste na kulturne značilnosti prostora;
- pomen umeščanja (rekonstrukcije) variant državne ceste na razvoj gospodarske javne infrastrukture.

- **Rezultati primerjave**

- predlog umeščanja (rekonstrukcije) najustreznejše variante državne ceste z utemeljitvijo.

Podlaga za vrednotenje variant je določitev ciljev, meril in kazalnikov za ocenjevanje prispevka izgradnje (rekonstrukcije) državne ceste k prostorski učinkovitosti, prostorski kvaliteti in prostorski identiteti. Na osnovi vrednosti posameznega merila je določena ocena posamezne variante.

Pri opredelitvi prostorskih ciljev, meril in kazalcev je smiselno upoštevana vsebina (tabela 20) iz elaborata Priprava strokovnih osnov za oblikovanje metodologije vrednotenja in medsebojne primerjave različic v postopkih priprave državnega prostorskega načrta s prostorskega in urbanističnega vidika, FGG, dec.2008.

2.2 Cilji in kazalniki

Okoljski cilji so obravnavani po treh vsebinskih sklopih:

- prostorska učinkovitost,
- prostorska kvaliteta in
- prostorska identiteta.

Prostorski cilji so razdeljeni na podcilje, za ugotavljanje doseganja teh pa so opredeljena merila in kazalniki. Obravnavani cilji ustrezajo vrsti prostorske ureditve – to je linijski projekt glavne ceste, ki je predstavljen v več variantah. V tabelah je nabor prostorskih ciljev in kazalnikov, ki jih uporabljamo pri vrednotenju variant.

Tabela 2.2-1: Pregled ciljev, meril in kazalnikov za vrednotenje in ocenjevanje variant

SKLOP	CILJ	PODCILJI	MERILA	KAZALNIKI
I. PROSTORSKA UČINKOVITOST	1 Racionalen in učinkovit prostorski razvoj	1.1 Usmerjanje dejavnosti v prostoru na način, da ustvarjajo največje pozitivne učinke za prostorsko uravnotežen in gospodarsko učinkovit razvoj, socialno povezanost in kakovost naravnega in bivalnega okolja	○ Razporeditev dejavnosti v prostor	• Sprememba števila prebivalcev • Sprememba naselitvenih površin
		1.2 Zagotavljanje racionalne rabe prostora in varnosti prebivalstva z ustreznim načrtovanjem, večnamensko rabo in povezovanjem sektorjev.	○ Racionalno načrtovanje namenske rabe prostora ○ Varnost prebivalstva	• Površina zazidanih zemljišč
		1.3 Izboljševanje negativnih stanj v prostoru s prostorskimi in okoljskimi ukrepi	○ Prostorski in okoljski ukrepi (tu se naštejejo konkretni)	• Površina degradiranih območij
	2 Večja konkurenčnost mest v evropskem, regionalnem in slovenskem prostoru	2.1 Razvoj regionalnih in/ali občinskih razvojnih con za proizvodne in storitvene dejavnosti.	○ Ustreznost in upravičenost novih razvojnih con ○ Opremljenost razvojnih con z gospodarsko javno infrastrukturo	• Površina obstoječih poslovnih con • Površina predvidenih poslovnih con
		2.2 Učinkovito razmeščanje dejavnosti v naseljih z upoštevanjem lokacijskih možnosti in omejitev.	○ Vrste dejavnosti in njihova razmestitev ○ Obstoječe in načrtovane gospodarske prostorske možnosti za nadaljnji razvoj naselij ○ Notranja razbremenitev prometa, povezanost med posameznimi deli naselja	• Število obstoječih in planiranih lokacij poslovnih con v centru in/ali na robu naselja

SKLOP	CILJ	PODCILJI	MERILA	KAZALNIKI
I. PROSTORSKA UČINKOVITOST	3 Medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij	3.1 Izkoriščanje prostorskega potenciala podeželja za razvoj raznolikih gospodarskih dejavnosti na podeželju.	○ Povezave in dostopnost do območij gospodarskih dejavnosti in centralnih dejavnosti na podeželju	• Dolžina in kategorizacija cest

SKLOP	CILJ	PODCILJI	MERILA	KAZALNIKI
II. PROSTORSKA KAKOVOST	4 Preudarna raba naravnih virov	4.1 Varčna in večnamenska raba tal in virov.	○ Poraba tal in virov ○ Ohranjanje razvojnih potencialov za razvoj turizma in pristočasnih dejavnosti ○ Celovitost gozdov s posebnim namenom in varovalnih gozdov ○ Preprečevanje drobitve (fragmentacije) drugih gozdov ○ Ohranjanje vodnih površin in priobalnega prostora ○ Poplavne površine ○ Energetski potenciali	• Razmerje med pozidanimi in kmetijskimi površinami • Značilnosti kot pogoj za razvoj turizma (parki, naravne znamenitosti...) • Delež površin varovalnih gozdov in gozdov s posebnim namenom 15-metrski pas ob vodotokih I reda 5-metrski pas ob potokih II. Reda • Delež poplavnih površin • Vrste in količina energetskih potencialov (objektov)
		4.2 Smotrna raba prostora za urbanizacijo in nadzor nad širjenjem urbanih območij.	○ Nadzor nad širjenjem urbanih območij	• Delež pozidanih površin v naseljih • Delež pozidanih površin izven naselij (območja razpršene gradnje)
		4.3 Ohranjanje pridelovalnega potenciala tal za kmetijsko rabo.	○ Nadzor nad spreminjanjem kmetijskih površin ○ Ohranjanje potencialov za razvoj kmetijske dejavnosti in kmečkih gospodarstev ○ Ohranjanje celovitosti območij kmetijskih operacij	• Spremembe velikosti/deleža kmetijskih površin • Delež površin območij kmetijskih operacij • Sklenjenost kmetijskih površin
		4.4 Uravnotežena oskrba z mineralnimi surovinami.	○ Ohranjanje potencialov za pridobivanje mineralnih surovin ○ Prevoz mineralnih surovin	• Območja, lokacije pridobivanja mineralnih surovin • Razdalja do lokacij pridobivanja mineralnih surovin (500m, 1000m)

SKLOP	CILJ	PODCILJI	MERILA	KAZALNIKI
II. PROSTORSKA KAKOVOST	5 Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij	5.1 Spodbujanje razvoja središč nacionalnega in regionalnega pomena	Vloga majhnih in srednje veliki mest v urbanem sistemu	- Navezava nacionalnih, občinskih in lokalnih središč na predlagano traso - Območja centralnih dejavnosti
		5.2 Spodbujanje funkcijske in infrastrukturne povezanosti mest in drugih naselij.	Prometna povezanost z različnimi vrstami prometa	- Delež prebivalcev v dosegu priključka – 1km - Delež prebivalcev v dosegu priključka – 3km
		5.3 Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo, podprto z javnim potniškim prometom.	Vrste in povezanost javnih potniških sistemov	- Delež prebivalcev v dosegu JPP – 1km - Delež prebivalcev v dosegu JPP – 3km
	6 Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij	6.1 Varna, socialno pravična, vitalna, zdrava in urejena mesta ter druga naselja.	Stanje prebivalstva	Demografski kazalniki: – indeks staranja,
		6.2 Zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja	- Celovitost obstoječih in načrtovanih/potencialnih območij za centralne dejavnosti - Celovitost obstoječih in načrtovanih/potencialnih območij za šport in rekreacijo	- Površina območij za centralne dejavnosti - Površina območij za šport in rekreacijo - Strukturni deleži med posameznimi območji znotraj naselij - Zadosten odmik naselij od predvidene trase (0-100m, 100-300m)
		6.3 Zagotavljanje varstva ljudi, premoženja, kulturne dediščine in okolja z ustreznim varstvom pred naravnimi in drugimi nesrečami	- Ukrepi varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami - Poplavne površine	- Območja, ki jih ogrožajo naravne ali druge nesreče: – poplavna območja – plazovi - Delež poplavnih površin
		7.1 Povezanost obmejnih urbanih in drugih območij.	Pretok ljudi, blaga, storitev in kapitala med posameznimi območji	- Število dnevnih migrantov - Število tovornih vozil - Število osebnih vozil
	8 Povezanost infrastrukturnih omrežij s slovenskimi in sosednjimi infrastrukturnimi sistemi	8.1 Boljša povezanost prometnih infrastrukturnih omrežij z ostalimi prometnimi koridorji.	- Razbremenitve naselja tranzitnega prometa - Vpenjanje v sistem daljinskih povezav - Drugi ukrepi prometne politike za izboljšanje povezanosti in dostopnosti	- Delež prebivalstva z dostopom do AC glavne ceste (radij 1 km) - Delež prebivalstva z dostopom do AC glavne ceste (radij 3 km))

SKLOP	CILJ	PODCILJI	MERILA	KAZALNIKI
II. PROSTORSKA KAKOVOST	9 Razvoj usklajen s prostorskimi omejitvami	9.1 Usmerjanje prostorskega razvoja izven območij, ki jih ogrožajo naravne ali druge nesreče.	○ Obstoječa in namenska raba površin	• Delež pozidanih površin na ogroženih območjih • Delež prebivalstva na ogroženih območjih
	10 Ohranjanje narave	10.1 Spodbujanje ohranjanja biotske raznovrstnosti, naravnih vrednot in naravnih procesov kot bistvenih sestavin kakovostnega naravnega okolja ter zagotavljanje ustrezne vključitve biotske raznovrstnosti in naravnih vrednot v gospodarjenje z naravnimi viri in prostorom.	○ Zaokrožena krajinsko pestra območja ○ Ukrepi politike varstva naravnih vrednot ○ Ukrepi politike varstva naravnih vrednot	• Ohranjanje zaokroženih območij naravnih vrednot in krajin (obstoječa in nova površina)
	11 Varstvo okolja	11.1 Vključenost posameznih sestavin varstva okolja v načrtovanje prostorskega razvoja dejavnosti.	○ Ukrepi prostorskega načrtovanja in varstvo naravnih vrednot ○ protihrupni ukrepi, ○ zmanjševanje emisij iz prometa	• Število (dolžina) protihrupnih ukrepov • Dolžina cest, na katerih se bo promet zmanjšal, posledično se kakovost bivalnega okolja zviša

SKLOP	CILJ	PODCILJI	MERILA	KAZALNIKI
III. PROSTORSKA IDENTITETA	12 Kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti	12.1 Spodbujanje ohranjanja in razvoja kulturne raznovrstnosti kot osnove za kakovostno nacionalno prostorsko prepoznavnost, kvalitetno bivalno okolje in socialno vključenost.	- Tipološka in morfološka razmerja v prostoru/naseljih - Značilna vidna podoba naselja oziroma kulturne krajine - Celovitost obstoječih naselij	- Sprememba tlorisne zasnove naselja – se izboljša – se poslabša
		12.2 Zagotavljanje dostopnosti do dediščine in s tem povečanje identifikacijskih, vzgojnih in gospodarskih potencialov ter njena trajnostna raba	Zagotoviti ohranjanje in dostop do kulturne dediščine	- Število tangiranih objektov kulturne dediščine - Velikost tangiranih območij kulturne dediščine

Vir: Tabela povzeta in prilagojena po Elaboratu Priprava strokovnih osnov za oblikovanje metodologije vrednotenja in medsebojne primerjave različic v postopkih priprave državnega prostorskega načrta s prostorskega in urbanističnega vidika, FGG, Ljubljana, december 2008

2.3 Vrednotenje in ocenjevanje

Ocene in rezultati vrednotenja posameznih variant so narejeni s pomočjo petstopenjske lestvice (glej tabelo 2.3-1) in prikazani v tabelah (glej tabelo 2.2-1), v katerih so prikazani tudi posamezni cilji, podcilji, merila in kazalniki. Iz vzorčne tabele (tabela 2.3-2) je razviden način prikazovanja rezultatov.

Vsak kazalnik je prikazana v svojem stolpcu in ocenjen z ustrezno oceno.

Če je kazalnik podrobneje opisan in členjen, se vsak segment kazalnika oceni posebej, zato se v stolpcu »ocena« lahko pojavlja več ocen (npr. 5/4/3).

Če je ocena za dve najbolje ocenjeni varianti enaka, je z zvezdico (npr. 5*) označena varianta, ki je predlagana kot boljša.

Pod vsako tabelo so za vsak kazalnik opisani ocenjevalni kriteriji na podlagi katerih so vrednotene posamezne variantne rešitve.

Tabela 2.3-1: Ocene variant z opisom vrednosti

Ocena variantnih rešitev	Značilnosti variantne rešitve, ki ustrezajo dani oceni
5 zelo primerna	Umestitev (rekonstrukcija) ceste zelo spodbudno vpliva na urbani razvoj, ne zmanjšuje potencialov za razvoj mest in naselij ob trasi in njenem vplivnem območju ali jih celo povečuje
4 bolj primerna	Umestitev (rekonstrukcija) ceste razmeroma spodbudno vpliva na urbani razvoj in ne zmanjšuje potencialov za razvoj mest in naselij ob trasi in naselij in njenem vplivnem območju ter se nemoteče umešča v razvojne koncepte
3 primerna	Umestitev (rekonstrukcija) ceste bo le v majhnem obsegu spodbudno vplivala na urbani razvoj in bo povzročila zmerne spremembe v razvojnem konceptu mest in naselij ob trasi in naselij in njenem vplivnem območju, vendar ne bo zmanjšala razvojnih potencialov za druge dejavnosti
2 manj primerna	Umestitev (rekonstrukcija) ceste ne bo spodbudna za urbani razvoj, povzročila bo velike spremembe v razvojnem konceptu mest in naselij ob trasi in naselij in njenem vplivnem območju, zaradi nezdržljivosti programov bo povzročila zmanjšanje razvojnih potencialov za druge dejavnosti v tem območju
1 neprimerna	Umestitev (rekonstrukcija) ceste bo nespodbudna za razvoj mest in naselij ob trasi in naselij in njenem vplivnem območju, povzročila bo zelo velike spremembe v njihovem razvojnem konceptu, zaradi nezdržljivosti programov bo prišlo do izničenja razvojnih potencialov za druge dejavnosti v mestih in naseljih ob trasi in njenem vplivnem območju

Tabela 2.3-2: Vzorčna tabela prikazovanja ocen

Cilj		Racionalen in učinkovit prostorski razvoj			
Podcilj		Usmerjanje dejavnosti v prostoru na način, da ustvarjajo največje pozitivne učinke za prostorsko uravnotežen in gospodarsko učinkovit razvoj, socialno povezanost in kakovost naravnega in bivalnega okolja			
merilo		razporeditev dejavnosti v prostor			ocena skupaj
kazalnik		sprememba števila prebivalcev	ocena	sprememba naselitvenih površin	
varianta	OPNVR	Stolpec 1		Stolpec 2	
	V1				
	V2				

Stolpec 1 – kriteriji za ocenjevanje

Stolpec 2 – kriteriji za ocenjevanje

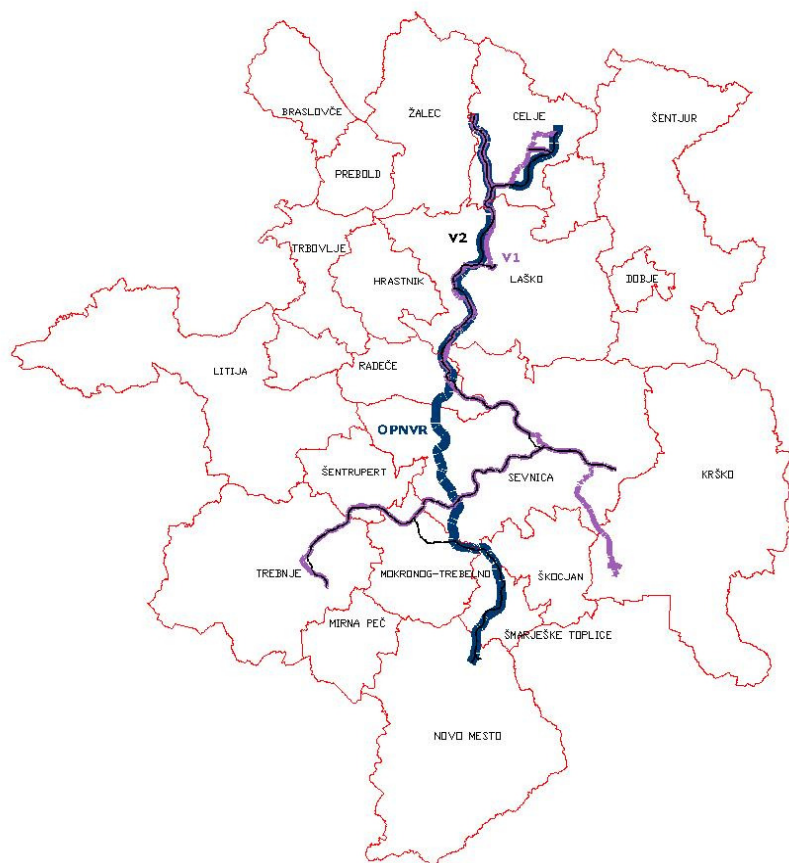
2.4 Podatki

Za vrednotenje in ocenjevanje variant smo zajemali podatke na štiri načine. Izbor posameznega načina je prilagojen vsakemu kazalniku posebej. Načini zajemanja podatkov so potekali glede na:

- občine,
- mejo cestnega telesa,
- koridorje (100 m, 300 m, 500 m, 1000 m),
- prometne cone.

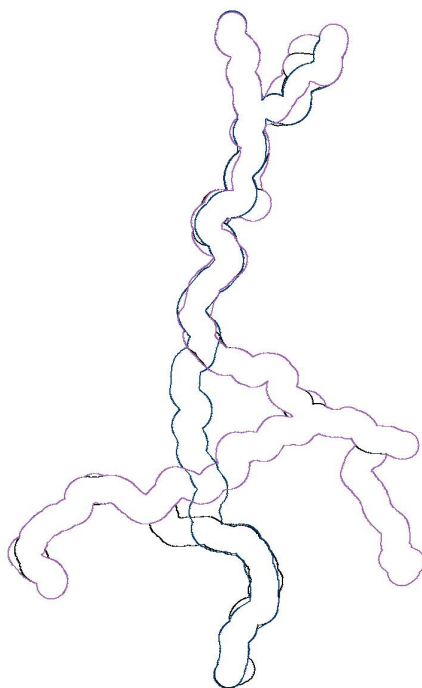
Meja cestnega telesa je povzeta po projektu variant iz gradbeno tehničnega elaborata (BPI. d.o.o. Maribor, julij 2010).

Obravnavanih je 12 občin, preko katerih potekajo predlagane variante (ena ali vse). To so MO Celje, Krško, Laško, Mokronog-Trebelno, Novo mesto, Radeče, Sevnica, Šentrupert, Škocjan, Šmarješke Toplice, Trebnje in Žalec.



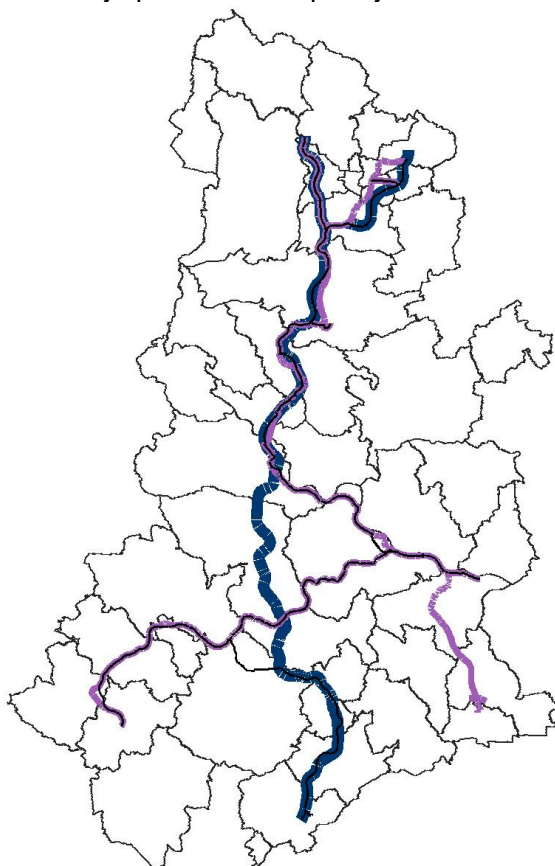
Slika 2. 4-1: Prikaz meja obravnavanih občin in potek predlaganih variant.

Koridorji so določeni glede na oddaljenost od osi predlagane variante. Glede na merilo in kazalnik so koridorji 100, 300, 500 ali 1000 metrov na vsako stran osi variante.



Slika 2. 4-2: Prikaz koridorjev 2 x 1000 metrov predlaganih variant.

Prometne cone so območja, ki so jih določili strokovnjaki za promet. Pri zajemanju podatkov smo uporabili samo tiste prometne cone na katere imajo posamezne variante določen vpliv. Grafični prikaz prometnih con je prikazan na spodnji sliki.



Slika 2. 4-3: Prikaz prometnih con in potek predlaganih variant.

3 OBMOČJE OBRAVNAVE

Obravnava območja se nahaja vzhodno od osrednjega dela Slovenije. Severno meji na Celjsko regionalno središče, na jugu na regionalno središče Novo mesto, na vzhodu na Hrvaško in na zahodu na Posavsko hribovje, ki se preko Litije postopno spusti do Ljubljanske kotline.



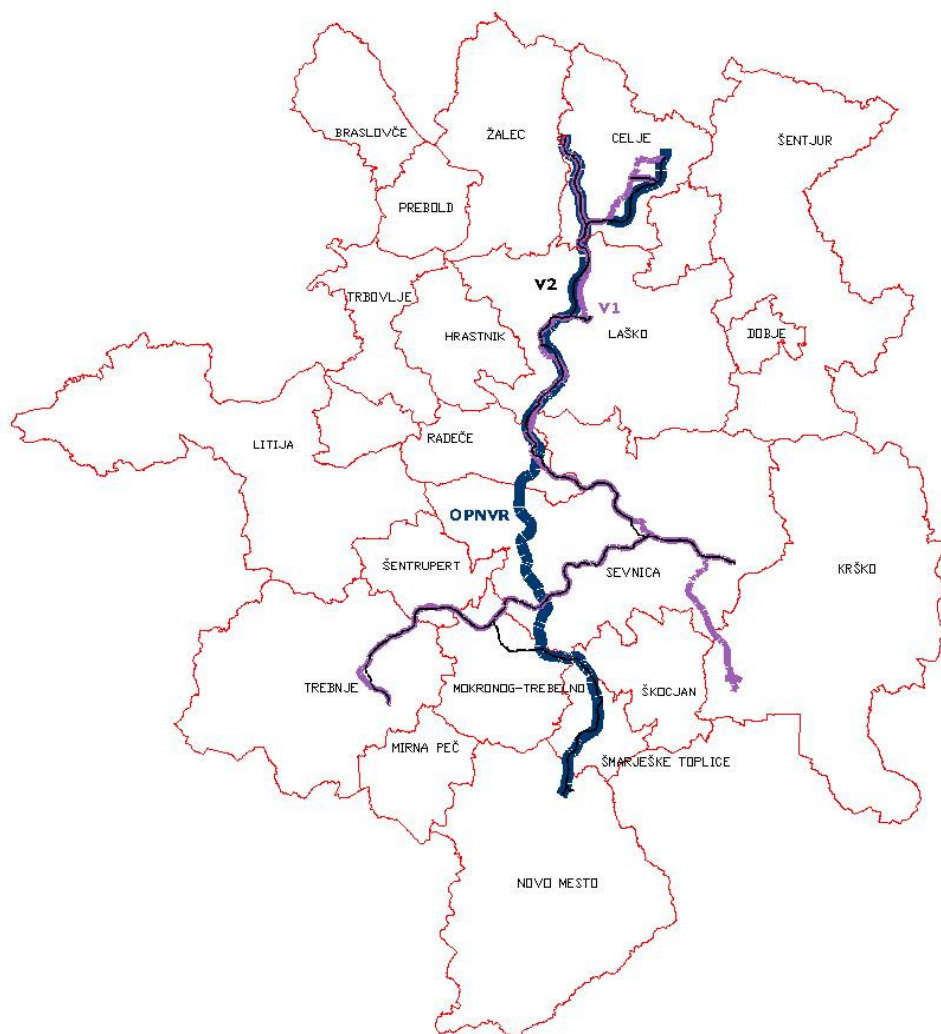
Slika 3-1: Prikaz širšega obravnavanega območja

Ureditveno območje posega na območje občin MO Celje, MO Krško, MO Laško, MO Mokronog-Trebelno, MO Novo mesto, MO Radeče, MO Sevnica, MO Šentrupert, MO Škocjan, MO Šmarješke Toplice, MO Trebnje in MO Žalec.

4 OBRAVNAVANE VARIANTE

V postopku izdelave Dopolnitve študije variant in razvojno urbanističnega elaborata se preuči, vrednoti in med seboj primerjata varianti V1 in V2 med avtocesto A1 Šentilj – Koper in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu, in izdela primerjalno vrednotenje obeh variant z varianto OPNVR, izbrano iz predhodno izdelane naloge Optimiziran predlog najustreznejše variante (Razvojni center PLANIRANJE, d.o.o Celje, november 2008).

Vse tri variante potekajo po sredinskem koridorju, in sicer od Celja po dolini reke Savinje, po koridorju glavne ceste G1-5 do Radeč. Od tu potekata varianti V1 in V2 do Sevnice, v nadaljevanju pa mimo Krmelja in Mokronoga proti Trebnjem in do priključka na avtocesto A2 (zahodni krak) ter od Mokronoga proti Šmarješkim Toplicam (vzhodni krak pri varianti V2) ali od Sevnice mimo Zavratca proti Smedniku (vzhodni krak pri varianti V1) do priključka na avtocesto A2.



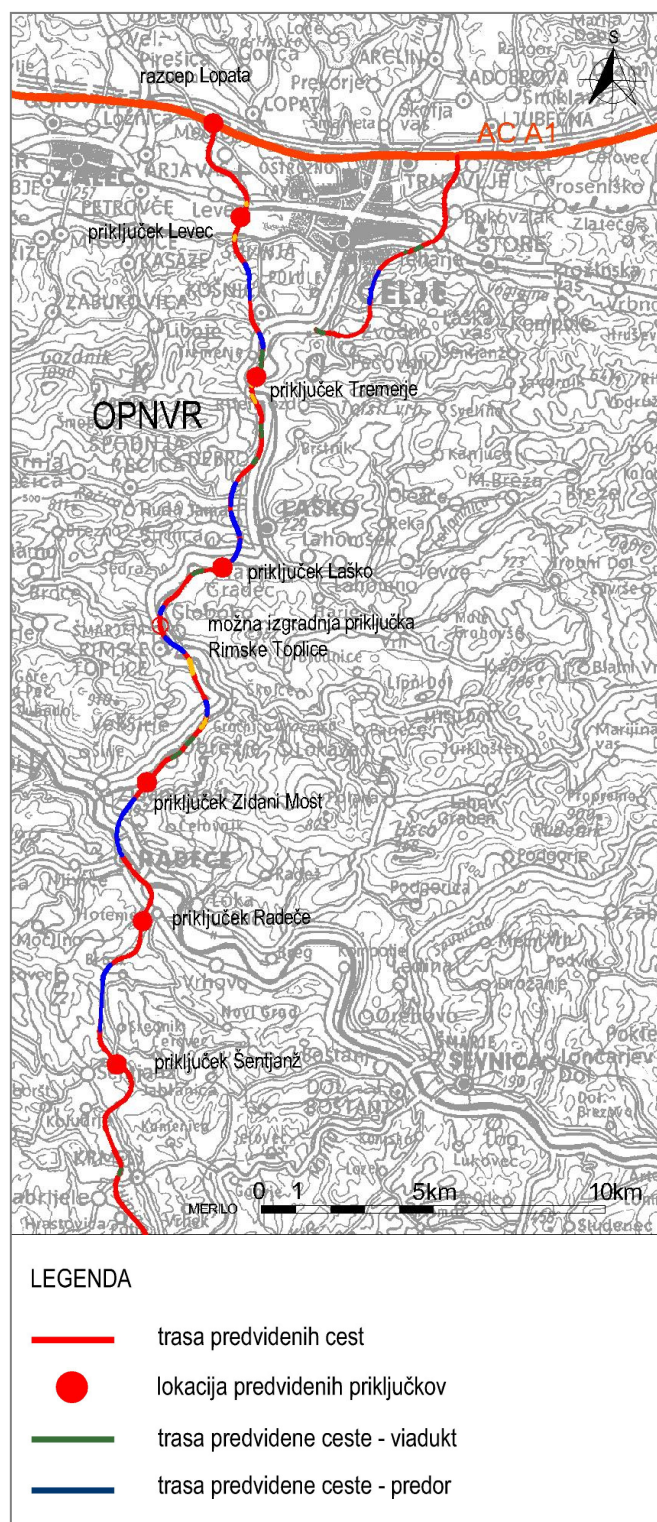
Slika 4-1: Prikaz občinskih meja širšega obravnavanega območja in potek variant V1, V2 in OPNVR

5 OPIS VARINAT

5.1 Trasa državne ceste OPNVR

Trasa glavne ceste OPNVR je nastala z optimizacijo variante G2-n1- I4 iz predhodno izdelane naloge Optimiziran predlog najustreznejše variante (Razvojni center PLANIRANJE, d.o.o Celje, november 2008). Dolžina variante je **57,349 km**,

Odsek Celje - Radeče na trasi glavne ceste OPNVR



Dolžina odseka je 26,129 km. Začetek trase ceste je v obstoječem priključku Lopata na avtocesti A1 Šentilj – Koper, ki se preuredi v razcep. Za razcepom Lopata se usmeri proti jugu in sledi obstoječi G1-5 do Levca. Tu je predviden nov priključek Levec, kjer se na glavno cesto priključuje R2-447 Medlog Žalec. Regionalno cesto prečka z viaduktom dolžine 65 m, ki hkrati premošča tudi železniško progo Celje – Velenje in lokalno cesto za dostop do Vodarne. V nadaljevanju prečka reko Savinjo z mostom dolžine 150 m in zavije po dolini Šahovega in Lajnarjevega grabna v hrib Košnica, ki ga preide s predorom »Hum« dolžine 1140 m. Za predorom »Hum« se spusti proti Savinji. Pred reko Savinjo preide hrib Slomnik s predorom »Slomnik« dolžine 545 m in se vklopi v koridor obstoječe glavne ceste G1-5 Celje – Rimske toplice - Zidani most. V nadaljevanju prečka železniško progo Zidani most – Celje – Maribor in preloženo glavno cesto G1-5, kjer je tudi predviden priključek »Tremenje«. Iz vzhodne strani se na omenjen priključek naveže predvidena trasa, ki navezuje gospodarsko cono Celja, Štor, preko glavne ceste G2 – 107, kakor tudi Kozjansko in Obsotelje s predlagano hitro cesto. Prične se v krožišču Teharje (Slance), kjer trasa zavije proti zahodu in prečka z viaduktom dolžine 190 m železniško progo Celje – Maribor, reko Voglajno in Teharsko cesto. V nadaljevanju prečka Podgorje, kjer je južno pod pokopališčem predvideno novo krožišče za dostop do pokopališča, RTP in stanovanjskega naselja. Za krožiščem zavije proti jugu pod Grajski hrib, ki ga prečka s predorom »Osenica« dolžine 990 m.

Trasa pride iz predora v Zagradu, kjer je predvideno krožišče na mestu križanja navezovalne ceste z obstoječo Cesto v Zagrad. V nadaljevanju poteka trasa v loku proti jugozahodu preko obstoječega strelišča proti Pečovniku, kjer je predviden med km 4+440 in km 4+805 pokriti vkop »Pečovnik« dolžine 365 m. Za pokritim vkopom je predvideno novo krožišče, kjer se na navezovalno cesto priključi lokalna cesta iz Celjske koče. Za krožiščem prečka navezovalna cesta z viaduktom dolžine 135 m železniško progo Zidani most – Celje in reko Savinjo. Na levem bregu Savinje je predvideno novo krožišče z glavno cesto G1-5, kjer se navezovalna cesta naveže na obstoječo cestno mrežo, po kateri poteka do priključku »Tremerje«.

Za priključkom »Tremerje« se nadaljuje trasa proti jugu, prečka okljuk reke Savinje z dvema viaduktoma in se vzpne na hrib Debro. Za vrhom se trasa spusti in poteka po pokritem vkopu oz. galeriji. Za pokritim vkopom preide trasa v predor »Debro« dolžine 690 m, ki se konča pred doline potoka Rečica. Dolino prečka z dvema viaduktoma dolžine 190 m. V nadaljevanju se vzpne v predor »Šmihel«, dolžine 770 m. Trasa se spusti proti Savinji z novim predorom »Strmca« dolžine 685 m, pod Boštjanovim hribom, kjer je predviden priključek Laško (Strmca). V nadaljevanju prečka z novim viaduktom Savinjo in železniško progo Zidani most – Celje – Maribor.

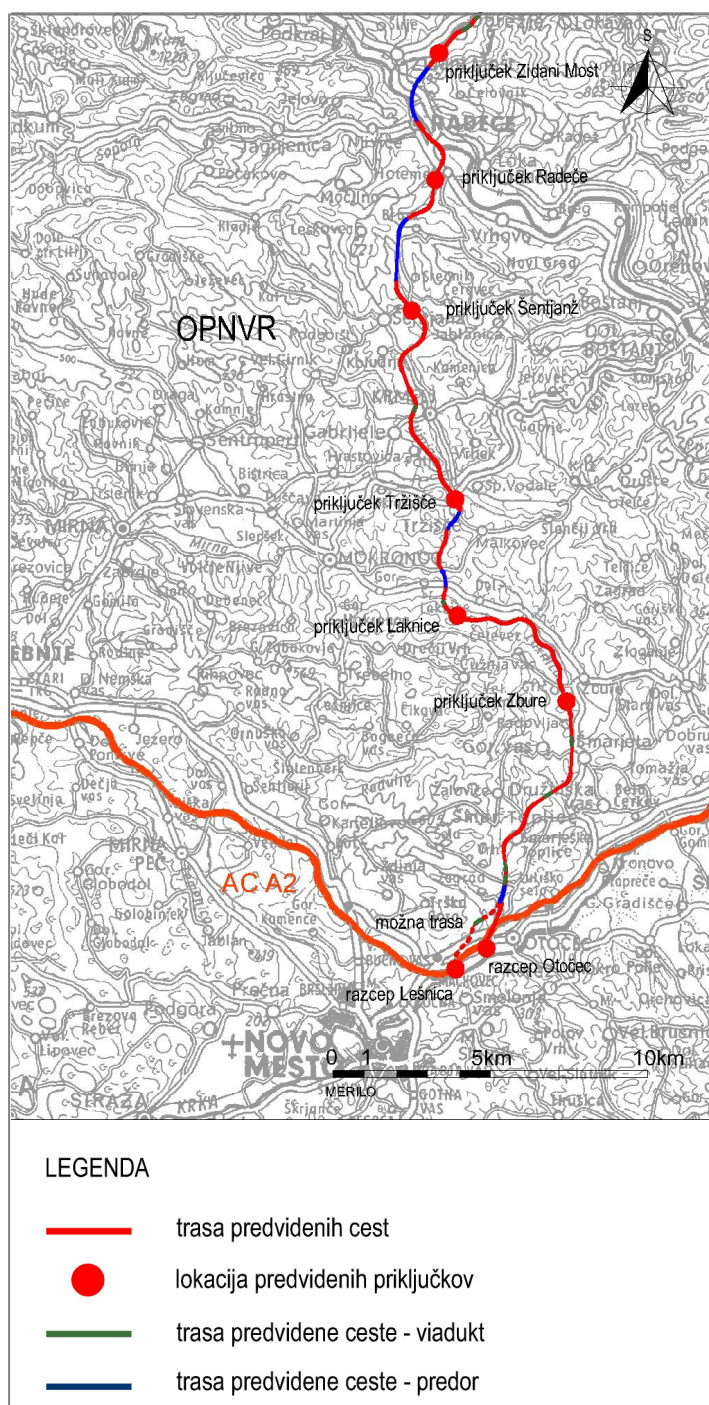
Dalje sledi koridorju železniške proge po vzhodni strani. Pred Rimskimi Toplicami se trasa odmakne o železniške proge in preide v predor »Vrhe« dolžine 190 m. Za predorom trasa zavije proti vzhodu s predorom »Globoko« dolžine 520 m mimo Rimskih Toplic. Za predorom oz. za naseljem Loka trasa prečka reko Savinjo z viaduktom dolžine 115 m.

Trasa v nadaljevanju poteka po koridorju obstoječe glavne ceste G1-5, ki mu sledi do km 19+500, nakar zavije v hrib Grmada s predorom »Grmada« dolžine 710 m. Za predorom »Grmada« ponovno prečka reko Savinjo in železniško progo z viaduktom in sledi železniški progi po južni strani proge do Zidanega mosta, kjer je predviden priključek »Zidani Most«. Za priključkom »Zidani Most« trasa preide v predor »Površnik« dolžine 1560 m, preide v dolino reke Save in poteka v nadaljevanju severno od železniške proge Ljubljana - Zagreb mimo Radeč.

Na celotnem odseku Celje – Radeče je predviden en razcep, štirje priključki, 10 predorov, dva pokrita vkopa in dve galeriji. Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi 36 obstoječih prometnic od tega šest glavnih in eno regionalno cesto.

Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je predvidena izgradnja osmih nadvozov, dveh podvozov, 15 viaduktov in štirih mostov. Zaradi prečkanja in približevanja vodotokom je predvidenih 22 regulacij.

Odsek Radeče - Otočec na trasi državne ceste OPNVR



Dolžina odseka je 31,220 km.. Začetek trase je nasproti Radeč na levem bregu Save v vasi Obrežje pri Zidanem mostu. Trasa prečka železniško progo Zidani most – Dobova, cesto R3-679 Radeče – Breg in Savo z viaduktom dolžine 450 m. Nato poteka po nasipu po Dvorskem polju do vasi Hotemež, kjer križa cesto G1-5 in kjer je lociran priključek Radeče. Trasa se nadaljuje po dolini Brunškega grabna do km 3.020, kjer je začetek predora Brunk dolžine 1980 m. Na koncu predora (km 5.000) cesta vstopi v dolino Kameniškega potoka, po kateri poteka ca. 2 km, nato pa zavije desno proti Birni vasi in Gomili, kjer je lociran priključek Šentjanž. Nato trasa zavije v ozko dolino Gomilščice, zaradi česar so potrebna večja zemeljska dela, zidovi, regulacija potoka po celi dolžini in obsežne prestavitve ceste R3-738 Tržišče – Hotemež. V kraju Krmelj je trasa pomaknjena proti zahodu in zato krepko vkopana v Papežev hrib. Zatem se spušča po gozdnatem pobočju in se bliža reki Hinji. Najbolj se ji približa med km 11.735 in km 11.965, kjer je dolina zelo zožena in je zato potreben podporni zid in prestavitev Hinje. V km 12.470 je začetek 330 m dolgega viadukta ki premosti reko Hinjo, cesto R3- 738 in železniško progo Trebnje – Sevnica. Sledi most dolžine 40 m preko Mirne v km 12.915. V zaselku Mostec pri Tržišču je projektiran priključek Tržišče navezan na cesti R3-738 in R1-215 Mokronog – Boštanj. Trasa se

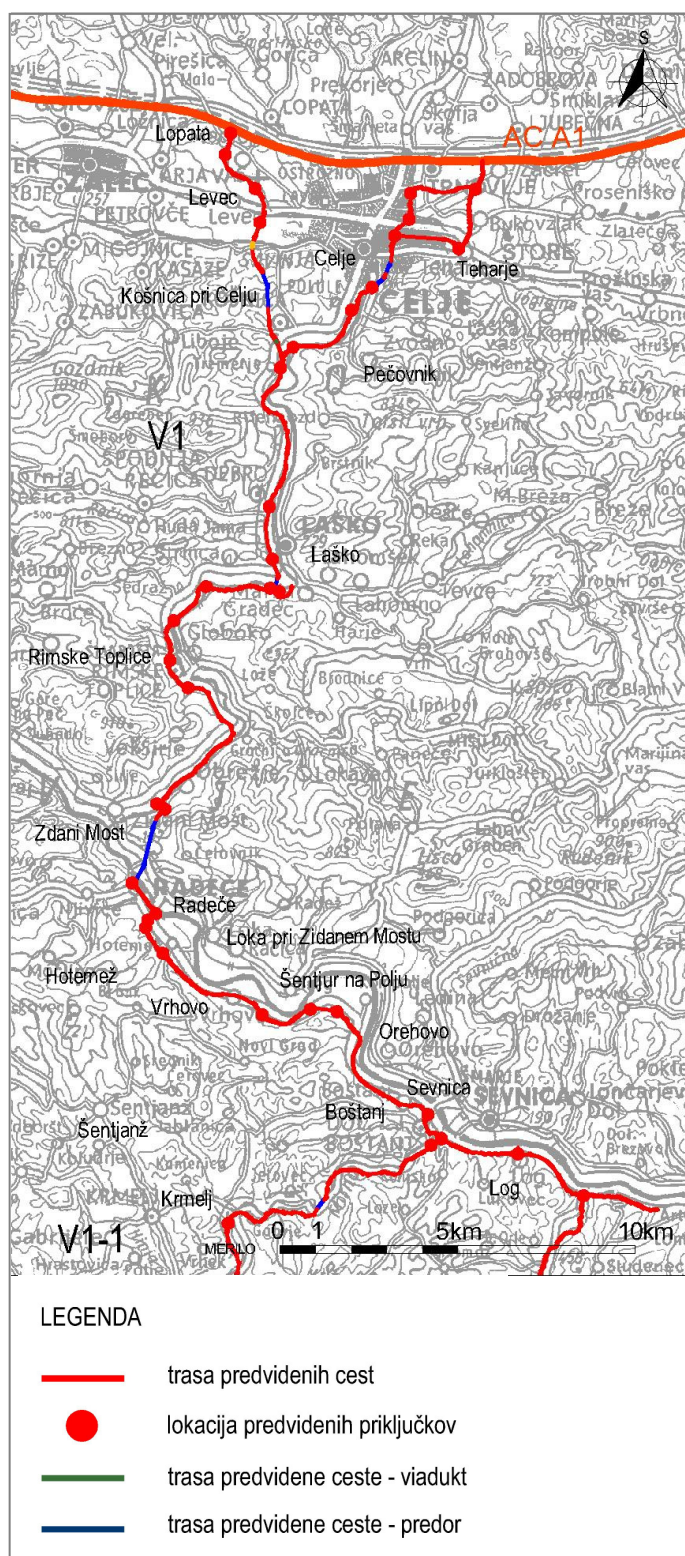
nadaljuje po dolini Tržiškega potoka in nato v predor Laknice dolžine 500 m. Na drugi strani prečka cesto R2-418 Mokronog – Zbure in potok Laknica z viaduktom dolžine 100 m. Nato je trasa speljana pod kamnolomom, v km 17.866 je lociran priključek Laknice. Dalje poteka po severnem robu doline in v vasi Spodnje Laknice ostro zavije desno proti Zburam, kjer je v km 22.827 tudi priključek Zbure.

V nadaljevanju se trasa spusti v dolino Radulje, ki jo prečka z viaduktom dolžine 250 m, nadaljuje se po neposeljenem prostoru med vasema Šmarjeta in Gorenja vas pri Šmarjeti, kjer je v km 25.250 lociran priključek Šmarješke Toplice. V nadaljevanju se nad vasjo Brezovica trasa usmeri proti zahodu in med km 25.900 in km 26.112 z viaduktom dolžine 215m prečka potok Prinovec. V nadaljevanju se vzpne proti Gorenjim Toplicam in. preko dveh viaduktov dolžin 168 m in 145 m spusti proti obstoječi AC A2 Karavanke – Obrežje. Zaselku pri Herinji vasi se trasa izogne s predorom dolžine 530 m. Trasa se konča pri Otočcu, kjer je navezava na AC A2 Karavanke - Obrežje z razcepom Otočec.

Na celotnem odseku Radeče – Otočec je predviden en razcep, šest priključkov in štirje predori. Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi 31 obstoječih prometnic od tega ene glavne ceste in sedmih regionalnih cest. Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je predvidena izgradnja petih nadvozov, 23 podvozov, 12 viaduktov in enega mostu. Zaradi prečkanja in približevanja vodotokom je predvidenih 16 regulacij.

5.2 Trasa državne ceste V1

Odsek V1 (Celje – Sevnica):



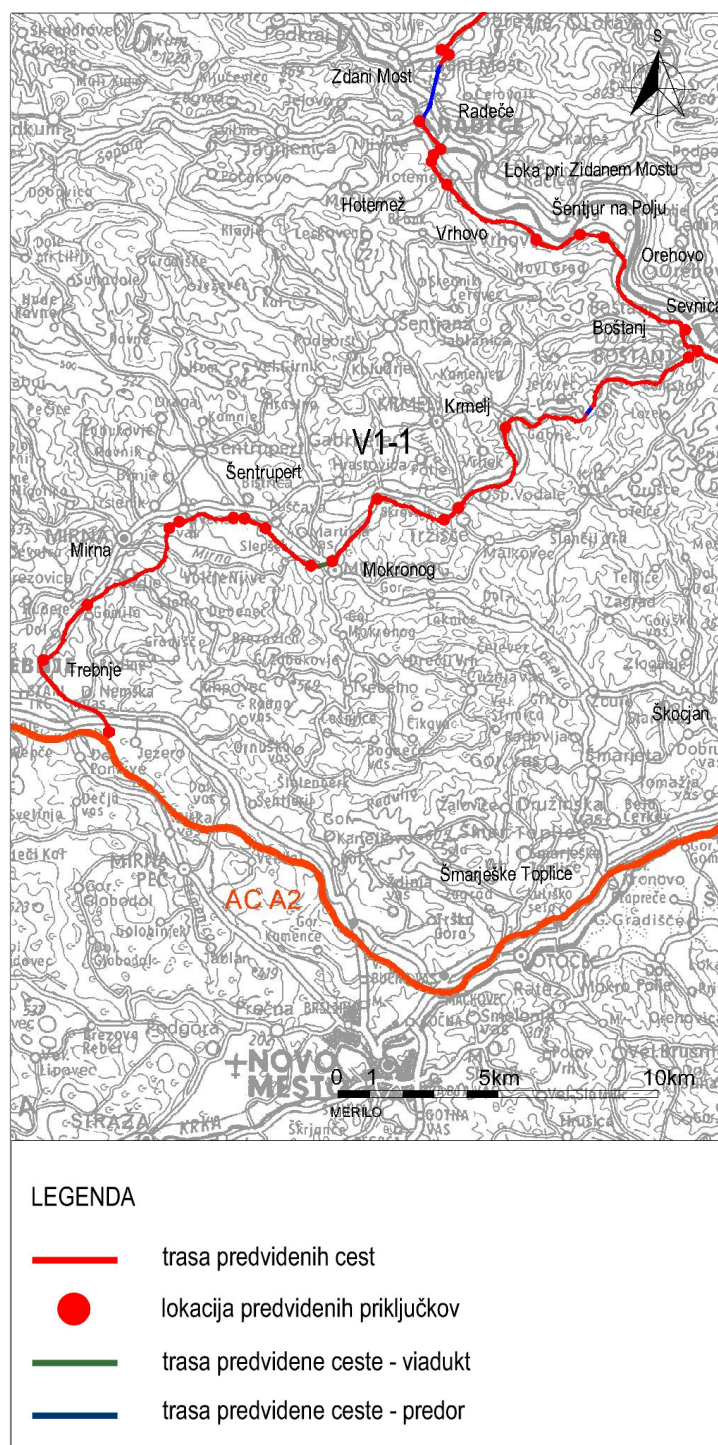
Začetek obravnavane trase je v obstoječem priključku Lopata na avtocesti A1 Šentilj – Koper. Za priključkom Lopata se usmeri proti jugu in sledi obstoječi G1-5 do km 2+833. V nadaljevanju se na trasi obstoječe ceste izvede nov izven nivojski priključek Levec, ki regionalno cesto prečka z viaduktom dolžine 130 m. Hkrati trasa premošča tudi železniško progo Celje–Velenje in lokalno cesto za dostop do Vodarne ob južni strani železniški progi. V nadaljevanju prečka v km 3+850 reko Savinjo z mostom dolžine 150 m in zavije po dolini Šahovega in Lajnarjevega grabna z vzponom 5,0% v hrib Košnica, ki ga prečka s predorom »Hum« dolžine 1040 m. Za predorom »Hum« se spusti s sklonom 3,4% proti Savinji. Pred reko Savinjo prečka hrib Slomnik s predorom »Slomnik« dolžine 545 m in se v km 7+532 pred obstoječim nadvozom čez železniško progo Zidani most – Celje – Maribor vklopi v koridor obstoječe glavne ceste G1-5 Celje – Rimske toplice - Zidani most in mu sledi do km 9+010, kjer ne predvidevamo nobenega posega, ker trasa omogoča projektno hitrost $V_{PROJ}=90$ km/h. Od km 9+010 dalje poteka trasa prav tako v koridorju obstoječe ceste vendar se na odseku do km 13+984 rekonstruira. To je poteza skozi mesto Laško, kjer pomeni rekonstrukcija ureditev kolesarske in peš prometa ob predvideni trasi, kar bo omogočalo dvig projektne hitrosti na $V_{PROJ}=70$ km/h, medtem ko pomeni rekonstrukcija izven naselja ureditve, ki omogočajo dvig projektne hitrosti na $V_{PROJ}=90$ km/h. V km 13+984 trasa zavije proti jugovzhodu in prečka hrib Strmca z novim predorom dolžine 280 m. Za predorom se v km 14+858 ponovno vklopi v traso obstoječe ceste. V km 14+491 se na traso priključi nova cestna povezava preko Savinje iz smeri Laško jug in je predmet drugega projekta. Potek od km 14+858 do km 22+506 predstavlja potek po trasi obstoječe ceste, ki se rekonstruira, tako da je projektna hitrost izven naselja $V_{PROJ}=90$ km/h, medtem ko je projektna hitrost skozi

Rimske Toplice $V_{PROJ}=70$ km/h. Od km 22+506 in do km 24+752 oz. med Rimskimi Toplicami in Zidanim Mostom trasa poteka po obstoječi cesti, ki je bila v preteklosti že rekonstruirana, tako da na tem odseku ne predvidevamo posebnih ukrepov. Na območju kamnoloma oz. od km 24+752 dalje je predviden nov priključek Zidani most in nov most preko Savinje. Za priključkom »Zidani Most« trasa preide v predor »Površnik« dolžine 1870 m, ter preide v dolino reke Save v km 27+553, kjer se priklopi s podvozom na obstoječo cesto proti Ratečam in poteka v nadaljevanju južno od železniške proge Ljubljana - Zagreb mimo Radeč do km 29+812, kjer se ne predvideva izvedba ukrepov na obstoječi cestni mreži. V nadaljevanju trasa prav tako sledi obstoječi trasi do km 30+570 in je predvidena rekonstrukcija obstoječega poteka do Breške vasi, na kar je predvidena novogradnja, ker obstoječa trasa ne omogoča zagotovitve projektne hitrosti izven naselja $V_{PROJ}=90$ km/h. Novogradnja je predvidena od km 30+570 do km 33+754 in predstavlja obvoznico Vrhova. Za Vrhovim se trasa vklopi v km 33+754 v traso obstoječe ceste, ki se na odseku do km 36+958 rekonstruira, ter v nadaljevanju na odseku do km 40+690, kjer poteka po obstoječi trasi skozi Boštanj brez ukrepov na obstoječi cestni mreži, ki je bila v preteklosti z izgradnjo HE na Savi že rekonstruirana, razen na območju Boštanskega polja oz. na območju od km 40+690 do km 41+323, kjer je predvideno no križanje železniške proge z podvozom. Trasa se pred obstoječim mostom čez reko Mirno vklopi v km 41+323 v obstoječo traso, ki se na odseku do km 42+662 rekonstruira. V nadaljevanju je predvidena novogradnja na odseku do km 46+013 kot obvozna cesta za naselje Log. Za naseljem Log se v km 46+013 vklopi v obstoječo traso, ki se do konca odseka v km 48+211,60 rekonstruira. V km 46+038 se obstoječe križišče rekonstruira in v njem trasa 3. razvojne osi zavije proti jugu in se v km 11+136 vklopi na avtocesto A2 v priključku Drnovo. Dolžina odseka V1 je 48,212 km.

Na odseku V1 (Celje – Sevnica) so predvideni štirje predori, en priključek in 23 križišč. Na obravnavanem odseku je zaradi prilagoditve konfiguraciji terena predvidena izgradnja osmih objektov, od tega štirje viadukti, en most, en nadvoz in dva podvoza. Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi 9 obstoječih prometnic od tega ene regionalne ceste, dve lokalni cesti in šest lokalnih poti.

Zaradi prečkanja in približevanja vodotokom je predvidenih 15 regulacij.

Odsek V1-1 (Sevnica - Trebnje):



Pri obravnavanem odseku se preuredi trasne elemente na obstoječi regionalni cesti R1-215 Trebnje-Mokronog-Boštanj oz. se izvede novogradnja na odsekih kje rekonstrukcija obstoječe trase ne zagotavlja primerne računske hitrosti na odseku.

Pododsek Sevnica-Mokronog:

Obravnavani pododsek se začne z nivojskim križanjem R1-215 odsek Mokronog-Boštanj na G1-5 v Boštanju. Trasa poteka iz Boštanja proti Mokronogu ob desnem bregu reke Mirne najprej po obstoječi cesti R1-215 z rekonstrukcijo le te. Na stacionaži 0+600 se na novo izvede desni krožni lok R250 ob katerem se na desni strani med reko Mirno in cesto izvede krajši podporni zid. Do stacionaže 1+250 se rekonstruirajo elementi obstoječe ceste na tem mestu pa se zaradi neustreznosti obstoječih elementov in glede na geografske okoliščine izvede nov levi krožni lok R175 za računsko hitrost 70km/h s podpornim zidom na levi strani ceste. Naprej po stacionaži je zopet predvidena rekonstrukcija obstoječih elementov ceste z opornimi in podpornimi

ukrepi kjer so potrebni. Od kilometra 2+362 do km 2+572 se zaradi neustreznega sosledja popravijo elementi obstoječe ceste. Zopet sledi rekonstrukcija obstoječe ceste do kilometra 3+250 kjer se v levem ovinku na novo popravijo elementi na R175 za hitrost 70km/h, kar je najugodnejše glede na topografijo terena. Sledi rekonstrukcija obstoječe ceste do km 4+300, kjer

se izvede novogradnja s predorom Tinger dolžine 340 m in pokritim vkopom Tinger dolžine 125 m. Vmes se izvedejo podporni in oporni zidovi. V območju predora in pokritega vkopa se trasa vzpenja z nagibom 2,6%. Za pokritim vkopom novogradnja trase v desno-levi S-krivini z radii R175 in R250 preide na obstoječo cesto. Takšni krožni loki so izbrani zaradi optimalnega poteka po obstoječem terenu. Po obstoječi cesti se elementi rekonstruirajo do stacionaže 6+000 od koder se do kilometra 7+500 z novogradnjo popravijo neustrezni elementi ceste z dvema novima krožnima lokoma R175 in enim R250. Od kilometra 7+500 naprej do kilometra 9+291 se rekonstruirajo elementi obstoječe ceste, ki poteka tik ob

vznožju pobočja na desnem bregu reke Mirne V kilometru 7+780 se izvede nivojsko križišče za priključno cesto do Krmelja. Do naselja Tržišče se na trasi deloma rekonstruirajo obstoječi elementi deloma pa se izvedejo novi z elementi za hitrost 90 km/h. V kilometru 11+480 se izvede nivojsko križanje za priključno cesto do Krmelja. Mimo naselja Tržišče trasa poteka z rekonstrukcijo elementov obstoječe ceste in z izvedbo nivojskega križanja za priključno cesto za samo naselje Tržišče. Zahodno od Tržišča od kilometra 12+500 do 12+800 se popravi vzdolžni potek obstoječe ceste z zmanjšanjem nagiba na 5,3% na vzponu in 6,5% na spustu. Od tu do naselja Skrovnik se rekonstruira elemente obstoječe ceste. Mimo Skrovnika se zaradi neustreznosti obstoječih elementov ceste izvede nov levi krožni lok R300 za računsko hitrost 80km/h z novim nivojskim križiščem na sredini loka za dostope do okoliških naselij. Od Skrovnika naprej do severne strani Mokronoga se rekonstruira elemente obstoječe ceste. V kilometru 16+830 se izvede nivojsko križanje za priključek obstoječe ceste R1-215 do Mokronoga, tik za križanjem sledi 400m dolg viadukt nad Stajniškim potokom in dolino severozahodno od Mokronoga. Za viaduktom, ki poteka v rahlem spustu 2,3%% je zopet nivojsko križanje za priključek obstoječe regionalne ceste R1-215 do Mokronoga. Pododsek se konča v kilometru 17+681.

Pododsek Mokronog-Trebnje:

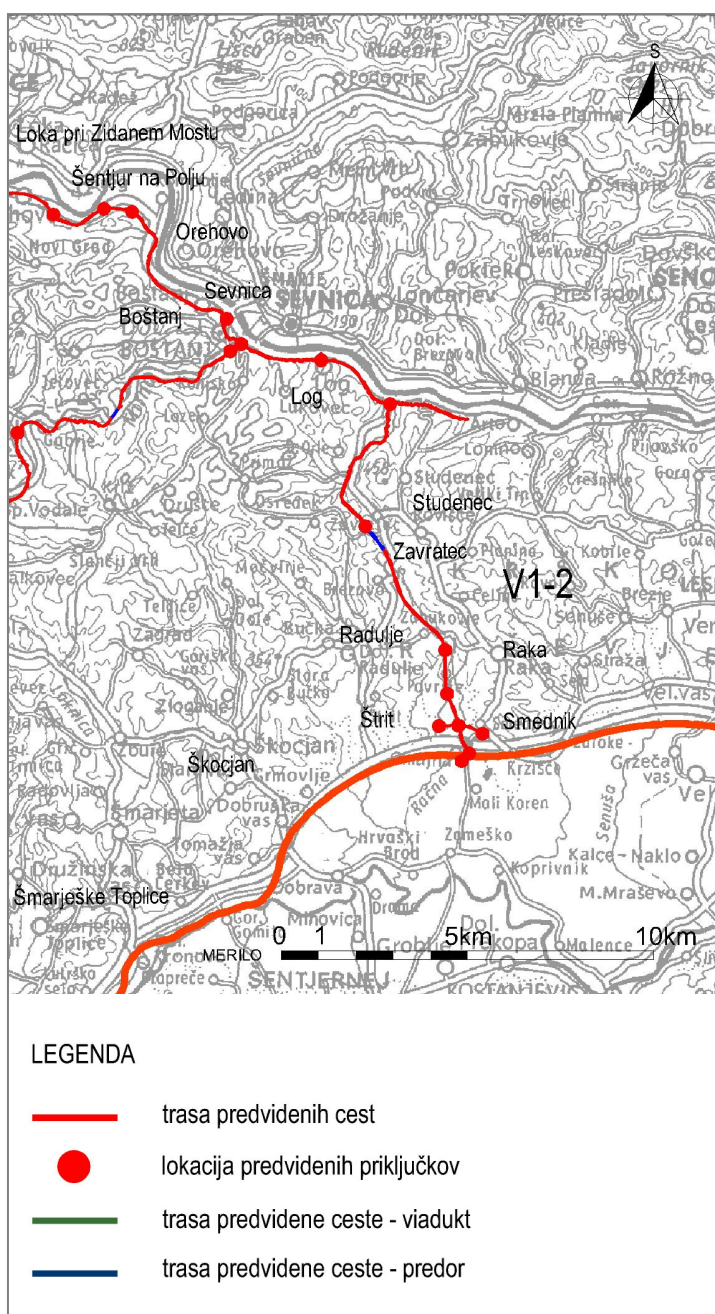
Obravnavani pododsek se začne v isti točki kot se konča pododsek Sevnica-Mokronog. Takoj za krajšo rekonstrukcijo se od kilometra 0+100 do 0+373 izvede novogradnja z izboljšanimi elementi trase, saj obstoječi ne ustrezajo za predvideno računsko hitrost. Mimo Martinje vasi poteka trasa po rekonstruirani obstoječi cesti. V kilometru 1+025 se na mestu obstoječega izvede nov most čez reko Mirno dolžine 20m. Naprej se trasa nadaljuje po rekonstruirani obstoječi cesti do novega mostu čez železniško progo Sevnica-Trebnje dolžine 100m. Tik za mostom se izvede nivojsko križanje za priključek dostopnih cest do okoliških naselij. Mimo Bistrice pri Mokronogu ter Rakovnika pri Šentrupertu in Praproč južno od Straže trasa poteka po rekonstruirani obstoječi cesti z manjšimi popravki predvsem krožnih lokov na koncih daljših prem z elementi za 90km/h izven naselja ter 70km/h v naselju. Skozi naselje Rakovnik je predvidenih več rušitev obstoječih objektov. V kilometru 4+900 trasa z obstoječe ceste zavije južno in prečka železniško progo Sevnica-Trebnje z mostom dolžine 100m. Pred mostom se izvede nivojsko križanje za priključek obstoječe ceste za dostop do kraja Mirna z vzhodne strani. Naprej poteka trasa južno po kmetijskih zemljiščih in z mostom dolžine 20m prečka reko Mirno. V kilometru 6+050 se v desnem krožnem loku R450 trasa vzpne na pobočje hriba Zapuže in pod vrhom hriba poteka v pokritem vkopu Zapuže dolžine 260m. S pokritim vkopom je zaščiten tudi vodovarstveno območje na tem delu. Trasa poteka nato ob gozdni meji proti naselju Zabrdje skozi katerega zopet poteka v pokritem vkopu dolžine 230 m. Del trase za pokritim vkopom poteka po robu vodovarstvenega območja. Od Zabrdja naprej trasa poteka jugo-zahodno in z levim krožnim lokom R450 obide kamnolom podjetja Kremen in poteka naprej tik ob železniški progi Sevnica-Trebnje do naselja Gomila, kjer se priključi na potek po rekonstruirani obstoječi cesti R1-215 Trebnje-Mokronog. Naprej poteka trasa po rekonstruirani obstoječi cesti mimo naselja Gomila in Dola pri Trebnjem s popravki posameznih krožnih lokov, ki ne ustrezajo projektni hitrosti ceste. V kilometru 10+850 se prične zopet novogradnja trase, ki poteka do konca pododseka. Trasa se z izboljšanimi elementi vzpne z nagibom 6,2% severozahodno okrog pobočja Reber po koridorju obstoječe ceste. Tu je predviden nivojski priključek ceste proti Trebnjem za katero se izvaja izven nivojsko križanje z železniško progo Sevnica-Trebnje. Trasa nato zavije ob železniški progi proti vzhodu in se od koridorja proge odcepi vzhodno ter poteka skozi gozd severno od naselja Dolenja Nemška vas in zavije desno por gozdni meji južno od naselja Češnjevek ter se priključi na obstoječe krožno križišče s hitro cesto H1 mimo Trebnjega pred priključkom na avtocesto A2 na priključku Trebnje-vzhod. Elementi trase na tem delu novogradnje so primerni za projektno hitrost 90 km/h. Pododsek se konča v kilometru 14+884. Skupna dolžina odseka V1-1 Sevnica-Trebnje je 32,565 km.

Na trasi odseka V1-1 ni predvidenih novih priključkov oz. izven nivojskih priključkov. Predvidena je le navezava na obstoječi izven nivojski priključek Trebnje-vzhod, ki je trenutno v izgradnji na koncu pododseka Mokronog-Trebnje. Na trasi pododseka Sevnica-Mokronog in pododseka Mokronog-Trebnje je predvidenih osem križišč.

Zaradi prečkanja je potrebno na pododseku Sevnica-Mokronog ustrezno prilagoditi 7 obstoječih prometnic, na pododseku Mokronog-Trebnje pa 10 obstoječih prometnic.

Na pododseku Sevnica-Mokronog je predviden en predor in en pokriti vkop, na pododseku Mokronog-Trebnje pa dva pokrita vkopa. Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je na pododseku Sevnica-Mokronog predvidena izgradnja 15 opornih zidov, osmih podpornih zidov in enega viadukta. Na pododseku Mokronog-Trebnje pa je predvidena izgradnja dveh podpornih zidov in šestih mostov. Zaradi prečkanja in približevanja vodotokom je na pododseku Sevnica-Mokronog in na pododseku Mokronog-Trebnje predvidenih pet regulacij.

Odsek V1-2 (Sevnica - Smednik):



Začetek obravnavane trase je v rekonstruiranem obstoječem križišču odseka V1 (Celje – Sevnica) Za križiščem se usmeri proti jugu v dolino Impoljskega potoka, ki mu sledi od km 0+000 do km 4+046. Na tem delu poteka obstoječa regionalna cesta R3-672/ odsek 1337 Impoljca – Zavratac, ki jo bo potrebno rekonstruirati na projektno hitrost $V_{PROJ}=90$ km/h. Cesta poteka do Zavratac, ki je najvišja točka nivelete trase oz. vzpne se iz nadmorske višine 174,00 m na nadmorsko višino 287,50 m. Maksimalni vzdolžni vzpon na obravnavanem odseku je 8,00%, vendar na zelo kratkih odsekih max 50 m. Vzdolžni vzponi oz. spusti si sledijo :+5,90%, +2,70%, +8,00%, -3,00%, +2,50%, +8,00%, -8,00%, +1,50%, +7,00%, +0,50%, +4,00%, -0,50%, +2,50%, -0,50%, +7,50%, -2,50%, +1,30%, +2,71%, +5,00% in -2,85% ko zavije mimo Zavratac in se skozi nov predor Zavratec dolžine 650 m spusti proti avtocesti A2 oz. obstoječemu priključku Smednik z naslednjimi vzdolžnimi spusti oz. vzponi : -2,85%, -5,53%, -1,12%, -0,57%, -2,75%, -1,54%, -0,56% in se v km 11+136 vzpne z 0,72% in vklopi v obstoječ priključek Smednik. Dolžina odseka V1-2 je 11,136 km.

Na celotnem odseku V1-2 (Sevnica-Smednik) so predvideni en priključek, štiri križišča, en predor in en pokriti vkop. Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi eno lokalno cesto. Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je predvidena izgradnja mostov in nadvozoj. Zaradi prečkanja in približevanja vodotokom je predvidenih 8 regulacij.

Odsek V1-3 (Celje - Tremerje):

Predstavlja navezavo Celja na 3. razvojno os v novem križišču v km 7+400 odseka novogradnje V1 na območju Tremerja. Trasa se prične v novo načrtovanem križišču odseka V1-4 in poteka po zahodni strani potoka Hudinja preko območja stare Cinkarne do iztoka Hudinje v Voglajno in nato dalje pod Jožefovim hribom do Skalne kleti. Na odseku od Voglajne do Skalne kleti sta predvidena dva predora in sicer predor Jožefov hrib dolžine 390 m in predor Osenica dolžine 390 m. Novogradnja se konča v km 3+084 v novem križišču Skalna klet. V nadaljevanju predstavlja do km 7+091,50 rekonstrukcijo obstoječe lokalne ceste od naselja Polule in glavne ceste do Tremerja, kjer se preko novega podvoza in novega krožišča vklopi na 3. razvojno os. Dolžina odseka V1-3 je 7,092 km.

Odsek V1-4 (povezava Mariborska cesta – Celje vzhod):

Predstavlja novo severno navezavo Celja na avtocestni priključek Celje – vzhod dolžine 2,053 km. Cesta povezuje Spodnjo Hudinjo preko Mariborske ceste s priključno cesto za priključek Celje-vzhod oz. proti Teharju na jugu. Dolžina odseka V1-4 je 2,053 km.

Odsek V1-5 (G2-107 – Kidričeva ulica):

Predstavlja rekonstrukcijo obstoječe Kidričeve ulice v štiripasovnico med Mariborsko cesto in novim krožiščem v Teharju, ki je po rangi glavna cesta G2-107. Dolžina odseka V1-5 je 1,979 km.

5.3 Trasa državne ceste V2

Odsek V2 (Celje – Sevnica):



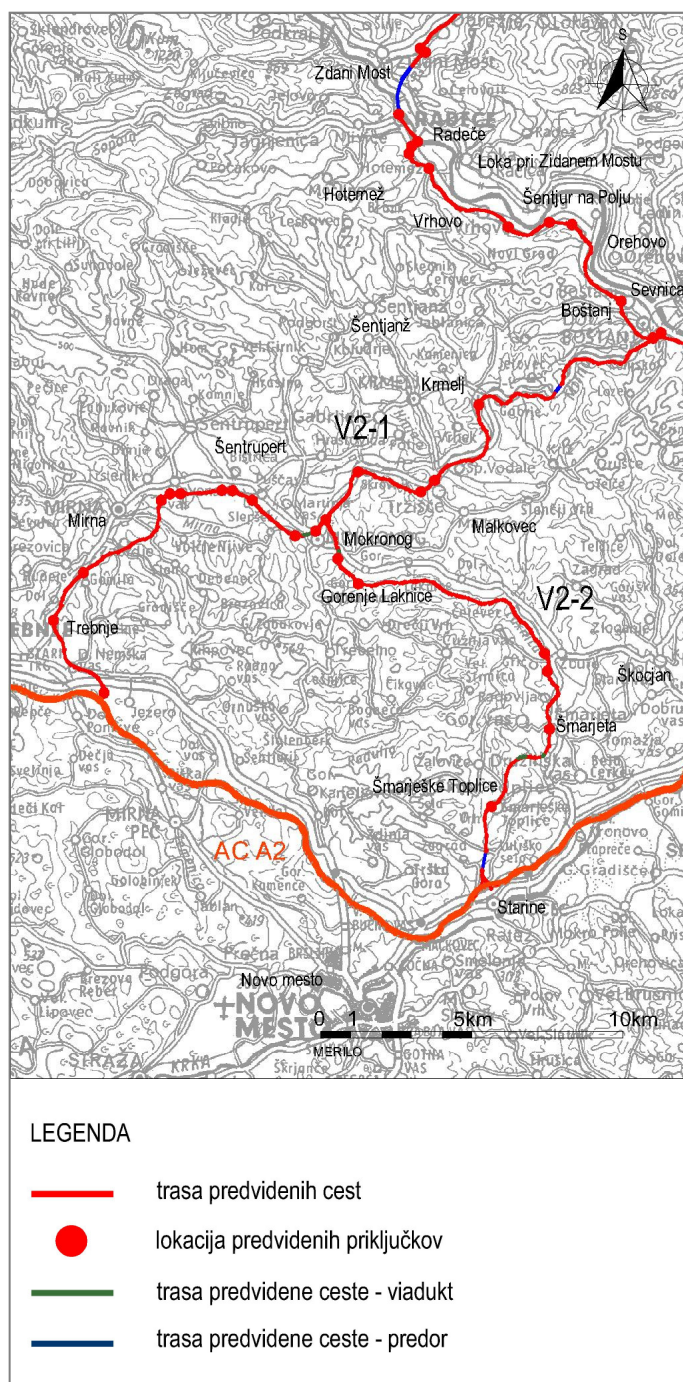
Začetek obravnavane trase je v obstoječem priključku Lopata na avtocesti A1 Šentilj – Koper. Za priključkom Lopata se usmeri proti jugu in sledi obstoječi G1-5 do km 2+833. V nadaljevanju se na trasi obstoječe ceste izvede nov izven nivojski priključek Levac, ki regionalno cesto prečka z viaduktom dolžine 130 m. Hkrati trasa premošča tudi železniško progo Celje – Velenje in lokalno cesto za dostop do Vodarne ob južni strani železniški progi. V nadaljevanju prečka v km 3+850 reko Savinjo z mostom dolžine 150 m in zavije po dolini Šahovega in Lajnarjevega grabna z vzponom 5,0% v hrib Košnica, ki ga prečka s predorom »Hum« dolžine 1040 m. Za predorom »Hum« se spusti s sklonom 3,4% proti Savinji. Pred reko Savinjo prečka hrib Slomnik s predorom »Slomnik« dolžine 460 m in se v km 7+532 pred obstoječim nadvozom čez železniško progo Zidani most – Celje – Maribor vklopi v koridor obstoječe glavne ceste G1-5 Celje – Rimske toplice - Zidani most in mu sledi do km 9+011, kjer ne predvidevamo nobenega posega, ker trasa omogoča projektno hitrost $V_{PROJ}=90$ km/h. Od km 9+011 dalje poteka trasa prav tako v koridorju obstoječe ceste vendar se na odseku do km 10+021 rekonstruira. Pred potekom skozi mesto Laško trasa zavije na zahodno stran mesta Laško in se vzpne s sklonom 5,0 % na hrib Debro, kjer je predviden pokriti vkop dolžine 490 m. Za vrhom se trasa spusti s sklonom 4,0% proti Laškem preko pokritega vkopa dolžine 640 m in predora »Debro« dolžine 560 m v dolino Spodnje Rečice, ki jo prečka z viaduktom dolžine 135 m. Za viaduktom se s sklonom 3,0% vzpne v predor »Šmihel« dolžine 750 m in nato se spusti s sklonom 2,5% proti Savinji z novim predorom »Strmca« dolžine 720

m pod Boštjanovim hribom. Za predorom »Strmca« zavije proti zahodu v dolino reke Savinje in se v km 15+086 vklopi v traso obstoječe ceste. V km 14+596 se na traso priključi nova cestna povezava preko Savinje iz smeri Laško jug in je predmet drugega projekta. Potek od

km 15+086 do km 15+843 predstavlja potek po trasi obstoječe ceste, ki se rekonstruira, tako da je projektna hitrost izven naselja $V_{PROJ}=90$ km/h. Za km 15+086 je predvidena novogradnja na območju naselja Udmata, kjer trasa zavije v hrib in naselje zaobide s predorom »Udmata« dolžine 740 m in se v km 16+718 ponovno vklopi v obstoječo traso, ki se rekonstruira do km 18+363. Na območju Rimskih Toplic je predvidena, kakor v Laškem, preložitve trase izven koridorja obstoječe ceste. Trasa v km 18+363 oz. v križišču Rimske Toplice zavije z novim mostom dolžine 210 m preko Savinje in železniške proge Zidani Most – Maribor, zavije proti jugu skozi predor »Globoko« dolžine 665 m in se ponovno z novim viaduktom dolžine 430 m prečka železniško progo Zidani Most – Maribor in Savinjo ter se v km 21+686 za novim predorom »Grmada« dolžine 600 m vklopi v traso obstoječe ceste. Od km 21+686 in do km 23+731 oz. med Rimskimi Toplicami in Zidanim Mostom trasa poteka po obstoječi cesti, ki je bila v preteklosti že rekonstruirana, tako da na tem odseku ne predvidevamo posebnih ukrepov. Na območju kamnoloma oz. od km 24+004 dalje je predviden nov priključek Zidani most in nov most preko Savinje. Za priključkom »Zidani Most« trasa preide v predor »Površnik« dolžine 1750 m, ter preide v dolino reke Save v km 26+655, kjer se priključi s podvozom na obstoječo cesto proti Ratečam in poteka v nadaljevanju južno od železniške proge Ljubljana - Zagreb mimo Radeč do km 28+458, kjer se ne predvideva izvedba ukrepov na obstoječi cestni mreži. V nadaljevanju sta od km 28+458 in do km 32+999 predvideni novogradnji obvoznici Hotemeža in Vrhovega. Za Vrhovim se trasa vklopi v km 32+999 v traso obstoječe ceste, ki se na odseku do km 36+200 rekonstruira, ter v nadaljevanju na odseku do km 38+638, kjer poteka po obstoječi trasi do Boštanj brez ukrepov na obstoječi cestni mreži, ki je bila v preteklosti z izgradnjo HE na Savi že rekonstruirana. Pred Boštanjem nato trasa zavije proti jugu in kot novogradnja zaobide Boštanj po južni strani naselja ter se v km 41+386 vklopi v obstoječo traso, ki se na odseku do km 41+898 rekonstruira. V nadaljevanju je predvidena novogradnja na odseku do km 45+249 kot obvozna cesta za naselje Log. Za naseljem Log se v km 45+249 vklopi v obstoječo traso, ki se do konca odseka v km 47+447 rekonstruira. Dolžina odseka V2 je 47,447 km.

Na celotnem odseku V2 (Celje – Sevnica) so predvideni en priključek, 20 križišč, 9 predorov in dva pokrita vkopa. Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi 14 obstoječih prometnic od tega eno regionalno cesto in dve lokalni cesti. Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je predvidena izgradnja treh nadvozov, dveh podvozov, 7 viaduktov in dveh mostov. Zaradi prečkanja in približevanja vodotokom je predvidenih 27 regulacij.

Odsek V2-1 (Sevnica - Trebnje):



Pri obravnavanem odseku se preuredi trasne elemente na obstoječih regionalnih cestah R1-215 Trebnje-Mokronog-Boštanj, R2-418 Mokronog-Zbure in R3-667 Zbure-Mačkovec oz. se izvede novogradnja na odsekih kje rekonstrukcija obstoječe trase ne zagotavlja primerne računske hitrosti na odseku.

Pododsek Sevnica-Mokronog:

Obravnavani pododsek se začne z nivojskim križanjem R1-215 odsek Mokronog-Boštanj na G1-5 v Boštanju. Trasa poteka iz Boštanja proti Mokronogu ob desnem bregu reke Mirne najprej po obstoječi cesti R1-215 z rekonstrukcijo le te. Na stacionaži 0+600 se na novo izvede desni krožni lok R250 ob katerem se na desni strani med reko Mirno in cesto izvede krajši podporni zid. Do stacionaže 1+250 se rekonstruirajo elementi obstoječe ceste na tem mestu pa se zaradi neustreznosti obstoječih elementov in glede na geografske okoliščine izvede nov levi krožni lok R175 za računsko hitrost 70km/h s podpornim zidom na levi strani ceste. Naprej po stacionaži je zopet predvidena rekonstrukcija obstoječih elementov ceste z opornimi in podpornimi ukrepi kjer so potrebni. Od kilometra 2+362 do km 2+572 se zaradi neustreznega sosledja popravijo elementi obstoječe ceste. Zopet sledi rekonstrukcija obstoječe ceste do kilometra 3+250 kjer se v levem ovinku na novo popravijo elementi na R175 za hitrost 70km/h, kar je najugodnejše glede na topografijo terena. Sledi rekonstrukcija obstoječe ceste do km

4+300, kjer se izvede novogradnja s predorom Tinger dolžine 340m in pokritim vkopom Tinger dolžine 125m. Vmes se izvedejo podporni in oporni zidovi. V območju predora in pokritega vkopa se trasa vzpenja z nagibom 2,6%. Za pokritim vkopom novogradnja trase v desno-levo S-krivini z radii R175 in R250 preide na obstoječo cesto. Takšni krožni loki so izbrani zaradi optimalnega poteka po obstoječem terenu. Po obstoječi cesti se elementi rekonstruirajo do stacionaže 6+000 od koder se do kilometra 7+500 z novogradnjo popravijo neustrezni elementi ceste z dvema novima krožnima lokoma R175 in enim R250. Od kilometra 7+500 naprej do kilometra 9+291 se rekonstruirajo elementi obstoječe ceste, ki poteka tik ob vznožju pobočja na desnem bregu reke Mirne V kilometru 7+780 se izvede nivojsko križišče za priključno cesto do Krmelja. Do naselja Tržišče se na trasi deloma rekonstruirajo obstoječi elementi deloma pa se izvedejo novi z elementi za hitrost 90 km/h. V

kilometru 11+480 se izvede nivojsko križanje za priključno cesto do Krmelja. Mimo naselja Tržišče trasa poteka z rekonstrukcijo elementov obstoječe ceste in z izvedbo nivojskega križanja za priključno cesto za samo naselje Tržišče. Zahodno od Tržišča od kilometra 12+500 do 12+800 se popravi vzdolžni potek obstoječe ceste z zmanjšanjem nagiba na 5,3% na vzponu in 6,5% na spustu. Od tu do naselja Skrovnik se rekonstruira elemente obstoječe ceste. Mimo Skrovnika se zaradi neustreznosti obstoječih elementov ceste izvede nov levi krožni lok R300 za računsko hitrost 80km/h z novim nivojskim križiščem na sredini loka za dostope do okoliških naselij. Od Skrovnika naprej do severne strani Mokronoga se rekonstruira elemente obstoječe ceste. V kilometru 16+830 se izvede nivojsko križanje za priključek obstoječe ceste R1-215 do Mokronoga, tik za križanjem sledi 400m dolg viadukt nad Stajniškim potokom in dolino severozahodno od Mokronoga. Za viaduktom, ki poteka v rahlem spustu 2,3%% je zopet nivojsko križanje za priključek obstoječe regionalne ceste R1-215 do Mokronoga. Pododsek se konča v kilometru 17+681.

Pododsek Mokronog-Trebnje:

Obravnavani pododsek se začne v isti točki kot se konča pododsek Sevnica-Mokronog. Takoj za krajšo rekonstrukcijo se od kilometra 0+100 do 0+373 izvede novogradnja z izboljšanimi elementi trase, saj obstoječi ne ustrezajo za predvideno računsko hitrost. Mimo Martinje vasi poteka trasa po rekonstruirani obstoječi cesti. V kilometru 1+025 se na mestu obstoječega izvede nov most čez reko Mirno dolžine 20m. Naprej se trasa nadaljuje po rekonstruirani obstoječi cesti do novega mostu čez železniško progo Sevnica-Trebnje dolžine 100m. Tik za mostom se izvede nivojsko križanje za priključek dostopnih cest do okoliških naselij. Mimo Bistrice pri Mokronogu ter južno od naselja Prelesje trasa poteka po rekonstruirani obstoječi cesti z manjšimi popravki predvsem krožnih lokov na koncih daljših prem z elementi za 90km/h izven naselja ter 70km/h v naselju. Pred naseljem Rakovnik se trasa v kilometru 3+300 odcepi od obstoječe ceste R1-215 in poteka tik ob železniški progi Sevnica-Trebnje južno od naselja Rakovnik pri Šentrupertu do kilometra 4+250, kjer se zopet priključi na potek obstoječe regionalne ceste R1-215. Od tu do kilometra 4+800 (južno od naselja Straža) trasa poteka po obstoječi cesti s popravljenimi krožnimi loki za hitrost 90km/h. V kilometru 4+800 trasa z obstoječe ceste zavije južno in prečka železniško progo Sevnica-Trebnje z mostom dolžine 100m. Pred mostom se izvede nivojsko križanje za priključek obstoječe ceste za dostop do kraja Mirna z vzhodne strani. Naprej poteka trasa južno po kmetijskih zemljiščih in z mostom dolžine 20m prečka reko Mirno. V kilometru 5+950 se v desnem krožnem loku R450 trasa vzpne s 4% na pobočje hriba Zapuže in pod vrhom hriba poteka v pokritem vkopu Zapuže dolžine 260m. S pokritim vkopom je zaščiteno tudi vodovarstveno območje na tem delu. Trasa poteka nato ob gozdni meji proti naselju Zabrdje skozi katerega zopet poteka v pokritem vkopu dolžine 230m. Del trase za pokritim vkopom poteka po robu vodovarstvenega območja. Od Zabrdja naprej trasa poteka v spustu 3,75% jugo-zahodno in z levim krožnim lokom R450 obide kamnolom podjetja Kremen in poteka naprej tik ob železniški progi Sevnica-Trebnje do naselja Gomila, kjer se priključi na potek po rekonstruirani obstoječi cesti R1-215 Trebnje-Mokronog. Do Dola pri Trebnjem trasa poteka po obstoječi cesti R2-215 s popravljenimi krožnimi loki za hitrost 90 km/h. V kilometru 10+596 se trasa odcepi od obstoječe ceste R1-215 in se z nagibom 6,2% vzpne jugo-vzhodno na pobočje med hribom Reber ter Petkovka in poteka vzhodno od naselja Primštal. Od tu se trasa zopet spusti ob gozdni meji z nagibom 4% južno proti naselju Dolenja Nemška vas in severno od nje zavije proti vzhodu z radijem R450. Tu se trasa priključi na traso odseka Mokronog-Trebnje iz variante 1 in zavije desno por gozdni meji južno od naselja Češnjevek ter se priključi na obstoječe krožno križišče s hitro cesto H1 mimo Trebnjega pred priključkom na avtocesto A2 na priključku Trebnje-vzhod. Elementi trase na tem delu novogradnje so primerni za projektno hitrost 90km/h. Pododsek se konča v kilometru 14+523. Skupna dolžina odseka V2-1 Sevnica – Mokronog - Trebnje je 32,204 km.

Na trasi pododsekov Sevnica-Mokronog in Mokronog-Trebnje ni predvidenih novih priključkov oz. izven nivojskih priključkov. Predvidena je le navezava pododseka Mokronog-

Trebnje na obstoječi izven nivojski priključek Trebnje-vzhod na avtocesti A2, ki je trenutno v izgradnji na koncu omenjenega pododseka. Na trasi pododseka Sevnica-Mokronog in pododseka Mokronog-Trebnje je predvidenih devet križišč.

Zaradi prečkanja je potrebno na pododseku Sevnica-Mokronog ustrezno prilagoditi 7 obstoječih prometnic, na pododseku Mokronog-Trebnje pa 11 obstoječih prometnic.

Na pododseku Sevnica-Mokronog je predviden en predor in en pokriti vkop, na pododseku Mokronog-Trebnje pa dva pokrita vkopa. Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je na pododseku Sevnica-Mokronog predvidena izgradnja 15 opornih zidov, osmih podpornih zidov in enega viadukta. Na pododseku Mokronog-Trebnje pa je predvidena izgradnja dveh podpornih zidov in šestih mostov. Zaradi prečkanja in približevanja vodotokom je na pododseku Sevnica-Mokronog predvidenih 5 regulacij, na pododseku Mokronog-Trebnje pa 10 regulacij.

Odsek V2-2 (Mokronog-Starine):



Obravnavani pododsek se začne z nivojskim priključkom na pododsek Sevnica-Mokronog v kilometru 16+320, kjer je predvideno novo trikrako nivojsko križišče. Takoj za priključkom na pododsek Sevnica-Mokronog nova trasa poteka po gozdnem platoju severo-vzhodno od Mokronoga, se vzbne po pobočju z nagibom 6,14% in z viaduktom Cugljeva dolina dolžine 400m vzhodno od Mokronoga prečka Cugljevo dolino in Ravni potok. Takoj za viaduktom, kjer je predvideno novo trikrako nivojsko križišče se v kilometru 1+450 priključi na potek obstoječe regionalne ceste R2-418 po kateri se s popravljenimi elementi in niveleto spusti z nagibom 4,66% do Gorenjih Laknic. Do Srednjih Laknic trasa poteka po obstoječi cesti R2-418 z popravljenimi neustreznimi elementi obstoječe ceste. Pred Srednjimi Laknicami v kilometru 3+600 se trasa odcepi od obstoječe regionalne ceste in z novogradnjo z elementi za hitrost 90 km/h obide Srednje Laknice po južni strani. Na potek po obstoječi regionalni cesti se zopet priključi v kilometru 4+300. Od tu naprej in mimo Dolenjih Laknic trasa poteka po obstoječi regionalni cesti s popravljenimi neustreznimi elementi vse do kilometra 7+450. Tu so potrebni večji popravki obstoječih

elementov ceste oz. izgradnja novih ter novih mostov čez potok Laknica, vendar so zaradi naravne oblikovanosti doline potoka Laknica elementi na tem odseku projektirani za

najugodnejšo hitrost 80 km/h. Trasa tu zavije južno po levi strani doline potoka Laknica in preide do vznožja Šturmanovega hriba ob katerem poteka južno deloma po rekonstruirani, deloma po novo zgrajeni trasi z elementi za hitrost 90 km/h. Po desni strani doline potoka Laknica in po rekonstruirani obstoječi regionalni cesti trasa poteka vse do naselja Zbure. Skozi severni del Zbur poteka trasa po rekonstruirani obstoječi trasi z nivojskim križiščem v kilometru 9+920. Skozi južni del Zbur pa poteka trasa po novogradnji z odcepom desno od obstoječe regionalne ceste v kilometru 10+150 in novim mostom čez Laknico dolžine 15m. V kilometru 10+600 se trasa priključi na potek obstoječe regionalne ceste R3-667 Zbure-Mačkovec. Od tu do kilometra 12+000 trasa poteka mimo Zaboršta po rekonstruirani obstoječi regionalni cesti R3-667. Od kilometra 12+000 do kilometra 12+300 se popravi elemente osi ceste in izvede nov most čez Raduljo na lokaciji obstoječega. Za tem odsekom se trasa vzpne po obstoječi regionalni cesti s popravljenim vzdolžnim nagibom na 6,5% in se v kilometru 12+650 severno od naselja Šmarjeta odcepi od poteka obstoječe regionalne ceste R3-667. Na odcepu je predvideno novo nivojsko trikrako križišče za dostop do Šmarjete s severne strani. Trasa poteka zahodno mimo Šmarjete po travniškem pobočju in v kilometru 13+300 zavije zahodno na varianto OPNVR, kjer z viaduktom Rupenca in Prinovec prečka dve manjši dolini in obide arheološko najdišče Brezovica pri Šmarjeti po njegovem severnem robu, nato pa se trasa vzpne z nagibom 4,95% zahodno od Šmarjeških Toplic mimo naselja Obrh. Za tem se zopet spusti proti jugu z nagibom 5% in s predorom Brezje dolžine 580m preide do obstoječega počivališča Starine na avtocesti A2. Tu je predviden nov priključek na avtocesto A2 v obliki trikotnika okrog obstoječega počivališča. Skupna dolžina odseka V2-2 Mokronog-Starine je 19,558 km.

Na celotnem odseku V2-2 (Mokronog – Starine) so predvideni en priključek, 7 križišč, en predor in en pokriti vkop. Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi 16 obstoječih prometnic. Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je predvidena izgradnja enega nadvoza, enega podpornega zidu, dveh opornih zidov, treh viaduktov in štirih mostov. Zaradi prečkanja in približevanja vodotokom je predvidenih 17 regulacij.

Odsek V2-3 (G2-107 – Kidričeva ulica):

Predstavlja rekonstrukcijo obstoječe Kidričeve ulice v štiripasovnico med Mariborsko cesto in novim krožiščem v Teharju, ki je po rangi glavna cesta G2-107. Dolžina odseka V2-3 je 1,979 km.

Odsek V2-4 (Celje - Polule):

Predstavlja navezavo Celja preko priključne ceste za priključek Celje-vzhod na 3. razvojno os v novem križišču odseka novogradnje V2 na območju Tremerja. Trasa je razdeljena na dva dela in sicer del od km 0+000 do km 2+029 za katerega je izdelan DLN in predstavlja navezovalno cesto na avtocestni priključek Celje-vzhod, kjer se prične in konča v novem krožišču na Teharju, kjer se prvi del konča. Drugi del se prične v krožišču Teharje in poteka v smeri proti jugu, kjer v km 2+325 prečka železniško progo Zidani Most - Maribor in potok Voglajna z nadvozom dolžine 240 m. V nadaljevanju poteka pod Jožefovim hribom do Polul. Na odseku od Voglajne do Polul sta predvidena dva predora in sicer predor »Osenica« dolžine 960 m in predor »Pečovnik« dolžine 960 m. Novogradnja se konča v km 7+126 v novem križišču Polule, ki je umeščeno v opuščnem kamnolomu južno od naselja Polule. V nadaljevanju se izvede rekonstrukcija obstoječe glavne ceste do Tremerja in predstavlja odsek V2-5. Dolžina odseka V2-4 je 7,126 km.

Odsek V2-5 (Polule - Tremerje):

Predstavlja navezavo Celja preko priključne ceste za priključek Celje-vzhod na 3. razvojno os v novem križišču odseka novogradnje V2 na območju Tremerja. Prične se v novem

krožišču Polule in predstavlja rekonstrukcijo obstoječe glavne ceste G1-5 do novega križišča Teharje v km 7+400 novogradnje variante V2. Dolžina odseka V2-5 je 2+006 km.

6 SKLOP I: PROSTORSKA UČINKOVITOST

Cilj I-1: *Racionalen in učinkovit prostorski razvoj*

Podcilj, 1.1: *Usmerjanje dejavnosti v prostoru na način, da ustvarjajo največje pozitivne učinke za prostorsko uravnoveščen in gospodarsko učinkovit razvoj, socialno povezanost in kakovost naravnega in bivalnega okolja*

Merila za ugotavljanje doseganje cilja so:

- razporeditev poselitve in dejavnosti v prostor, ki jo merimo in ocenjujemo s spremembo števila prebivalcev po prometnih conah in
- spremembo naselitvenih površin po prometnih conah.

Oba kazalnika sta izražena s številom prometnih con, kjer predpostavljamo, da se bosta povečala število prebivalcev ter poselitvene površine. Predpostavljamo, da bo z izgradnjo ceste vplivno območje (območje prometnih con) vsake izmed predlaganih variant postalo privlačnejše za poselitev zaradi:

- izboljšane dostopnosti do večjih nacionalnih, regionalnih in lokalnih središč,
- hitrejše navezave na avtocesto,
- skrajšanega potovalnega časa,
- povezovanja urbanih območij s podeželskimi in obrobni območji,
- povečanja zanimanja gospodarskih subjektov za vlaganja na tem območju, posledično se bodo odprla nova delovna mesta in povečalo zanimanje za poselitev

Številka v stolpcih za kazalnika sprememba števila prebivalcev in sprememba naselitvenih površin pomeni število con, v katerih se je število prebivalcev ali površin povečalo. Boljša je tista varianta (višja ocena), pri kateri se v več conah vrednosti povečajo.

Tabela I-1: Cilj I-1: Racionalen in učinkovit prostorski razvoj

Podcilj, 1.1: Usmerjanje dejavnosti v prostoru na način, da ustvarjajo največje pozitivne učinke za prostorsko uravnoveščen in gospodarsko učinkovit razvoj, socialno povezanost in kakovost naravnega in bivalnega okolja

Cilj		Racionalen in učinkovit prostorski razvoj				
Podcilj		Usmerjanje dejavnosti v prostoru na način, da ustvarjajo največje pozitivne učinke za prostorsko uravnoveščen in gospodarsko učinkovit razvoj, socialno povezanost in kakovost naravnega in bivalnega okolja				
merilo		Razporeditev poselitve v prostoru		Razporeditev dejavnosti v prostor		ocena skupaj
kazalnik		Število prometnih con s povečanjem števila prebivalcev po prometnih conah	ocena	Število prometnih con s povečanjem naselitvenih površin	ocena	
varianta	OPNVR	23	3	23	3	3
	V1	30	4	30	4	4
	V2	31	5	31	5	5

stolpec 1: manj kot 25=3; 25-30=4; več kot 30=5

stolpec 2: manj kot 25=3; 25-30=4; več kot 30=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianta V2 je ocenjena z oceno 5 (zelo primerna), saj je število prometnih con, v katerih se bo število prebivalcev povečalo oziroma se bodo povečale naseljitvene površine največje. Varianta V1 je ocenjena z oceno 4 (bolj primerna), varianta OPNVR pa z oceno 3 (primerna).

Cilj I-1: Racionalen in učinkovit prostorski razvoj

Podcilj 1.2: Zagotavljanje racionalne rabe prostora in varnosti prebivalstva z ustreznim načrtovanjem, večnamensko rabo in povezovanjem sektorjev

Merila za doseg ciljev so:

- racionalno načrtovanje namenske rabe prostora, ki jo merimo z velikostjo površin zazidanih zemljišč, izraženih v hektarih in odstotkih.

Kot vir podatkov so upoštevani podatki dejanske rabe prostora v občinah Celje, Žalec, Laško, Radeče, Sevnica, Krško, Mokronog-Trebelno, Škocjan, Šmarješke Toplice, Šentrupert, Trebnje, Novo mesto (vir: MKGP, januar 2010) na območju meje cestnega telesa (prvi kazalnik) in v pasu 1000 metrov od osi variante (drugi kazalnik).

Prvi kazalnik je izražen s površino zazidanih zemljišč na območju cestnega telesa. Predpostavljamo, da je boljša tista varianta pri kateri je delež površin zazidanih zemljišč večji. S predvidenim posegom predlagane variante na že obstoječe pozidane površine, se ohranjajo nepozidane površine, ki so namenjene kmetijski (najboljša in druga kmetijska zemljišča) ali pa nekmetijski rabi (gozd, vode,...).

Drugi kazalnik je izražen s površino zazidanih zemljišč na območju v pasu 1000 metrov od osi variante. Predpostavljamo, da je boljša tista varianta, pri kateri je delež površin zazidanih zemljišč večji. Takšna predlagana varianta ima večjo povezovalno funkcijo, saj poveže večje število pozidanih območij namenjenih poselitvi, centralnim dejavnostim in gospodarski dejavnosti.

*Tabela I-2: Cilj I-1: Racionalen in učinkovit prostorski razvoj,
Podcilj 1.2: Zagotavljanje racionalne rabe prostora in varnosti prebivalstva z ustreznim načrtovanjem, večnamensko rabo in povezovanjem sektorjev*

Cilj		Racionalen in učinkovit prostorski razvoj				
podcilj		Zagotavljanje racionalne rabe prostora in varnosti prebivalstva z ustreznim načrtovanjem, večnamensko rabo in povezovanjem sektorjev				
merilo		racionalno načrtovanje namenske rabe prostora				ocena skupaj
kazalnik		površina zazidanih zemljišč na območju cestnega telesa	ocena	površina zazidanih zemljišč na območju v pasu 1000 metrov od osi variante		
varianta	OPNVR	25,1 ha	3	1448,1 ha	3	3
	V1	114,1 ha	5	2516,3 ha	5	5
	V2	96,3 ha	4	2451,8 ha	4	4

stolpec 1: 0=1; 0,1- 25,0=2; 25,1-50,0=3; 50,1-100,0=4; več kot 100,0=5

stolpec 2: 0-500,0=1; 500,1-1000,0=2; 1000,1-2000,0=3; 2000,1-2500,0=4; več kot 2500,0=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianta V1 je ocenjena z oceno 5 (zelo primerna), saj so vrednosti zazidanih površin najvišje (varianta V1 poteka na največ odsekih po obstoječi cesti). Prav tako se varianta V1 s pasom 1000 metrov od osi variante približa velikemu številu naselij, kjer je pozidanih površin največ.

Varianta V2 je ocenjena z oceno 4 (bolj primerna), saj so vrednosti zazidanih površin po obeh kazalnikih nižje kot pri varianti V1, še vedno pa dokaj visoke.

Z oceno 3 (primerna) je bila ocenjena varianta OPNVR, saj ima najnižje vrednosti površin zazidanih zemljišč. Varianta je v celoti novogradnja, zato poteka odmaknjeno od pozidanih površin, zato sta vrednosti pri obeh kazalnikih nižji.

Cilj I-1: Racionalen in učinkovit prostorski razvoj

Podcilj 1.3: Izboljševanje negativnih stanj v prostoru s prostorskimi in okoljskimi ukrepi

Merila za doseg ciljev so:

- prostorski in okoljski ukrepi, ki jih merimo s kazalnikom »površina degradiranih območij«, izraženo v hektarih v pasu 1000 metrov od osi variante. V primeru poteka predlagane variante v bližini degradiranih območij, predstavljajo te površine potencial za novo rabo ali dejavnost ali širitev rabe ali dejavnosti. Bolj primerna je tista varianta, pri kateri se pasu 1000 metrov od osi variante pojavlja večja površina degradiranih območij

Merila s katerimi smo definirali degradirana območja so povzeta po strokovni literaturi (vir: Koželj J., Degradirana urbana območja; Ljubljana, MOP, 1998):

- delno opuščena dejavnost in zapuščenost kompleksa;
- dejavnost v opuščanju;
- neprehodnost območja;
- okolje v zaraščanju in stagnaciji;
- divja odlagališča smeti in odpadkov.

Pri tem smo upoštevali potencialna degradirana območja v pasu 1000 metrov od osi predlagane variante in potencialna degradirana območja, ki imajo skupno površino večjo kot 1 hektar. Potencialno degradirana območja smo evidentirali s pomočjo:

- občinske planske dokumentacije in ustreznih služb na vsaki izmed občin,
- ortofoto posnetkov,
- podrobnejše inventarizacije na terenu.

Kot degradirane površine, ki predstavljajo površine potencial za novo rabo ali dejavnost ali širitev rabe ali dejavnosti smo določili površine na naslednjih območjih:

- Območje nekdanje farme v Zaloški Gorici – potencial za gospodarsko dejavnost,
- Območje stare Cinkarne v Celju - potencial za centralne dejavnosti,
- Območje ob Savinji v Medlogu - potencial za razvoj turizma in rekreacije,
- Območje nekdanje farme v Hotemežu potencial za gospodarsko dejavnost.

Vsa degradirana območja se nahajajo v pasu 1000 metrov vsake izmed variant.



Slika I-3-1: Območje nekdanje farme v Zaloški Gorici



Slika I-3-2: Območje stare cinkarne v Celju



Slika I-3-3: Območje ob Savinji v Medlogu



Slika I-3-4: Območje nekdanje farme v Hotemežu

Tabela I-3: Cilj I-1: Racionalen in učinkovit prostorski razvoj,
Podcilj 1.3: Izboljševanje negativnih stanj v prostoru s prostorskimi in okoljskimi ukrepi

Cilj		Racionalen in učinkovit prostorski razvoj		
podcilj		Izboljševanje negativnih stanj v prostoru s prostorskimi in okoljskimi ukrepi		
merilo		prostorski in okoljski ukrepi		ocena skupaj
kazalnik		Površina degradiranih območij v naseljih in v odprtem prostoru	ocena	
varianta	OPNVR	25,1	4	4
	V1	25,1	4	4
	V2	25,1	4	4

stolpec 1: 0=1; 0,1-10,0=2; 10,1-20,0=3; 20,1-30,0=4; več kot 30,0=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Vse evidentirane degradirane površine se nahajajo znotraj obravnavanega 1000 metrskega pasu vseh variant, zato so vse tri predlagane variante ocenjene z oceno 4 (bolj primerna).

Cilj I-2: *Večja konkurenčnost mest v mednarodne, slovenskem in regionalnem prostoru*

Podcilj 2.1: *Razvoj regionalnih in/ali občinskih razvojnih con za proizvodne in storitvene dejavnosti*

Merila za doseganje cilja so:

- povečanje racionalne izrabe površin poslovnih con, kar ugotavljamo s površino obstoječih poslovnih con izraženo v hektarjih in odstotkih zasedenosti obstoječih poslovnih con, izraženo v odstotkih v razmerju med plansko in dejansko rabo površin (vir: veljavni plani občin; MKGP, januar 2010) po prometnih conah.
- opremljenost razvojnih con z gospodarsko javno infrastrukturo, kar smo merili s površino predvidenih poslovnih con po prometnih conah (vir: veljavni plani občin)

Predpostavljamo, da je boljša tista varianta, pri kateri so vrednosti površin obstoječih in predvidenih poslovnih con ter odstotek zasedenosti večje.

Tabela I-4: Cilj I-2: Večja konkurenčnost mest v mednarodne, slovenskem in regionalnem prostoru, Podcilj 2.1: Razvoj regionalnih in/ali občinskih razvojnih con za proizvodne in storitvene dejavnosti

Cilj		Večja konkurenčnost mest v mednarodne, slovenskem in regionalnem prostoru				
Podcilj		Razvoj regionalnih in/ali občinskih razvojnih con za proizvodne in storitvene dejavnosti				
merilo		povečanje racionalne izrabe poslovnih con	površin	ustreznost in upravičenost novih razvojnih con		ocena skupaj
kazalnik		površina obstoječih poslovnih con (ha)/ delež zasedenosti (%)	ocena	površina predvidenih poslovnih con (ha)	ocena	
varianta	OPNVR	575,9/67,3%	3/4	140,9	3	3
	V1	771,9/65,8%	5/4	224,6	4	4
	V2	758,5/65,5%	5/4	261,7	5	5

Stolpec 1/1: 0-500=1; 500,1-550=2; 550,1-650=3; 650,1-750=4; nad 750,1=5

Stolpec 1/2: 0,0=1; 0,1-25,0=2; 25,1-50,0=3; 50,1-75,0=4; nad 75,0=5

Stolpec 2: 0-50=1; 50,1-100=2; 100,1-150=3; 150,1-250=4; nad 250,1=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Površina obstoječih in predvidenih poslovnih con je pri variantah V1 največja, delež zasedenosti pa približno enak kot pri ostalih variantah, zato je ocenjena z oceno 5 (zelo primerna). Sledi varianta V1, pri kateri je površina predvidenih poslovnih con nekoliko nižja ter je ocenjena z oceno 4 (bolj primerna). Varianta OPNVR, kjer so vrednosti, razen odstotka zasedenosti obstoječih poslovnih con najnižje, je ocenjena z oceno 3 (primerna).

Varianta V2 ima najvišje vrednosti površin obstoječih in predvidenih poslovnih con, zato sta kazalnika ocenjena z oceno 5 (zelo primerno). Delež zasedenosti pa je ocenjen z oceno 4 (bolj primerna).

Pri varianti V1 znaša vrednosti površin predvidenih poslovnih con 224,6 ha ter delež zasedenosti 67,3%, zato sta kazalnika ocenjena z oceno 4 (bolj primerna).

Varianta OPNVR ima najnižjo vrednost površin obstoječih in predvidenih poslovnih con v primerjavi z variantama V1 in V2, zato jo ocenjujemo z oceno 3 (primerna).

Cilj I-2: Večja konkurenčnost mest v mednarodne, slovenskem in regionalnem prostoru

Podcilj 2.2: Učinkovito razmeščanje dejavnosti v naseljih z upoštevanjem lokacijskih možnosti in omejitev

Merilo za doseganje ciljev so:

- gospodarske dejavnosti in njihova razmestitev, obstoječe in potencialne gospodarske prostorske možnosti za nadaljnji razvoj naselij ter notranja razbremenitev prometa.

Uporabljeni kazalnik je površina potencialnih lokacij v centru in/ali na robu naselja.

Zaradi predlaganih variant se ustvarjajo potencialna območja za izgradnjo gospodarskih con. Te naj se prednostno v prostor umeščajo ob prometno vozliščnih lokacijah tako, da so dobro povezane s cestnim omrežjem, ki omogoča javni prevoz na delo ter dostopnost z vseh območij regije in sosednjih regij. Boljša je tista varianta, ki ima na območju obravnave večjo površino potencialnih lokacij v centru in/ali na robu naselja.

Merila s katerimi smo definirali potencialna območja za izgradnjo gospodarskih con so:

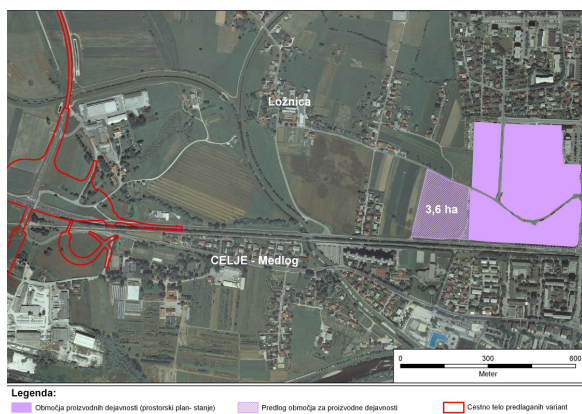
- potencialna območja v pasu 1000 metrov od osi predlagane variante,
- potencialna območja, morajo imeti skupno površino večjo kot 1 hektar,
- potencialno območje se nahaja ob priključku ali pa je povezan s priključkom po državni cesti v dolžini do 1 km,
- prednostno se za izgradnjo novih poslovnih con predlagajo potencialna območja, ki mejijo na že obstoječe ali predvidene poslovne cone.

Določanje potencialnih območij za izgradnjo gospodarskih con smo opravili z analizo:

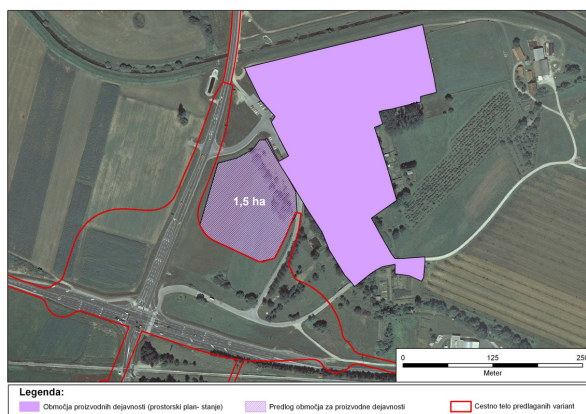
- občinske planske dokumentacije,
- ortofoto posnetkov,
- podrobnejše inventarizacije na terenu.

Kot potencialna območja za izgradnjo gospodarskih con smo evidentirali površine na naslednjih območjih:

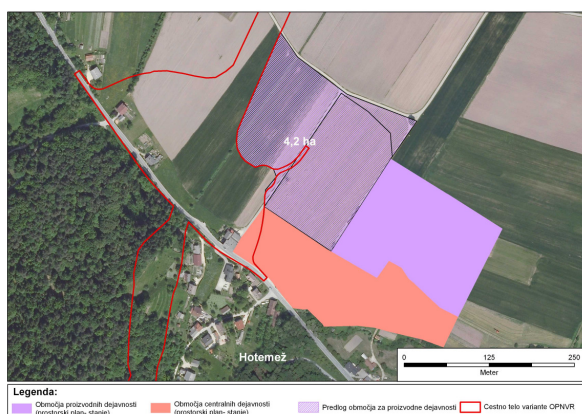
- Območje poslovne cone Celje – Lava - potencial za gospodarsko dejavnost,
- Območje poslovne cone Celje-Medlog potencial za gospodarsko dejavnost,
- Območje v Hotemežu potencial za gospodarsko dejavnost v povezavi s centralnimi dejavnostmi,
- Območje v Dolenjem Boštanju potencial za gospodarsko dejavnost,
- Območje pri priključku Trebnje – vzhod - potencial za gospodarsko dejavnost,
- Območje pri postajališču Starine - potencial za gospodarsko dejavnost



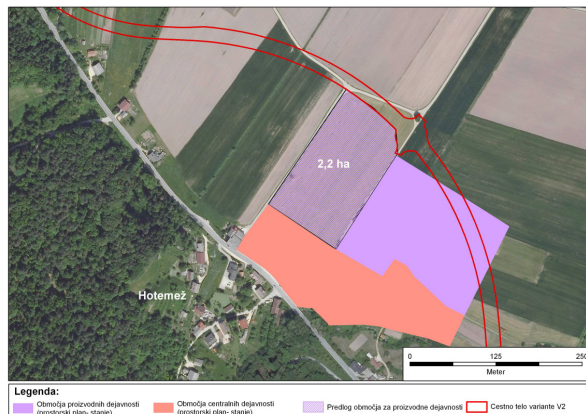
Slika I-5-1: Območje poslovne cone Celje – Lava



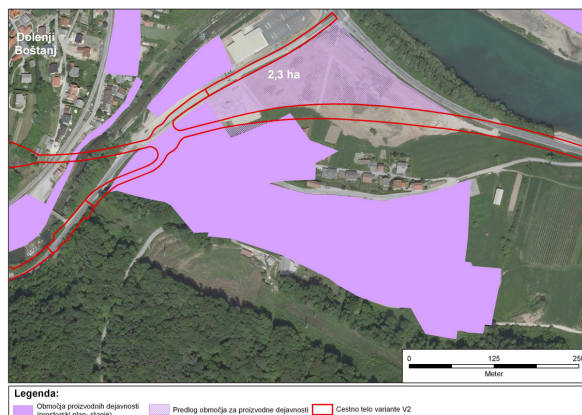
Slika I-5-2: Območje poslovne cone Celje-Medlog



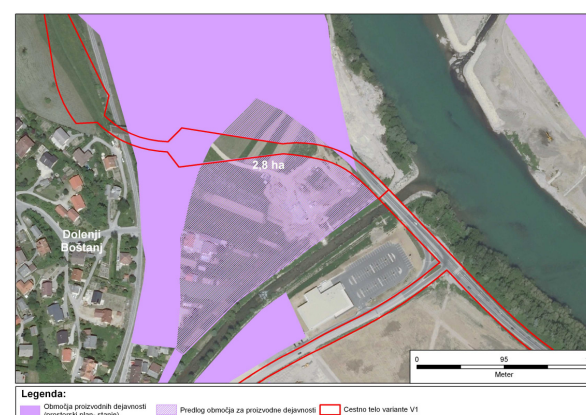
Slika I-5-3: Območje v Hotemežu – varianta OPNVR



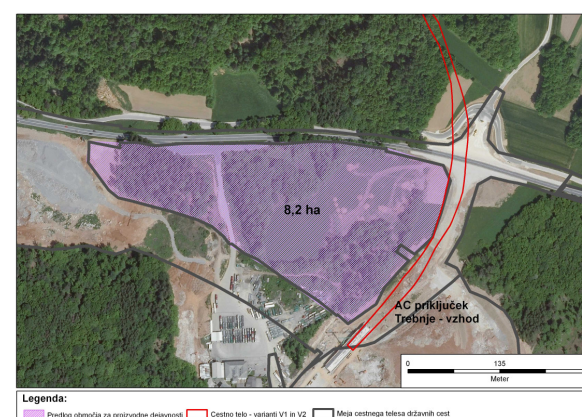
Slika I-5-4: Območje v Hotemežu- varianta V2



Slika I-5-5: Območje v Dolenjem Boštanju



Slika I-5-6: Območje v Dolenjem Boštanju



Slika I-5-7: Območje pri priključku Trebnje – vzhod



Slika I-5-8: Območje pri postajališču Starine

Tabela I-5: Cilj I-2: Večja konkurenčnost mest v mednarodne, slovenskem in regionalnem prostoru, Podcilj 2.2: Učinkovito razmeščanje dejavnosti v naseljih z upoštevanjem lokacijskih možnosti in omejitev

Cilj		Večja konkurenčnost mest v mednarodnem, slovenskem in regionalnem prostoru		
Podcilj		Učinkovito razmeščanje dejavnosti v naseljih z upoštevanjem lokacijskih možnosti in omejitev		
merilo		Obstoječe in potencialne gospodarske prostorske možnosti za nadaljnji razvoj naselij		ocena skupaj
kazalnik		površina potencialnih lokacij v centru in/ali na robu naselja	ocena	
varianta	OPNVR	13,5	3	3
	V1	16,1	4	4
	V2	22,0	5	5

Stolpec 1: 0,0=1; 0,1-10,0=2; 10,1-15,0=3; 15,1-20,0=4; več kot 20,0=5;

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Pri varianti V2 smo evidentirali največ (22 hektarov) površin, potencialnih za izgradnjo gospodarskih con v centru in/ali na robu naselja. Zato je ta varianta ocenjena z oceno 5 (zelo primerno). Sledi varianta V1 s 16,1 hektarja evidentiranih površin ter ocenjena z oceno 4 (bolj primerna) in varianta OPNVR s 13,5 hektarja evidentiranih površin, kar je ocenjeno z oceno 3 (primerna).

Cilj I-3: Medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij
Podcilj 3.1: Izkoriščanje prostorskega potenciala podeželja za razvoj raznolikih gospodarskih dejavnosti na podeželju

Merila za ugotavljanje doseganje cilja so:

- vrste gospodarskih dejavnosti na podeželju ter povezave in dostopnost do območij gospodarskih dejavnosti na podeželju po prometnih conah. Kot kazalnik je uporabljen podatek o dolžini državnih cest izražen v kilometrih (vir: DRSC).

Upoštevali smo omrežje državnih cest: avtoceste (AC), hitre ceste (HC), glavne ceste (GC) in regionalne ceste (RC). Boljša varianta je z daljšim omrežjem državnih cest.

Tabela I-6: Cilj I-3: Medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij, Podcilj 3.1: Izkoriščanje prostorskega potenciala podeželja za razvoj raznolikih gospodarskih dejavnosti na podeželju

Cilj		Večja konkurenčnost mest v mednarodne, slovenskem in regionalnem prostoru		
Podcilj		Izkoriščanje prostorskega potenciala podeželja za razvoj raznolikih gospodarskih dejavnosti na podeželju		
merilo		Povezave in dostopnost do območij gospodarskih dejavnosti na podeželju		ocena skupaj
kazalnik		Dolžina in državnih cest (km)	ocena	
varianta	OPNVR	AC: 34,4 km GC: 50,1 km RC 124,8 km	3	3
	V1	AC: 28,1 km HC: 10,5 km GC: 65,8 km RC 182,8 km	4	4
	V2	AC: 35,1 km HC: 10,5 km GC: 65,8 km RC 195,8 km	5	5

Stolpec1: skupaj (AC+HC+GC+RC) do 250 km=3; skupaj (AC+HC+GC+RC) 250-300 km=4, skupaj (AC+HC+GC+RC) več kot 300 km=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianta V2 je z vidika kazalnika dolžina državnih cest ocenjena z oceno 5 (zelo primerno), saj ima najdaljšo izmerjeno vrednost 307,2 km državnih (AC, HC, GC, RC) cest. Pri varianti V1 je vrednost 287,2 km državnih cest, zato je ocenjena z oceno 4 (bolj primerna). Varianta OPNVR ima najkrajšo izmerjeno vrednost 209,3 km državnih cest, zato jo ocenjujemo z oceno 3 (primerna).

7 SKLOP II: PROSTORSKA KAKOVOST

Cilj II-4: Preudarna raba naravnih virov

Podcilj 4.1: Varčna in večnamenska raba tal in virov

Merila za ugotavljanje doseganje cilja so:

- poraba tal in virov, ki jo merimo in ocenjujemo z razmerjem med pozidanimi in kmetijskimi površinami, izraženo v odstotkih pozidanih površin. Kot vir podatkov so upoštevani dejanska raba prostora v občinah v pasu 1000 metrov od osi variante (vir: MKGP, januar 2010).
- Celovitost varovalnih gozdov in gozdov s posebnim namenom ter preprečevanje drobitve (fragmentacije) drugih gozdov, ki ju merimo z deležem teh gozdov v primerjavi z gozdom v pasu 1000 metrov od osi variante. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o varovanih gozdovih in gozdovih s posebnim namenom v Republiki Sloveniji (vir: ZGS, januar 2009).
- Ohranjanje vodnih površin, priobalnega prostora ter poplavnih površin, ki jih merimo s posegom predlagane variante v 15- metrski pas ob vodotokih I. reda ter 5- metrski pas II. reda, izraženo s površino posegov v hektarih. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o kategorizaciji vodotokov v Republiki Sloveniji (vir: ARSO, 2009) ter meja cestnega telesa. Pri tem smo upoštevali samo tiste površine, kjer sta predvideni rekonstrukcija ali pa novogradnja predlagane ceste in posegata na območje vodotokov. Kjer je predviden potek po obstoječi trasi in že obstaja poseg v vodotok, predpostavljamo, da to ni poseg, ki bi ga upoštevali pri vrednotenju variant.
- Energetski potencial, ki ga merimo s kazalnikom »količina energetskih potencialov (objektov hidroelektrarn)«, ki se navezujejo na predvideno traso variante.

Prvi kazalnik je izražen z deležem pozidanih površin v primerjavi s kmetijskimi površinami v pasu 1000 metrov od osi predlagane variante. Zaradi zagotavljanja gospodarne in prostorsko racionalne rabe kmetijskih zemljišč, zmanjševanja možnosti njihovega onesnaževanja in poslabšanje kvalitete ter da se zagotovi njihov dolgoročni potencial, predpostavljamo, da je boljša tista varianta (višja ocena), pri kateri je delež obstoječih pozidanih površin večji.

Drugi kazalnik je izražen z deležem površin varovalnih gozdov in gozdov s posebnim namenom v primerjavi z gozdom v pasu 1000 metrov od osi predlagane variante. Zaradi zagotavljanja varovanja zemljišč usadov, izpiranja in krušenja, zadrževanja prenaplavljenosti vode (varovanje zemljišč pred erozijo in plazovi), varovanja gozdov in zemljišč pred vetrom, vodo, zameti in plazovi ter poudarjene ekološke funkcije, predpostavljamo, da je boljša tista varianta (višja ocena), pri kateri je delež takšnih gozdnih površin manjši.

Tretji kazalnik je izražen s površino posega cestnega telesa v varovalne pasove vodotokov I. reda - 15 metrov in II. reda - 5 metrov. Zaradi zagotavljanja njihovega varstva v smislu trajne ohranitve in ekološkega stanja ter obnovljivosti vira ter varstva ekološkega, krajinskega in doživljajskega pomena voda v krajini, predpostavljamo, da je boljša tista varianta (višja ocena), ki z manjšo površino posega na območja vodotokov.

Četrty kazalnik je izražen s številom izgrajenih hidroelektrarn. Kjer predvidena trasa variante poteka po obstoječi cestni infrastrukturi, ki je bila zgrajena v sklopu izgradnje hidroelektrarn na spodnji Savi, je varianta ocenjena z višjo oceno. Na ta način se ohranjajo ostali energetski potenciali in izkoristijo dane možnosti poteka predlaganih variant po že obstoječi cestni infrastrukturi.

Tabela II-7: Cilj II-4: Preudarna raba naravnih virov
Podcilj 4.1: Varčna in večnamenska raba tal in virov

Cilj		Preudarna raba naravnih virov								
Podcilj		Varčna in večnamenska raba tal in virov								
merilo		Poraba tal in virov		Celovitost gozdov s posebnim namenom in varovalnih gozdov		Ohranjanje vodnih površin in priobalnega prostora		Energetski potencial		ocena skupaj
kazalnik		Razmerje med pozidanimi in kmetijskimi površinami (%)	ocena	Delež površin varovalnih gozdov in gozdov s posebnim namenom % (ha)	ocena	15-metrski pas ob vodotokih I. reda 5-metrski pas ob potokih II. reda	ocena	Vrste in količina energetskih potencialov (objektov)	ocena	
varianta	OPNVR	22,2	3	10,2 (633,9)	3	I.red: 0,92 II.red: 2,39	4/3	0	2	3
	V1	47,4	5	7,7 (692,97)	4	I.red: 2,66 II.red: 1,74	3/3	3	5	4
	V2	39,4	4	7,8 (764,13)	4	I.red: 2,72 II.red: 0,98	3/4	3	5	4

stolpec 1: +40=5; 31-40=4; 21-30=3; 11-20=2; 0-10=1;

stolpec 2: 0%=5; do 10%=4; nad 10%=3

stolpec 3/1: 0=5; manj kot 1=4; 1 ali več=3;

stolpec 3/2: 0=5; manj kot 1=4; 1 ali več=3;

stolpec 4: št. objektov 3 ali več =5, 2 objekta=4, 1 objekt=3, 0 objektov=1

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianti V1 in V2 sta bili ocenjeni s skupno oceno 4 (bolj primerna), varianta OPNVR pa s skupno oceno 3 (primerna). V treh kazalnikih (delež površin varovalnih gozdov in gozdov s posebnim namenom, 15-metrski pas ob vodotokih I reda ter vrste in količina energetskih potencialov) sta bili varianti V1 in V2 ocenjeni enako. Pri varianti V1 je vrednost prvega kazalnika (razmerje med pozidanimi in kmetijskimi površinami) bolj ugodna, kot pri varianti V2, pri varianti V2 pa je bolj ugodna vrednost četrtega kazalnika, (5-metrski pas ob potokih II. reda). Na podlagi ocen in vrednosti kazalnikov je skupna ocena variant V1 in V2 enaka.

Cilj II-4: Preudarna raba naravnih virov

Podcilj 4.2: Smotrna raba prostora za urbanizacijo in nadzor nad širjenjem urbanih območij.

Merila za ugotavljanje doseganja cilja so:

- Nadzor nad širjenjem urbanih območij, ki ga merimo in ocenjujemo z:
 - deležem pozidanih površin v naseljih, izraženim v odstotkih. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o površinah v veljavnih prostorskih planih občin in dejanski rabi (vir: MKGP, januar 2010) za naselja v pasu 1000 metrov od osi variante.
 - deležem pozidanih površin izven naselij (območja razpršene gradnje), izraženim v odstotkih. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o površinah v veljavnih prostorskih planih občin in dejanski rabi (vir: MKGP, januar 2010), za območja razpršene gradnje v pasu 1000 metrov od osi variante.

Razvoj poselitve se prednostno usmerja v urbana naselja, ki so že središča ali pa se bodo kot taka razvila zaradi značilnosti svojega položaja v omrežju naselij in potreb zaledja. Zato predpostavljamo, da je boljša je tista varianta (višja ocena), ki ima višji odstotek pozidanih površin v naseljih ter manjšega izven naselij.

Tabela II-8: Cilj II-4: Preudarna raba naravnih virov

Podcilj 4.2: Smotrna raba prostora za urbanizacijo in nadzor nad širjenjem urbanih območij

Cilj		Preudarna raba naravnih virov				
Podcilj		Smotrna raba prostora za urbanizacijo in nadzor nad širjenjem urbanih območij.				
merilo		Nadzor nad širjenjem urbanih območij				ocena skupaj
kazalnik		delež pozidanih površin v naseljih (%)	ocena	delež pozidanih površin izven naselij v (%)	ocena	
varianta	OPNVR	45,0	3	6,7	4	3
	V1	52,1	5	6,5	4	5
	V2	49,1	4	6,6	4	4

Stolpec 1: manj kot 40=2; 40,1 - 45=3; 45,1 - 50,0=4; več kot 50,0=5;

Stolpec 2: manj kot 5=5, 5-10=4, več kot 10=3

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Kot najboljša je s skupno oceno 5 (zelo primerna) ocenjena varianta V1.

Varianta V1 ima največji delež pozidanih površin v naseljih (52,1 %) ter najnižjega (6,5%) izven naselij. Med variantama V2 in OPNVR, pa kot bolj primerno predlagamo varianto V2, saj ima pri prvem kazalniku (delež pozidanih površin v naseljih) oceno 4 (bolj primerna), varianta OPNVR pa je ocenjena z oceno 3 (primerna).

Cilj II-4: Preudarna raba naravnih virov,

Podcilj 4.3: Ohranjanje pridelovalnega potenciala tal za kmetijsko rabo

Merila za ugotavljanje doseganje cilja so:

- Nadzor nad spreminjanjem kmetijskih površin ter ohranjanje potencialov za razvoj kmetijske dejavnosti in kmečkih gospodarstev, merimo in ocenjujemo s:
 - posegom predlagane variante na območja kmetijskih površin, izraženo v hektarih v območju meje cestnega telesa. Kot vir podatkov so upoštevani podatki v veljavnih prostorskih planih občin. Pri tem smo upoštevali samo tiste površine, kjer sta predvideni rekonstrukcija ali novogradnja,
 - posegom predlagane variante na območja kmetijskih operacij (območja hidromelioracij, vir: MKGP, januar 2010), izraženo v odstotkih glede na površino kmetijskih zemljišč v območju meje cestnega telesa. Pri tem smo upoštevali samo tiste površine, kjer sta predvideni rekonstrukcija ali novogradnja.
- Ohranjanje celovitosti območij kmetijskih operacij, ki jih merimo in ocenjujemo s sklenjenostjo območij kmetijskih površin, izraženo s številom posegov predvidene variante na sklenjeno območje kmetijskih površin, ki ni manjše od 5 hektarjev. Kot vir podatkov so upoštevani podatki v veljavnih prostorskih planih občin.

Prvi kazalnik je izražen s površino kmetijskih površin v hektarih na območju meje cestnega telesa, kjer je predvidena novogradnja ali rekonstrukcija. Zaradi zagotavljanja gospodarne in prostorsko racionalne rabe kmetijskih zemljišč, zmanjševanja možnosti njihovega onesnaževanja in poslabšanje kvalitete ter da se zagotovi njihov dolgoročni potencial, predpostavljamo, da je boljša tista varianta (višja ocena), ki s čim manjšo površino poseže na obstoječa območja kmetijskih zemljišč.

Drugi kazalnik je izražen z deležem površin območij kmetijskih operacij v primerjavi s kmetijskimi površinami na območju meje cestnega telesa, kjer je predvidena novogradnja ali rekonstrukcija. Zaradi zagotavljanja gospodarne in prostorsko racionalne rabe kmetijskih zemljišč ter območij kmetijskih operacij, zmanjševanja možnosti njihovega onesnaževanja in poslabšanje kvalitete ter da se zagotovi njihov dolgoročni potencial, predpostavljamo, da je boljša tista varianta (višja ocena), ki ima nižji delež takšnih površin.

Tretji kazalnik je izražen s številom posegov cestnega telesa, kjer je predvidena novogradnja ali rekonstrukcija obstoječe trase na območij sklenjenih kmetijskih površin. Kot sklenjene kmetijske površine obravnavamo območja, katerih površina znaša 5 hektarjev ali več. Zaradi zagotavljanja gospodarne in prostorsko racionalne rabe kmetijskih zemljišč, zmanjševanja možnosti njihovega onesnaževanja in poslabšanje kvalitete ter da se zagotovi njihov dolgoročni potencial, predpostavljamo, da je boljša tista varianta (višja ocena), ki v čim manjšem številu poseže na sklenjena območja kmetijskih zemljišč.

Tabela II-9: Cilj II-4: Preudarna raba naravnih virov,
Podcilj 4.3: Ohranjanje pridelovalnega potenciala tal za kmetijsko rabo

Cilj		Preudarna raba naravnih virov						
Podcilj		Ohranjanje pridelovalnega potenciala tal za kmetijsko rabo						
merilo		Nadzor nad spreminjanjem kmetijskih površin Ohranjanje potencialov za razvoj kmetijske dejavnosti in kmečkih gospodarstev				Ohranjanje celovitosti območij kmetijskih operacij		ocena skupaj
kazalnik		Spremembe velikosti kmetijskih površin (ha)	ocena	Delež površin območij kmetijskih operacij (ha / %)	ocena	Sklenjenost kmetijskih površin	ocena	
varianta	OPNVR	71,2	4	0,7 / 1,0%	5	45	4	
	V1	69,4	4	10,2 / 14,7%	3	40	4	4
	V2	92,6	3	6,9 / 7,5%	4	60	3	3

stolpec1: več kot 100,0=2; 75,1-100,0=3; 50,1-75,0=4;manj kot 50,1 =5;

stolpec 2: več kot 10,0%=3; 5,1%-10,0%=4, 0%-5,0%=5

stolpec 3: 0-20=5; 21-45=4; 46-60=3; več kot 60=2

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianta OPNVR je ocenjena z oceno 4 (bolj primerna). Sprememba velikosti kmetijskih površin je približno enaka kot pri varianti V2 ter ugodnejša kot pri varianti V1. Delež površin kmetijskih operacij je med vsemi variantami najugodnejši, gledano po površini ali v odstotkih, posegi na sklenjena kmetijska območja pa so podobna, kot pri varianti V1. Varianti V1 in V2 sta ocenjeni s 4 (bolj primerna) in 3 (primerna). Pri varianti V1 nekoliko izstopa poseganje na površine kmetijskih operacij, pri varianti V2 pa sprememba kmetijskih površin in posegi na sklenjena kmetijska območja.

Cilj II-4: Preudarna raba naravnih virov

Podcilj 4.4: Uravnotežena oskrba z mineralnimi surovinami

Merila za ugotavljanje doseganje cilja so:

- ohranjanje potencialov za pridobivanje mineralnih surovin, ki se ocenjuje s posegom predlagane variante v obstoječa ali predvidena območja pridobivanja mineralnih surovin. Kot vir podatkov so upoštevani podatki v veljavnih prostorskih planih.
- prevoz mineralnih surovin, ki se ocenjuje s številom obstoječih ali predvidenih lokacij pridobivanja mineralnih surovin v pasih 500 in 1000 metrov od osi variante, Kot vir podatkov so upoštevani podatki v veljavnih prostorskih planih.

Prvi kazalnik je izražen s številom posegov in površino (v hektarjih) posega meje cestnega telesa na območje obstoječe ali predvidene lokacije pridobivanja mineralnih surovin. Zaradi zagotavljanja gospodarne in prostorsko racionalne rabe mineralnih surovin (neobnovljivi naravni vir), ter se s predvidevanjem omejitev za druge vrste rabe zagotovi njihov dolgoročni potencial, predpostavljamo, da je boljša tista varianta (višja ocena), ki ne ali pa čim manjkrat in s čim manjšo površino poseže na obstoječa ali predvidena območja pridobivanja mineralnih surovin.

Drugi kazalnik je izražen s številom obstoječih (npr. 1x obstoječe) in predvidenih (npr. 1x predvideno) območij. Zaradi zagotavljanja uravnotežene oskrbe z mineralnimi surovinami, predpostavljamo, da je boljša tista varianta (višja ocena), ki ima v pasu 500 ali 1000 metrov

od osi variante, večje število obstoječih ali predvidenih (skupaj) območij pridobivanja mineralnih surovin.

*Tabela II-10: Cilj II-4: Preudarna raba naravnih virov
Podcilj 4.4: Uravnotežena oskrba z mineralnimi surovinami*

Cilj		Preudarna raba naravnih virov				
Podcilj		Uravnotežena oskrba z mineralnimi surovinami				
merilo		Ohranjanje potencialov pridobivanja mineralnih surovin		Prevoz mineralnih surovin		ocena skupaj
kazalnik		Območja, lokacije pridobivanja mineralnih surovin	ocena	Razdalja do lokacij pridobivanja mineralnih surovin	ocena	
varianta	OPNVR	1 x 0,55 (obstoječe), 1 x 0,42 (predvideno)	3	500 metrov 6 x obstoječe, 3 x predvideno 1000 metrov 6 x obstoječe, 4 x predvideno	3/3	3
	V1	/	5	500 metrov 14 x obstoječe, 2 x predvideno 1000 metrov 20 x obstoječe, 9 x predvideno	4/4	4
	V2	/	5	500 metrov 20 x obstoječe, 5 x predvideno 1000 metrov 23 x obstoječe, 11 x predvideno	5/5	5

stolpec1: ni posega=5; 1x poseg (predvideno ali obstoječe)=4; 2x poseg (predvideno ali obstoječe)=3; več kot 2x poseg (predvideno ali obstoječe)=2

stolpec1/1: 0x =1; 1-5x (predvideno ali obstoječe)=2; 6-15x (predvideno ali obstoječe)=3; 15-20x (predvideno ali obstoječe)=4; 21 ali večkrat (predvideno ali obstoječe)=5

stolpec1/2: 0x =1; 1-5x (predvideno ali obstoječe)=2; 6-20x (predvideno ali obstoječe)=3; 20-30x (predvideno ali obstoječe)=4; 31 ali večkrat (predvideno ali obstoječe)=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianta V2 je v vseh kazalnikih bila ocenjena z oceno 5 (zelo primerna), saj s svojo traso ne posega na območja mineralnih surovin, poleg tega pa je na razdaljah 500 in 1000 metrov od njene osi največ obstoječih ali predvidenih lokacij pridobivanja mineralnih surovin.

Varianta V1 prav tako ne posega na obstoječa območja mineralnih surovin, se pa v razdalji 500 in 1000 metrov nahaja manj obstoječih ali predvidenih lokacij pridobivanja mineralnih surovin, zato je ocenjena s skupno oceno 4 (bolj primerna). Varianta OPNVR posega na eno obstoječo in eno predvideno območja mineralnih surovin, zato je ocenjena s skupno oceno 3 (primerna).

Cilj II-5: Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij

Podcilj 5.1: Spodbujanje razvoja središč regionalnega in občinskega pomena kot središč regionalnih območij

Merilo za ugotavljanje doseganje cilja je:

- vloga majhnih in srednje veliki mest v urbanem sistemu, ki jo merimo in ocenjujemo:
 - z navezovanjem nacionalnih, občinskih in lokalnih središč na predlagano traso preko priključkov, ki so v prostor umeščeni tako, da vzpostavljajo dobro povezavo med naselji;
 - s številom in površino centralnih dejavnosti, merjeno po prometnih conah.

Boljša je tista varianta, ki navezuje večje število nacionalnih, občinskih in lokalnih središč (višja ocena), ter tista, pri kateri je v prometnih conah več območij in večja površina centralnih dejavnosti.

*Tabela II-11: Cilj II-5: Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij
Podcilj 5.1: Spodbujanje razvoja središč nacionalnega in regionalnega pomena*

Cilj		Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij						
Podcilj		Spodbujanje razvoja središč nacionalnega in regionalnega pomena						
merilo		Vloga majhnih in srednje veliki mest v urbanem sistemu						ocena skupaj
kazalnik		navezovanje nacionalnih, občinskih in lokalnih središč na predlagano traso	ocena	območja centralnih dejavnosti (št. območij)	ocena	območja centralnih dejavnosti (površina v ha)	ocena	
varianta	OPNVR	2 nacionalni središči / 8 občinskih središč / 1 lokalno središče	5/4/3	428	3	378,5	3	3
	V1	1 nacionalno središče / 8 občinskih središč / 2 lokalno središče	3/4/5	448	4	417,4	4	4
	V2	2 nacionalni središči / 10 občinskih središč / 2 lokalno središče	5/5/5	508	5	470,3	5	5

stopnja 1/1: 0=1; 1=3, 2=5;

stopnja 1/2: 0-2=1; 3-5=2; 6-8=4, nad 9=5

stopnja 1/3: 0=1; 1=3; 2=5

stopnja 2: 0-340=1; 340-400=2; 400-440=3; 440-500=4; 500-540=5

stopnja 3: 0-300=1; 300,1-350=2; 350,1-400=3; 400,1-450=4; 450,1-500=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT:

Na varianto V2 se navezuje dve nacionalni središči Celje in Novo mesto, deset občinskih središč (Celje, Laško, Radeče, Sevnica, Mokronog-Trebelno, Škocjan, Šmarješke Toplice, Novo mesto, Šentrupert, Trebnje) in dve lokalni središči Rimske Toplice ter Mirna. Varianto V2 ocenjujemo po številu vseh omenjenih navezav z oceno 5 (zelo primerno). Varianti V1 in OPNVR sta po kvantitativnih rezultatih izenačeni, vendar je varianta OPNVR bolj primerna, saj navezuje dve nacionalni središči (Celje in Novo mesto), medtem ko varianta V1 navezuje le eno nacionalno središče (Celje), zato je ovrednotena kot primerna.

Po številu območij centralnih dejavnosti in njihovi površini merjeni v hektarjih, je najboljša ocenjena varianta V2, ki ima znotraj obravnavanih prometnih con 508 območij namenjenih za centralne dejavnosti. Velikost omenjenih površin je 470,3 ha. Varianta V1 je po številu in površini območij centralnih dejavnosti ocenjena z oceno 4 (bolj primerna), varianta OPNVR pa z oceno 3 (primerna), saj ima najmanjše število območij centralnih dejavnosti in posledično tudi manjšo površino.

Cilj II-5: Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij

Podcilj 5.2: Spodbujanje funkcijske in infrastrukturne povezanosti mest in drugih naselij

Merilo za ugotavljanje doseganje cilja je:

- Prometna povezanost z različnimi vrstami prometa, ki jo merimo in ocenjujemo z:
 - deležem prebivalcev v dosegu priključka – 1 km;
 - deležem prebivalcev v dosegu priključka – 3 km

Najboljša je varianta z večjim številom povezav ter z boljšo funkcijsko povezanosti.

Tabela II-12: Cilj II-5: Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij

Podcilj 5.2: Spodbujanje funkcijske in infrastrukturne povezanosti mest in drugih naselij

Cilj		Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij				
Podcilj		Spodbujanje funkcijske in infrastrukturne povezanosti mest in drugih naselij				
merilo		Prometna povezanost z različnimi vrstami prometa				ocena skupaj
kazalnik		Delež prebivalcev v dosegu priključka – 1 km (%)	ocena	Delež prebivalcev v dosegu priključka – 3 km (%)	ocena	
varianta	OPNVR	4,6	2	56,3	4	3
	V1	30,4	5	77,7	5	5*
	V2	18,32	4	79,7	5	5

Stolpec 1: 0=1; 1-5=2, 5,1-15=3, 15,1-25=4; 25,1-35=5

Stolpec 2: 0-4=1; 4,1-20=2, 20,1-40=3, 40,1-60=4; 60,1-80=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianti V1 in V2 imata največji delež prebivalstva v dosegu priključkov 1km in 3 km v primerjavi z varianto OPNVR, zato je njuna skupna ocena 5 (zelo primerna). Ker je pri varianti V1 skupni povprečni delež obeh kazalnikov večji, kot pri varianti V2, predlagamo varianto V1 kot najbolj ustrezno. Varianta OPNVR ima najnižji delež prebivalcev v dosegu priključkov 1 km in 3 km, zato je ocenjena s skupno oceno 3 (primerna).

Cilj II-5: Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij

Podcilj 5.3: Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo, podprto z javnim potniškim prometom

Pri podcilju zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo, podprto z javnim potniškim prometom smo obravnavali povezanost železniškim potniških sistemov, povezanosti z avtobusnim potniškim sistemom pa ne. Na trasah predlaganih variant se avtobusna postajališča pojavljajo zelo na gosto ter pri variantah V1 in V2 enako. Ocenili smo, da rezultat ne bi prispeval k oceni o kvaliteti variant.

Merilo za ugotavljanje doseganje cilja je:

- vrste in povezanost javnih potniških sistemov, ki ga merimo in ocenjujemo z:
 - deležem prebivalcev v dosegu javnega potniškega prometa – 1 km, izraženim v odstotkih glede na celotno število prebivalcev v občinah. Kot vir podatkov so

upoštevani podatki stalnih in začasnih prebivalcev po E-HIŠ (vir: MNZ, maj 2010) v pasu 1 kilometer od železniških postajališč,

- o deležem prebivalcev v dosegu javnega potniškega prometa – 3 km, izraženim v odstotkih glede na celotno število prebivalcev v občinah. Kot vir podatkov so upoštevani podatki stalnih in začasnih prebivalcev po E-HIŠ (vir: MNZ, maj 2010) v pasu 3 kilometre od železniških postajališč.

Boljša je tista varianta (višja ocena), ki ima višji delež prebivalcev v dosegu javnega potniškega prometa – 1 km in 3 km.

*Tabela II-13: Cilj II-5: Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij
Podcilj 5.3: Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo, podprto z javnim potniškim prometom*

Cilj		Razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij				
Podcilj		Zagotavljanje povezanosti urbanih naselij in njihovih zaledij z učinkovitejšo mobilnostjo, podprto z javnim potniškim prometom				
merilo		Vrste in povezanost javnih potniških sistemov				ocena skupaj
kazalnik		Delež prebivalcev v dosegu javnega potniškega prometa – 1 km	ocena	Delež prebivalcev v dosegu javnega potniškega prometa – 3 km	ocena	
varianta	OPNVR	40,7%	5	82,1%	5	5
	V1	41,6%	5	80,6%	5	5
	V2	41,5%	5	80,3%	5	5

Stolpec 1: 0-10=1; 10,1-20=2; 20,1-30=3; 30,1-40=4; 40,1-50,5=5

Stolpec 2: 0-20=1; 20,1-40=2; 40,1-60=3; 60,1-80=4; 80,1-100,5=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Med variantami V1, V2 in OPNVR ni bistvenih odstopanj pri izračunu deleža prebivalcev v dosegu javnega potniškega prometa – 1 km in 3 km, zato vse tri variante ocenjujemo z oceno 5 (zelo primerna).

Cilj II-6: Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij

Podcilj 6.1: Varna, socialno pravična, vitalna, zdrava in urejena mesta ter druga naselja

Merilo za ugotavljanje doseganje cilja je:

- stanje prebivalstva, ki ga merimo in ocenjujemo z demografskim kazalnikom (indeksom staranja), izraženim v odstotkih. Uporabljeni so podatki iz SI-STAT podatkovnega portala (SURS, junij 2009)

Boljša je tista varianta (višja ocena), ki ima nižjo vrednost indeksa staranja. Čim nižji je indeks, tem večji je delež mladih, in čim višji je, tem več je starejših.

Tabela II-14: Cilj II-6: Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij
Podcilj 6.1: Varna, socialno pravična, vitalna, zdrava in urejena mesta ter druga naselja

Cilj		Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij		
Podcilj		Varna, socialno pravična, vitalna, zdrava in urejena mesta ter druga naselja		
merilo		Stanje prebivalstva		ocena skupaj
kazalnik		Demografski kazalnik (indeks staranja)	ocena	
varianta	OPNVR	112,3	4	4
	V1	117,1	4	4
	V2	97,9	5	5

stolpec 1: 80-100=5, 100,1-120=4, 120,1-140=3, 140,1-160=2, 160,1-180=1

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Največji delež mladega prebivalstva ima varianta V2, saj je vrednost indeksa staranja najnižja (97,9%) v primerjavi z variantama V1 in OPNVR. Varianta V2 poteka preko občin, ki ima večji delež mladega prebivalstva, kar vzpostavlja pogoje za hitrejši gospodarski razvoj obravnavanih območja. Ocenjujemo jo z oceno 5 (zelo primerna). Varianti V1 in OPNVR se bistveno ne razlikujeta v vrednosti indeksa staranja. Obe varianti imata višjo vrednost indeksa staranja v primerjavi z varianto V2, in s tem večje število starejšega prebivalstva, zato sta ocenjeni z nižjo oceno 4 (bolj primerni).

Cilj II-6: Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij

Podcilj 6.2: Zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja

Merilo za ugotavljanje doseganje cilja je:

- Celovitost obstoječih in načrtovanih/potencialnih območij za centralne dejavnosti, ki jih merimo in ocenjujemo s:
 - površino območij za centralne dejavnosti, izraženo v hektarjih. Kot vir podatkov smo upoštevali veljavne prostorske plane občin, podatki pa so bili zajeti po prometnih conah,
 - površino območij za šport in rekreacijo, izraženo v hektarjih. Kot vir podatkov smo upoštevali veljavne prostorske plane občin, podatki pa so bili zajeti po prometnih conah,
 - strukturni deleži centralnih dejavnosti in površin območij za šport in rekreacijo med posameznimi območji znotraj naselij, izraženimi v odstotkih. Kot vir podatkov smo upoštevali veljavne prostorske plane občin, podatki pa so bili zajeti po prometnih conah,
 - zadosten odmik naselij od predvidene trase v pasovih 100 in 300 metrov od osi variante. Rezultat so površine naselij, ki se nahajajo v pasu 100 in 300 metrov od osi posamezne variante, izražene v hektarjih. Kot vir podatkov smo upoštevali veljavne prostorske plane občin.

Boljša je tista varianta (višja ocena), ki ima višje vrednosti pri prvem, drugem in tretjem kazalniku ter tista, ki ima nižje vrednosti pri zadnjem kazalniku.

Tabela II-15: Cilj II-6: Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij
Podcilj 6.2: Zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja

Cilj		Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij								
Podcilj		Zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja								
merilo		Celovitost obstoječih in načrtovanih/potencialnih območij za centralne dejavnosti								ocena skupaj
kazalnik		Površina območij za centralne dejavnosti (ha)	ocena	Površina območij za šport in rekreacijo (ha)	ocena	Strukturni deleži med posameznimi območji znotraj naselij	ocena	Zadosten odmik naselij od površin naselij v ha od predvidene trase (0-100m, 100-300 m)	ocena	
varianta	OPNVR	378,5	3	356,8	3	7,8/5,5	4/4	55,4/220,1	4/4	4
	V1	417,4	4	377,5	4	7,7/5,4	3/3	119,6/428,8	3/3	3
	V2	470,3	5	449,2	5	8,0/6,0	5/5	117,8/416,6	3/3	4*

stolpec 1: 0-300=1; 300,1-350=2; 350,1-400=3; 400,1-450=4; 450,1-500=5
 stolpec 2: 0-300=1; 300,1-350=2; 350,1-370=3; 370,1-400=4; 400,1-450=5
 stolpec 3/1: 0-7,0=1; 7,1-7,4=2; 7,4-7,7=3; 7,8-7,9=4; nad 8,0=5
 stolpec 3/2: 0-4,0=1; 4,1-4,8=2; 4,8-5,4=3; 5,5-5,9=4; 6-6,5=5
 stolpec 4/1: manj kot 50,0=5; 50,0-100,0=4; več kot 100,0=3
 stolpec 4/1: manj kot 200,0=5; 200,0-400,0=4; Več kot 400,0=3

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Velikost površin za centralne dejavnosti ter šport in rekreacijo izstopa pri varianti V2, varianta OPNVR pa zaradi zadostnega odmika te površine najmanj prizadene. Vrednosti variante V1 so srednje. Varianti V2 in OPNVR sta ocenjeni z oceno 4 (bolj primerna) varianta V1 pa z oceno 3 (primerna). Prednost dajemo varianti V2, saj je skupni seštevek ocen posameznih kazalnikov najvišji.

Cilj II-6: Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij

Podcilj 6.3: Zagotavljanje varstva ljudi, premoženja, kulturne dediščine in okolja z ustreznim varstvom pred naravnimi in drugimi nesrečami

Merili za ugotavljanje doseganje cilja sta:

- ukrepi varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami (poplave) ter
- poplavne površine, ki ju merimo in ocenjujemo s:
 - posegom predlagane variante na območja, ki jih ogrožajo naravne ali druge nesreče, izraženo v hektarih in vrsto zaščitnega ukrepa. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o erozijskih in plazovitih območjih v Republiki Sloveniji (vir: ARSO, 2006). Pri tem smo upoštevali samo tiste površine, kjer sta predvideni rekonstrukcija in novogradnja.
 - posegom predlagane variante na območje poplavnih površin, izraženo v hektarih in vrsto poplavnega območja. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o kategorizaciji vodotokov in poplavih (redke, pogoste in katastrofalne) v Republiki Sloveniji (vir: ARSO, 2006). Pri tem smo upoštevali samo tiste površine, kjer sta predvideni rekonstrukcija in novogradnja

Boljša je tista varianta (višja ocena), ki najmanj posega na območja, ki jih ogrožajo naravne ali druge nesreče (najboljša med tistimi, ki posegajo pa so na območji, kjer so običajni

zaščitni ukrepi, najslabše pa na območjih strogega varovanja) ter na območja poplavnih površin (najboljša med tistimi, ki posegajo pa so na območjih z redkimi poplavami, najslabše pa na območjih s katastrofalnimi poplavami).

*Tabela II-16: Cilj II-6: Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij
Podcilj 6.3: Zagotavljanje varstva ljudi, premoženja, kulturne dediščine in okolja z ustreznim varstvom pred naravnimi in drugimi nesrečami*

Cilj		Kvaliteten razvoj in privlačnost mest ter drugih naselij				
Podcilj		Zagotavljanje varstva ljudi, premoženja, kulturne dediščine in okolja z ustreznim varstvom pred naravnimi in drugimi nesrečami				
merilo		ukrepi varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami		poplavne površine		ocena skupaj
kazalnik		območja, ki jih ogrožajo naravne ali druge nesreče - plazovi	ocena	delež poplavnih površin	ocena	
varianta	OPNVR	29,2 zahtevnejši zaščitni ukrepi 68,6 običajni zaščitni ukrepi	5/4/4	4,7- katastrofalne poplave 1,3- pogoste poplave 5,2- redke poplave	5/4/4	4
	V1	0,61 strogo varovanje 35,0 zahtevnejši zaščitni ukrepi 147,5 običajni zaščitni ukrepi	1/2/3	41,1- katastrofalne poplave 1,3- pogoste poplave 11,9- redke poplave	2/4/2	2
	V2	0,61 strogo varovanje 33,0 zahtevnejši zaščitni ukrepi 161,5 običajni zaščitni ukrepi	1/3/2	26,6- katastrofalne poplave 3,3- pogoste poplave 11,3- redke poplave	3/3/3	3

stolpec 1/1: 0=5; 0,3=3; nad 0,6=1

stolpec 1/2: 0-25,5=5; 25,6-29,5=4; 29,6-33=3; 33,1-35=2; nad 35=1

stolpec 1/3: 0-50,5=5; 50,6-100=4; 100,1-150=3; 150,1-200=2; nad 200=1

stolpec 2/1: 0-15=5; 15,1-25,5=4; 25,6-35=3; 35,1-45=2; nad 45=1

stolpec 2/2: 0-1,5=5; 1,6-2,5=4; 2,6-3,5=3; 3,6-4,5=2; nad 4,5=1

stolpec 2/3: 0-7,5=5; 7,5-9=4; 9,1-11,5=3; 11,6-13=2; nad 13=1

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianta OPNVR ima najvišjo skupno oceno, saj najmanj posega na površine (97,8 ha) ogrožene zaradi naravnih in drugih nesreč (plazovi) in ima najmanjši delež poplavnih površin (11,2%), zato jo ocenjujemo z oceno 4 (bolj primerna). Skupna ocena variante V2 je ovrednotena nekoliko slabše, z oceno 3 (primerna), saj posega na več površin ogroženih zaradi naravnih in drugih nesreč – plazovi (195,11 ha) in ima večji delež poplavnih površin (41,2%), kot variant OPNVR. Najslabše je ocenjena varianta V1, ki v skupnem seštevku obeh kriterijev posega na največ območij ogroženih zaradi naravnih in drugih nesreč - plazovi (183,11 ha) in na poplavne površine (54,3%), zato jo vrednotimo kot manj primerno.

Cilj II-7: Skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi,
Podcilj 7.1: Povezanost obmejnih urbanih in drugih območij

Merilo za ugotavljanje doseganje cilja je:

- Pretok ljudi, blaga, storitev in kapitala med posameznimi območji, ki ga merimo in ocenjujemo s:
 - številom dnevnih migrantov po posameznih občinah. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o številu dnevnih migrantov za vsako posamezno občino v letu 2008 (SURs, 2008),

- Število tovornih in osebnih vozil. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o povprečnem letnem dnevnem prometu (avtomatsko štetje leta 2006) po prometnih conah na širšem območju koridorja poteka tras.

Boljša je tista varianta (višja ocena), pri katerih so vrednosti večje.

*Tabela II-17: Cilj II-7: Skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi
Podcilj 7.1: Povezanost obmejnih urbanih in drugih območij*

Cilj		Skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi						
Podcilj		Povezanost obmejnih urbanih in drugih območij						
merilo		Pretok ljudi, blaga, storitev in kapitala med posameznimi območji						ocena skupaj
kazalnik		Število dnevnih migrantov	ocena	Število tovornih vozil	ocena	Število osebnih vozil	ocena	
varianta	OPNVR	4.887	3	22.435	3	278.609	3	3
	V1	7.998	4	24.183	5	299.618	5	5
	V2	8.216	5	23.275	4	285.950	4	4

Stolpec 1: 0=1; do 2.000=2; 2.000-5.000=3; 5.000-8.000=4; več kot 8.000=5

Stolpec 2: 0-21.000=1; 21.000-22.000=2; 22.000-23.000=3; 23.000-24.000=4; več kot 24.000=5

Stolpec 3: 0-260.000=1; 260.000-270.000=2; 270.000-280.000=3; 280.000-290.000=4; več kot 290.000=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Za najbolj ustrezno varianto z vidika pretoka ljudi, blaga, storitev in kapitala med posameznimi območji se je izkazala varianta V1, ki je v skupni oceni ovrednotena z oceno 5 (zelo primerno). Pri varianti V2 je pretok tovornih vozil (23.275) in osebnih vozil (285.950) manjše kot pri varianti V1, zato jo ocenjujemo z oceno 4 (bolj primerno). Varianta OPNVR je v vseh kazalnikih ocenjena z najnižjo oceno v primerjavi z varianto V1 in V2, zato jo ocenjujemo z oceno 3 (primerna).

Cilj II-8: Povezanost infrastrukturnih omrežij s slovenskimi in sosednjimi infrastrukturnimi sistemi

Podcilj 8.1: Boljša povezanost prometnih infrastrukturnih omrežij z evropskimi, slovenskimi in sosednjimi prometnimi koridorji

Merila za ugotavljanje doseganje cilja so:

- Razbremenitev naselja tranzitnega prometa, vpenjanje v sistem daljinskih povezav in drugi ukrepi prometne politike za izboljšanje povezanosti in dostopnosti, ki jih merimo in ocenjujemo z:
 - deležem prebivalcev z dostopom do avtoceste v radiju 1 km, izraženim v odstotkih glede na celotno število prebivalcev v občinah. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o stalnih in začasnih prebivalcih po E-HIŠ (vir: MNZ, maj 2010).
 - deležem prebivalcev z dostopom do avtoceste v radiju 5 km, izraženim v odstotkih glede na celotno število prebivalcev v občinah. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o stalnih in začasnih prebivalcih po E-HIŠ (vir: MNZ, maj 2010).

Boljša je tista varianta (višja ocena), ki ima višji delež prebivalcev z dostopom do avtoceste v radiju 1 km in 3 km.

Tabela II-18: Cilj II-8: Povezanost infrastrukturnih omrežij s slovenskimi in sosednjimi infrastrukturnimi sistemi

Podcilj 8.1: Boljša povezanost prometnih infrastrukturnih omrežij z evropskimi, slovenskimi in sosednjimi prometnimi koridorji

Cilj		Povezanost infrastrukturnih omrežij s slovenskimi in sosednjimi infrastrukturnimi sistemi				
Podcilj		Boljša povezanost prometnih infrastrukturnih omrežij z evropskimi, slovenskimi in sosednjimi prometnimi koridorji				
merilo		Razbremenitve naselja tranzitnega prometa, vpenjanje v sistem daljinskih povezav, drugi ukrepi prometne politike za izboljšanje povezanosti in dostopnosti				ocena skupaj
kazalnik		Delež prebivalstva z dostopom do AC - v radiju 1 km	ocena	Delež prebivalstva z dostopom do AC - v radiju 3 km	ocena	
varianta	OPNVR	7,8 %	4	60,2%	5	5
	V1	5,8%	3	38,4%	3	3
	V2	6,5 %	3	48,9%	4	4

Stolpec 1: 1-3=1; 3,1-5=2; 5,1-7=3; 7,1-9=4; nad 9,1=5

Stolpec 2: 0-20,5=1; 20,6-30,5=2; 30,6-40,5=3; 40,6-50,5=4; 50,6-60,5=5

OBRAZLOŽITEV OCEN ODSEKOV IN VARIANT

Varianta OPNVR ima največji delež prebivalstva z dostopom do AC v radiju 1 km in 3 km, zato je ocenjena z oceno 5 (zelo primerna). Varianta V2 ima manjši delež prebivalstva z dostopom do AC v radiju 1 km in 3 km, v primerjavi z varianto OPNVR, zato je njena skupna ocena 4 (bolj primerna). Najmanjši delež prebivalstva z dostopom do AC ima varianta V1, zato je ocenjena z oceno 3 (primerna).

Cilj II-9: Razvoj usklajen s prostorskimi omejitvami

Podcilj 9.1: Usmerjanje prostorskega razvoja izven območij, ki jih ogrožajo naravne ali druge nesreče

Merilo za ugotavljanje doseganje cilja je:

- obstoječa in namenska raba površin, ki jo merimo in ocenjujemo z:
 - deležem pozidanih površin na ogroženih območjih, izraženo v odstotkih v primerjavi s pozidanimi površinami. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o erozijskih in plazovitih območjih v Republiki Sloveniji (vir: ARSO, 2006), o poplavih (redke, pogoste in katastrofalne) v Republiki Sloveniji (vir: ARSO, 2006) ter dejanska raba prostora v občinah (vir: MKGP, januar 2010). Podatke smo zajemali po prometnih conah.
 - delež prebivalstva na ogroženih območjih, izraženo v odstotkih v primerjavi s celotnim številom prebivalstva po prometnih conah. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o erozijskih in plazovitih območjih v Republiki Sloveniji (vir: ARSO, 2006), o poplavih (redke, pogoste in katastrofalne) v Republiki Sloveniji (vir: ARSO, 2006), podatki o stalnih in začasnih prebivalcih po E-HIŠ (vir: MNZ, maj 2010). Podatke smo zajemali po prometnih conah.

Boljša je tista varianta, ki ima manjši delež pozidanih površin in delež prebivalstva na ogroženih območjih.

Tabela II-19: Cilj II-9: Razvoj usklajen s prostorskimi omejitvami
Podcilj 9.1: Usmerjanje prostorskega razvoja izven območij, ki jih ogrožajo naravne ali druge nesreče

Cilj		Razvoj usklajen s prostorskimi omejitvami				
Podcilj		Usmerjanje prostorskega razvoja izven območij, ki jih ogrožajo naravne ali druge nesreče				
merilo		Obstoječa in namenska raba površin				ocena skupaj
kazalnik		delež pozidanih površin na ogroženih območjih (%)	ocena	delež prebivalstva na ogroženih območjih (%)	ocena	
varianta	OPNVR	4,1	3	46,9	2	3
	V1	3,9	4	36,2	3	4
	V2	3,9	4	45,9	2	3

stolpec 1: 0-2=5; 2,1-4=4; 4,1-6=3; 6,1-8=2; nad 8=1

stolpec 2 : 0-20=5, 20,1-30=4, 30,1-40=3, 40,1-50=2; 50,1-60=1

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianta V1 ima najmanjši delež pozidanih površin in delež prebivalstva na ogroženih območjih, zato je ocenjena z oceno 4 (bolj primerna). Varianti V2 in OPNVR sta ocenjeni s skupno oceno 3 (primerni), vendar je varianta V2 po vrednosti deleža pri obeh kazalnikih primernejša kot varianta OPNVR.

Cilj II-10: Ohranjanje narave

Podcilj 10.1: Spodbujanje ohranjanja biotske raznovrstnosti, naravnih vrednot in naravnih procesov kot bistvenih sestavin kakovostnega naravnega okolja ter zagotavljanje ustrezne vključitve biotske raznovrstnosti in naravnih vrednot v gospodarjenje z naravnimi viri in prostorom

Merili za ugotavljanje doseganja cilja sta:

- zaokrožena krajinsko pestra območja ter ukrepi politike varstva naravnih vrednot, ki ju merimo z ohranjanjem zaokroženih območij naravnih vrednot in krajin ter zavarovanih območij narave (obstoječa površina), izraženo v hektarjih. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o območjih EPO, naravnih vrednot ter Nature 2000 v Republiki Sloveniji (vir: ARSO, 2009) ter meja cestnega telesa. Pri tem smo upoštevali samo tiste površine, kjer sta predvideni rekonstrukcija ali pa novogradnja predlagane ceste in posegata na ta območja. Kjer je predviden potek po obstoječi trasi in že obstaja poseg na območje, predpostavljamo, da to ni poseg, ki bi ga upoštevali pri vrednotenju variant.

Najboljša je varianta, ki takšnih območij ne tangira oziroma jih tangira s čim manjšo površino.

Tabela II-20: Cilj II-10: Ohranjanje narave

Podcilj 10.1: Spodbujanje ohranjanja biotske raznovrstnosti, naravnih vrednot in naravnih procesov kot bistvenih sestavin kakovostnega naravnega okolja

Cilj		Ohranjanje narave		
Podcilj		Spodbujanje ohranjanja biotske raznovrstnosti, naravnih vrednot in naravnih procesov kot bistvenih sestavin kakovostnega naravnega okolja		
merilo		zaokrožena krajinsko pestra območja ukrepi politike varstva naravnih vrednot		ocena skupaj
kazalnik		ohranjanje zaokroženih območij naravnih vrednot in krajin (obstoječa in nova površina)	ocena	
varianta	OPNVR	EPO: novogradnja 26,2 ha naravne vrednote: novogradnja 12,7 ha NATURA 2000: novogradnja 12,0 Skupaj: novogradnja 50,9 ha	2	2
	V1	EPO: novogradnja 6,5 rekonstrukcija: 8,8 naravne vrednote: novogradnja 3,4 rekonstrukcija: 3,0 NATURA 2000: novogradnja 1,9 rekonstrukcija 1,4 Skupaj: novogradnja: 11,8 Skupaj: rekonstrukcija: 13,2	4	4
	V2	EPO: novogradnja 12,7 rekonstrukcija: 5,6 naravne vrednote: novogradnja 6,9 rekonstrukcija: 4,4 NATURA 2000: novogradnja 3,5 rekonstrukcija 3,3 Skupaj: novogradnja: 23,1 Skupaj: rekonstrukcija: 13,3	3	3

stolpec 1: 0=5; 0,1-25,0=4, 25,1-50,0=3; več kot 50,0=2

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianta V1 najmanj posega na območja ohranjanja narave, zato je ocenjena z oceno 4 (bolj primerna). Varianta V2 je ocenjena z oceno 3 (primerna) ter OPNVR, ki najbolj posega na območja ohranjanja narave pa z oceno 2 (manj primerna).

Cilj II-11: Varstvo okolja

Podcilj 11.1: Vključenost posameznih sestavin varstva okolja v načrtovanje prostorskega razvoja dejavnosti

Merila za ugotavljanje doseganje cilja so:

- ukrepi prostorskega načrtovanja in varstva naravnih vrednot, ki se merijo s protihrupnimi ukrepi (z dolžino protihrupnih ograj po dolžini trase brez tunelov,
- zmanjševanje emisij iz prometa, ki je merjeno z dolžino državnih cest na katerih se bo promet zmanjšal. Zaradi zmanjšanja prometa se bo kakovost bivalnega okolja naseljem ob obstoječih cestah zvišala. Dolžina cest je merjena po prometnih conah.

Boljša je tista varianta, ki ima krajšo dolžino protihrupnih ograj in daljšo dolžino državnih cest, na katerih se bo promet zmanjšal.

Tabela II-21: Cilj II-11: Ohranjanje narave

Podcilj 11.1: Vključenost posameznih sestavin varstva okolja v načrtovanje prostorskega razvoja dejavnosti

Cilj		Varstvo okolja				
Podcilj		Vključenost posameznih sestavin varstva okolja v načrtovanje prostorskega razvoja dejavnosti				
merilo		Ukrepi prostorskega načrtovanja in varstvo naravnih vrednot - protihrupni ukrepi		Zmanjševanje emisij iz prometa		ocena skupaj
kazalnik		Dolžina protihrupnih ograj	ocena	Dolžina državnih cest na katerih se bo promet zmanjšal	ocena	
varianta	OPNVR	6,98 km	5	66,6 km	3	4
	V1	13,68 km	4	100,3 km	4	4
	V2	12,74 km	4	130,8 km	5	5

stolpec 1: 0-10=5; 10,1-15=4; 15,1-20=3; 20,1-25=2; 25,1-30=1

stolpec 1: 0-50=1; 50,1-70=2; 70,1-90=3; 90,1-110=4; nad 110,1=5

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianta V2 je ocenjena skupno oceno 5 (zelo primerna), saj ima najdaljšo dolžino državnih cest, na katerih se bo zmanjšal promet in s tem prispeval k boljši kakovosti bivalnega okolja. Varianti V1 in OPNVR sta ocenjeni s skupno oceno 4 (bolj primerni), saj je vrednost po obeh kazalnikih manj ustrezna od variante V2.

8 SKLOP III: PROSTORSKA IDENTITETA

Cilj III-12: Kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti

Podcilj 12.1: Spodbujanje ohranjanja in razvoja kulturne raznovrstnosti kot osnove za kakovostno nacionalno prostorsko prepoznavnost, kvalitetno bivalno okolje in socialno vključenost

Merila za ugotavljanje doseganje cilja so:

- tipološka in morfološka razmerja v prostoru/naseljih,
- značilna vidna podoba naselja oziroma kulturne krajine in
- celovitost obstoječih naselij ohranjanje obstoječe parcelne strukture (prilagajanje poteka ceste parcelni strukturi).

V stolpcu sprememba tlorisne zasnove naselja, s čimer merimo verjetno doseg ciljev tipološka in morfološka razmerja v prostoru/naseljih, značilna vidna podoba naselja oziroma kulturne krajine in celovitost obstoječih naselij ohranjanje obstoječe parcelne strukture (prilagajanje poteka ceste parcelni strukturi) so rezultati izraženi s potekom trase mimo naselja (a), s potekom po robu naselja (b), s potekom po obstoječi trasi (c), s potekom trase, ki preseka naselje (d), v pasu 1000 m od osi variante.

Boljša je tista varianta, ki ne tangira obstoječa naselja in s tem ne poslabšuje stanja tlorisne zasnove naselij.

Tabela III-22 Cilj III-12: Kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti, Podcilj 12.1: Spodbujanje ohranjanja in razvoja kulturne raznovrstnosti kot osnove za kakovostno nacionalno prostorsko prepoznavnost, kvalitetno bivalno okolje in socialno vključenost

Cilj		Kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti									
Podcilj		Spodbujanje ohranjanja in razvoja kulturne raznovrstnosti kot osnove za kakovostno nacionalno prostorsko prepoznavnost, kvalitetno bivalno okolje in socialno vključenost									
merilo		Tipološka in morfološka razmerja v prostoru/naseljih, značilna vidna podoba naselja oziroma kulturne krajine, celovitost obstoječih naselij								ocena skupaj	
kazalnik		Sprememba tlorisne zasnove naselja - se izboljša - se poslabša						ocena			
varianta	OPNVR	a	12	b	3	c	2	d	1	4/4/5/5	5
	V1		16		3		9		3	5/4/4/4	4
	V2		18		3		6		2	5/4/4/4	4

stolpec a: +15=5; 10-14=4; -10=3

stolpec b: 0=5; 1-5=4; 6-10=3; +10=2

stolpec c: 1-5=5; 6-10=4; +10=3

stolpec d: 1=5, 2-5=4; +5=3

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Pri vrednotenju kazalnika spremembe tlorisne zasnove se je kot najustreznejši potek trase izkazal potek variante OPNVR. Slednja preseka najmanj poselitvenih območij in s tem najmanj vpliva na tlorisno zasnovo naselij, zato jo ocenjujemo z oceno 5 (zelo primerna). Varianti V1 in V2 sta ocenjeni s skupno oceno 4 (bolj primerni), vendar je varianta V2 ustreznejša, saj manj poslabšuje stanje tlorisne zasnove naselij, kot varianta V1.

Cilj III-12: Kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti
Podcilj 12.2: Zagotavljanje dostopnosti do dediščine in s tem povečanje identifikacijskih, vzgojnih in gospodarskih potencialov ter njena trajnostna raba

Merilo za ugotavljanje doseganje cilja je:

- zagotoviti ohranjanje in dostop do kulturne dediščine, ki se meri in ocenjuje s številom in velikostjo (hektar) tangiranih objektov in območij kulturne dediščine v pasu 100 metrov od osi predlagane variante. Kot vir podatkov so upoštevani podatki o območjih enot nepremične kulturne dediščine v Republiki Sloveniji (vir: ZVKD, 2008)

Najboljša je varianta, ki tangira čim manjše število objektov in območij kulturne dediščine, ter čim manjšo površino takšnih objektov in območij.

*Tabela III-23 Cilj III-12: Kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti
Podcilj 12.2: Zagotavljanje dostopnosti do dediščine in s tem povečanje identifikacijskih, vzgojnih in gospodarskih potencialov ter njena trajnostna raba*

Cilj		Kulturna raznovrstnost kot temelj nacionalne prostorske prepoznavnosti				
Podcilj		Zagotavljanje dostopnosti do dediščine in s tem povečanje identifikacijskih, vzgojnih in gospodarskih potencialov ter njena trajnostna raba				
merilo		Zagotoviti ohranjanje in dostop do kulturne dediščine				ocena skupaj
kazalnik		Število tangiranih objektov in območij kulturne dediščine	ocena	Velikost tangiranih objektov in območij kulturne dediščine (ha)	ocena	
varianta	OPNVR	26 (12 območij, 14 objektov)	4	10,3 ha (objekti 3,8 ha, območja 6,5 ha)	5	4
	V1	56 (26 območij, 30 objektov)	3	45,0 ha (objekti 5,7 ha, območja 39,3 ha)	4	3
	V2	54 (25 območij, 29 objektov)	3	34,8 ha (objekti 5,0 ha, območja 29,8 ha)	4	3

stolpec 1: 0-25=5, 26-50=4; več kot 50=3

stolpec 2: 0-25,0=5, 25,1-50,0=4; več kot 50,0=3

OBRAZLOŽITEV OCEN VARIANT

Varianta OPNVR najmanj posega na območja ohranjanja kulturne dediščine, zato je ocenjena z oceno 4 (bolj primerna). Varianti V2 in V1 pa sta ocenjeni z oceno 3 (primerna). Kot bolj primerno bi med tema dvema predlagali varianto V2, ki ima bolj ugodne vrednosti posameznih kazalnikov.

9 ZAKLJUČEK

Vrednotenje in primerjava in ocenjevanje variant s prostorskega (razvojno urbanističnega) vidika je bila izdelana za okoljske cilje po treh vsebinskih sklopih:

- prostorska učinkovitost,
- prostorska kvaliteta in
- prostorska identiteta.

Vsebine, ki smo jih obravnavali se nanašajo na:

- vpliv umeščanja (rekonstrukcije) variant ceste v prostor na regionalni razvoj;
- pomen umeščanja (rekonstrukcije) variant ceste na razvoj dejavnosti v prostoru;
- vplivi umeščanja (rekonstrukcije) variant ceste na fizične strukture in morfološke značilnosti prostora;
- vplivi umeščanja (rekonstrukcije) variant ceste na kulturne značilnosti prostora;
- pomen umeščanja (rekonstrukcije) variant glavne ceste na razvoj gospodarske javne infrastrukture.

Pri tem so bili uporabljeni kazalniki in podatki, ki se nanašajo na demografijo, navezovanje in povezovanje naselij, poselitev (stanovanjske površine, centralne dejavnosti in proizvodnja), kakovost bivalnega okolja, rekreacijo, turizem in javne zelene površine, mineralne surovine, kmetijstvo, gozdarstvo, energetsko, prometno infrastrukturo ter obrambo in zaščito.

V nalogi smo variante glede doseganja ciljev, razdeljenih v tri sklope, 11 ciljev in 23 podciljev, ocenjevali in vrednotili s pomočjo 46 meril in 45 kazalnikov.

- I sklop - 3 cilji, 6 podciljev, 10 meril, 8 kazalnikov
- II sklop - 7 ciljev, 15 podciljev, 32 meril, 34 kazalnikov
- III sklop - 1 cilj, 2 podcilja, 4 merila, 3 kazalniki

Rezultat vrednotenja variant je, da so vse variante sprejemljive. Varianti V1 in V2 sta bili ocenjeni kot bolj primerni, varianta OPNVR pa kot primerna.

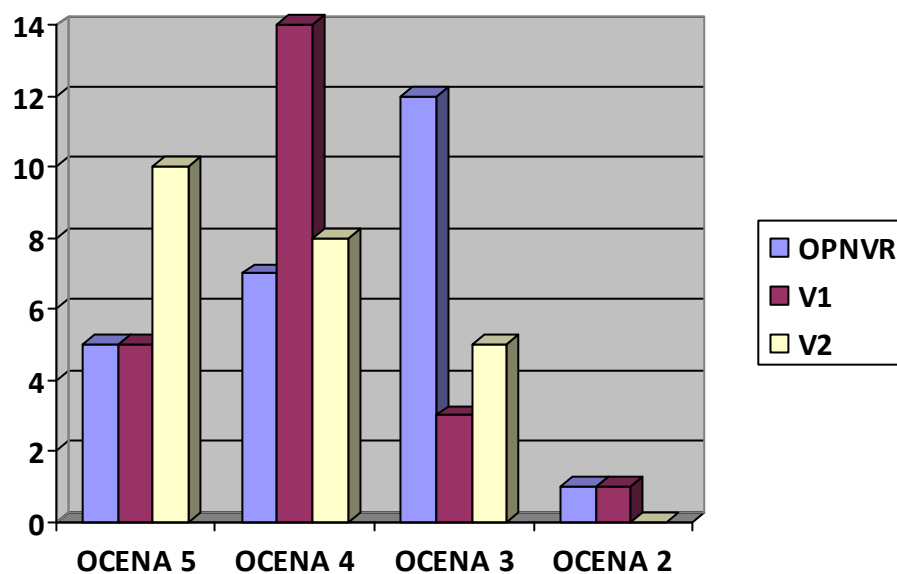
9.1 Obrazložitev skupne ocene variant

Rezultat vrednotenja variant je, da so vse variante sprejemljive. Varianti V1 in V2 sta bili ocenjeni kot bolj primerni, varianta OPNVR pa kot primerna.

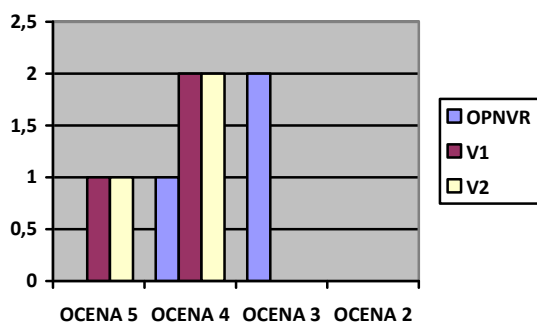
Varianta OPNVR je od 23 ocen za doseganje zastavljenih ciljev bila trikrat ocenjena kot zelo primerna (5), sedemkrat kot bolj primerna (4), dvanajstkrat kot primerna (3), v enem primeru pa je bila ocenjena kot manj primerna (2).

Varianta V1 je od 23 ocen za doseganje zastavljenih ciljev bila petkrat ocenjena kot zelo primerna (5), štirinajstkrat kot bolj primerna (4), trikrat kot primerna (3), v enem primeru pa je bila ocenjena kot manj primerna (2).

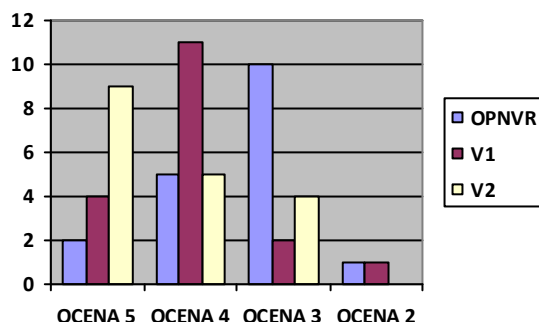
Varianta V2 je od 23 ocen za doseganje zastavljenih ciljev bila desetkrat ocenjena kot zelo primerna (5), osemkrat kot bolj primerna (4) in petkrat kot primerna (3).



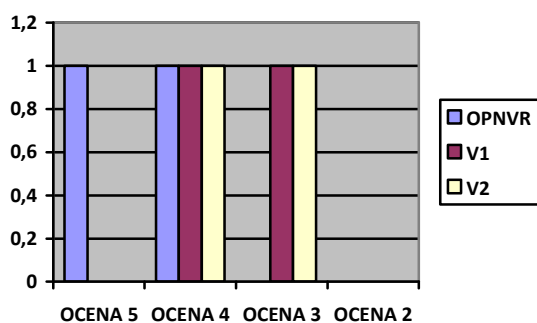
Graf 1: Število doseženih ocen variant skupaj



Graf 2: Število doseženih ocen variant glede na prostorsko učinkovitost



Graf 3: Število doseženih ocen variant glede na prostorsko kvaliteto (II),



Graf 4: Število doseženih ocen variant glede na prostorsko identiteto (III)

Tabela 9-1: Ocene variant glede na prostorsko učinkovitost (I), prostorsko kvaliteto (II) in prostorsko identiteto (III)

	OCENE PO POSAMEZNIH CILJIH																								
sklop	I			II																			III		
podcilj	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	skupaj	
varianta																									
OPNVR	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	5	4	4	4	3	5	3	2	4	5	4	3	
V 1	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5*	5	4	3	2	5	3	4	4	4	4	3	4	
V 2	5	4	4	5	5	5	4	4	3	5	5	5	5	5	4*	3	4	4	3	3	5	4	3	4*	

Razlike med posameznimi variantami so razmeroma majhne. Iz ocen je razvidno, da so vse variante primerne, kot manj primerne sta bili ocenjeni varianti OPNVR zaradi večjega poseganja na območja naravnih vrednot od ostalih dveh variant in varianta V1 zaradi večjega poseganja na območja, ki jih ogrožajo naravne ali druge nesreče (plazovi, poplave).

Varianta V2 je bila ocenjena s skupno oceno bolj primerna (4), tako kot varianta V1. Ker pa je bila večkrat ocenjena kot zelo primerna, kot manj primerna pa nikoli, jo predlagamo kot najustreznejšo varianto.

9.2 Predlog najustreznejše variante

Varianta V2 ima med vsemi tremi variantami najboljše pozitivne učinke na prostorski, socialni, bivalni in sonaravni razvoj. Z njeno izgradnjo je verjetnost povečanja števila prebivalstva in naselitvenih površin na širšem območju koridorja največja. Zaradi tega se bo poselitev na nivoju države razvijala dekoncentrirano in posledično na širšem območju omogočala razvoj različnih dejavnosti družbene javne infrastrukture in povečevala konkurenčnost slovenskih mest in širših urbanih območij v evropskem prostoru.

Z vidika racionalne ter večnamenske rabe prostora je varianta ugodna, ker poteka večji del po trasi obstoječe ceste in ohranja nepozidane površine, ki so namenjene kmetijski ali pa nekmetijski rabi. Hkrati ima tudi povezovalno funkcijo, saj povezuje območja namenjena poselitvi, centralnim in gospodarskim dejavnostim. Z izgradnjo variante bi ob priključkih nastalo več potencialnih območij za izgradnjo gospodarskih con, predvsem ob prometno vozliščnih lokacijah, kar omogoča dobro dostopnost ter pomeni zapolnitev površin, ki bi bile manj primerne za kakšno drugo rabo. Na varianto se navezuje največ kilometrov državnih cest s širšega območja, kar predstavlja boljšo dostopnost, ohranjala bo obstoječe povezave ter zagotavljala povezanost različnih družbenih dejavnosti. Na varianto V2 se navezujeta dve nacionalni središči Celje in Novo mesto, deset občinskih središč (Celje, Laško, Radeče, Sevnica, Mokronog-Trebelno, Škocjan, Šmarješke Toplice, Novo mesto, Šentrupert, Trebnje) in dve lokalni središči Rimske Toplice ter Mirna.

10 VIRI IN LITERATURA

- Agencija RS za okolje in prostor (podatki o območjih naravnih vrednot, zavarovanih območij in Nature 2000)
- Atlas Slovenije, Geodetski zavod Slovenije, Franci Novak, Monde Neuf, Senja Požar, Založba Mladinska knjiga in Geodetski zavod Slovenije, 2005
- Degradirana urbana območja, Janez Koželj, 1998
- Dejanska raba prostora, MKGP, januar 2010
- Digitalni prostorski plani za občine: Celje, Krško, Laško, Novo mesto, Mokronog-Trebelno, Radeče, Sevnica, Šentrupert, Škocjan, Šmarješke Toplice, Trebnje in Žalec.
- Direkcija RS za ceste (podatki o cestah)
- GERK- grafična baza o rabi kmetijskih zemljišč, <http://rkg.gov.si/GERK>
- Geodetska uprava RS (DOF, točkovni podatek hišnih števil in DTK 50.000)
- Ministrstvo za notranje zadeve, Policija, Generalna policijska uprava (podatki o e-hišah)
- Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije (podatki o območjih kulturne dediščine)
- <http://www.geopedia.si/>

GRAFIČNE PRILOGE