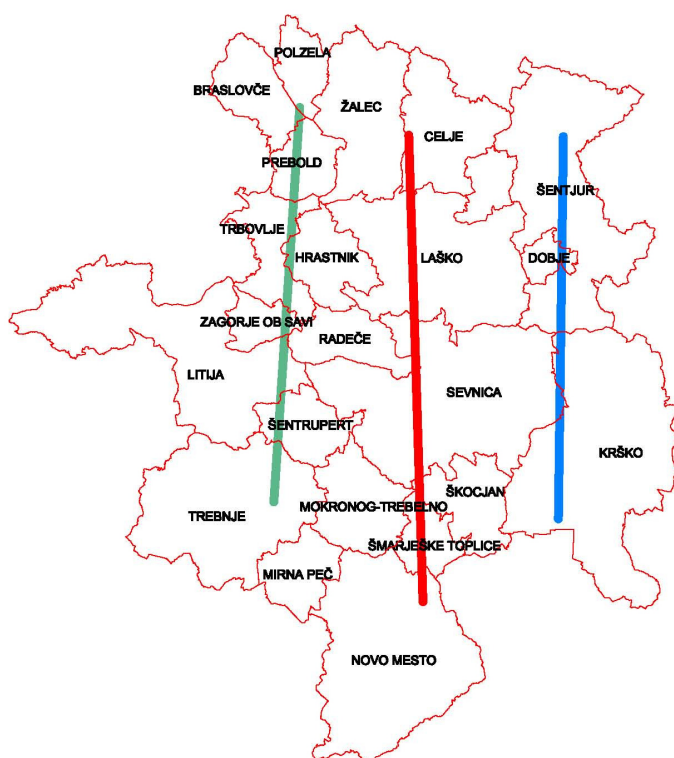


DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT ZA GRADNJO DRŽAVNE CESTE MED AVTOCESTO A1 IN AVTOCESTO A2

ŠTUDIJA VARIANT IN PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE

I. mapa 3. zvezek

PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTNE REŠITVE



SPLOŠNI PODATKI

PREDMET:	Državni prostorski načrt za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu ŠTUDIJA VARIANT IN PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE
FAZA:	I. MAPA, 3. ZVEZEK –PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTNE REŠITVE
NAROČNIK:	MINISTRSTVO ZA PROMET, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE
ODGOVORNI KOORDINATOR NAROČNIKA:	DDC , SVETOVANJE INŽENIRING, D.O.O.
ODGOVORNA KOORDINATORKA MOP:	Mag. Helena ŠOLAR, dipl. geog.
IZDELAL:	RAZVOJNI CENTER PLANIRANJE d.o.o CELJE
ŠTEVILKA PROJEKTA:	302-2-1/07
ODGOVORNI VODJA PROJEKTA: (ID ZAPS, datum podpisa)	Radovan ROMIH, univ. dipl.inž.kraj. arh. ZAPS 0834 KA
SODELOVALI:	Nataša TERŽAN, univ. dipl.inž.kraj. arh. Aleksandra GERŠAK PODBREZNIK univ. dipl.inž.arh. Matej NOVAK, univ. dipl.inž.arh. Irena POVALEJ, univ. dipl. inž. arh. Katarina TOPOLŠEK, univ. dipl.inž.kraj. arh. Darka DOMITROVIČ URANJEK, prof. geog. soc. Tomaž TOMAN, abs, geog. Jana KAJTNER, gr. teh. Selma ČOSIČ, inž. grad.
OSTALI SODELAVCI:	BPI d.o.o. Maribor PNZ d.o.o. Ljubljana Tempus Babnik s.p. Ljubljana Hidrosvet d.o.o. Celje Gradbeni inštitut ZRMK d.o.o. OIKOS d.o.o. Domžale
DIREKTOR:	Radovan ROMIH, univ. dipl.inž.kraj.arh.
IZDELANO:	april 2008

VSEBINA

1	Splošno	4
2	Variante za vrednotenje in metodologija	6
3	Opis obravnavanega območja	9
4	Opis najustreznejše variantne rešitve.....	10
5	Utemeljitev predlaganih variant	17

GRAFIČNE PRILOGE

Karta 1 Predlog najustreznejše variantne rešitve

M 1: 50.000

1 SPLOŠNO

Prostorske ureditve, ki so vsebina državnega lokacijskega načrta, se praviloma določijo s primerjavo več variantnih rešitev. Določbe o variantnih rešitvah, obveznih strokovnih podlagah ter vidikih presoje in primerjave vsebuje:

- Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt, Ur. l. RS, št. 33/07),
- Uredba o prostorskem redu Slovenije (Ur. l. RS, št. 122/04, v nadaljnjem besedilu PRS),
- Pravilnika o podrobnejši vsebini, obliki in načinu priprave občinskega podrobnega prostorskega načrta (osnutek) oziroma Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnih in občinskih lokacijskih načrtov ter vrstah njihovih strokovnih podlag (Ur. l. RS, št. 86/04, v nadaljnjem besedilu Pravilnik).

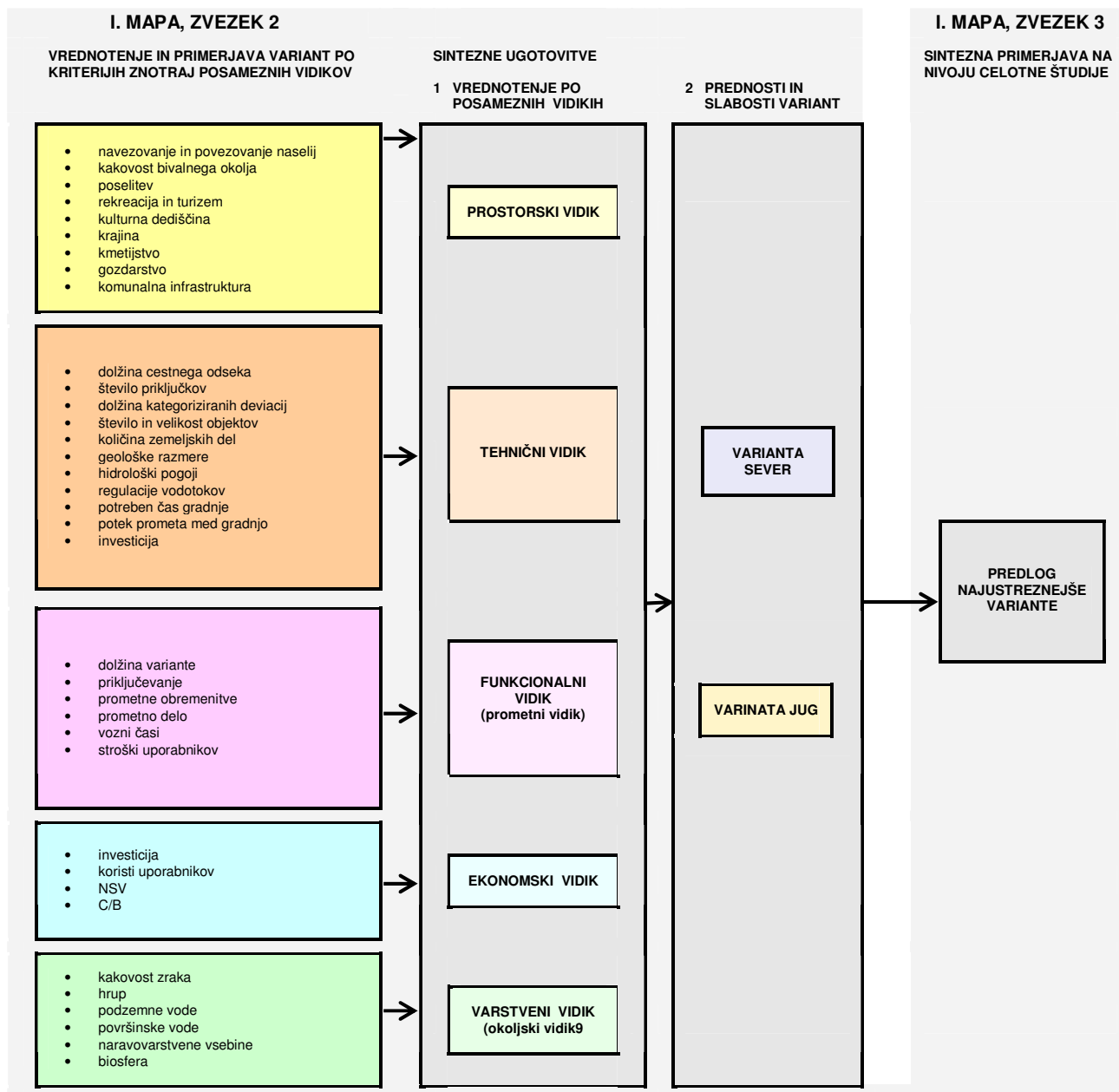
V postopke priprave prostorskih aktov, kot jih določa ZPNačrt, se s postopkom celovite presoje vplivov na okolje oziroma presoje vplivov na okolje vključuje tudi Zakon o varstvu okolja (Ur. l. RS, št. 41/04; v nadaljnjem besedilu: ZVO-1).

Namen študije variant je med variantnimi rešitvami predlagati najboljšo, ki zadovoljuje največ primerjalnih meril v okviru predpisanih vidikov primerjave. Zakonodaja določa, da se variantne rešitve vrednoti in medsebojno primerja s prostorskega, okoljskega, funkcionalnega in ekonomskega vidika. V ta namen se za vsak vidik primerjave izdelajo strokovne podlage za vrednotenje, v katerih se variantne rešitve vrednotijo po posameznih sklopih in med seboj primerjajo. Če je za državni prostorski načrt treba izvesti postopek celovite presoje vplivov na okolje, predstavlja okoljsko poročilo okoljski vidik vrednotenja. Variantne rešitve se vrednotijo in primerjajo s pomočjo ključnih podatkov in ugotovitev strokovnih podlag za vrednotenje in z interpretacijo njihovih zaključkov.

Pri vrednotenju, presoji in medsebojna primerjavi variant po posameznih vidikih se upošteva:

- prostorski vidika - racionalna raba prostora in prostorski razvoj širšega območja;
- funkcionalni vidik - presoja relevantnih tehničnih in tehnoloških značilnosti in možnosti gradbeno tehnične izvedbe;
- okoljski vidik - presoja ustreznosti posega pri ohranjanju narave, (sestavin) okolja in varstvu kulturne dediščine;
- ekonomski vidik - presojo ustreznosti posega glede stroškov izvedbe, odškodnin, nadomestil, obratovanja in vzdrževanje, omilitvenih ukrepov, koristi za uporabnike, sanacije;

Ministrstvo za okolje in prostor kje pripravilo »Priporočila o obsegu in vsebini ter postopku izdelave študije variant« (v nadaljevanju Priporočilo), s katerimi želi doseči minimalni standard priprave tovrstnih študij. Priporočila narekujejo izdelavo Študije variant s predhodnimi analizami in določitvijo variant za vrednotenje in primerjavo ter poročilom o sprejemljivosti načrtovanih ureditev v lokalnem okolju. Kot strokovne podlage omenjenim segmentom služijo razvojno-urbanistični elaborat, gradbeno-tehnični elaborat, prometno-funkcionalni elaborat in okoljsko poročilo.



Slika 1: Struktura elaborata v mapi I, zvezek 2: Vrednotenje in primerjava variant (osnova Priporočilo o obsegu in vsebini ter postopku izdelave študije variant, MOP UPR, 2005) in navezava na zvezek 3.

2 VARIANTE ZA VREDNOTENJE IN METODOLOGIJA

V postopku načrtovanja državne ceste med avtocesto A1 Maribor–Ljubljana in A2 Ljubljana - Obrežje pri Novem mestu se je postopek preverjanja možnih variant končal z zaključkom:

- da je od 36 obravnavnih sprejemljivih 12 variant,
- z optimizacijo se je 6 variant združilo v 3 variante.

Poleg tega so se optimizirale in vključile v vrednotenje še ceste na odsekih

- Trbovlje – Hrastnik – Zidani most kjer zaradi nesprejemljivosti predlaganih variant predlagamo vrednotenje dvopasovne ceste z računsko hitrostjo 70 km/h,
- optimizacijo ceste na odseku Zidani most – Trebnje,
- optimizacijo ceste na odseku mimo Celja.

Po izločitvi variant v predhodni fazi, se preostale variante optimizirajo in preimenujejo. Iz tabele je razvidno, katere variante iz predhodne faze se optimizirajo tako, da se dve vzporedni varianti združita ter preimenovanje variant.

Ne glede na izbor koridorja oziroma variante predlagamo, da se vse variante optimizirajo tako, da se za določen koridor načrtujejo navezovalne ceste krajev iz drugega koridorja.

Po načelu racionalnosti in gospodarnosti investicije se preveri možnost zmanjšanja prečnega profila in projektne hitrosti glede na prostorske, reliefne, okoljske in ekonomske omejitve predvsem pa glede na prometne potrebe.

Variante smo do sedaj obravnavali po koridorjih (V, S, Z) ter glede na lego severno ali južno od reke Save (III., IV.) Takšna obravnava je bila zaradi velikega števila (36) variant smiselna. Imenovanje je bilo usklajeno tudi s ostalimi nalogami v zvezi z umeščanjem najprimernejše variante glavne ceste na tretji razvojni osi (severni del – I, in II., južni del V. in VI.).

Zaradi zmanjšane števila variant pa prelagamo, da se variante, podobno kot na odseku med mejo z Republiko Avstrijo in avtocesto A1, preimenujejo ter označujejo s črkami (odseki) in številkami (variente). Ker se je zadnji odsek severno od avtoceste A1 označeval s črko F predlagamo, da se prvi odsek označi s črko G. Variante se od vzhoda proti zahodu označujejo s številkami od 1 dalje. Navezovalne ceste se označijo s oznako ceste, na katero se navezujejo ter znakom n in številko od 1 dalje.

Kriteriji za primerjalno vrednotenje so znotraj posameznih vidikov obravnavani na podlagi priporočil izdelovalca Študije variant (RC Planiranje d.o.o. Celje). Praviloma so posamezni kriteriji vrednoteni po priporočilih, ponekod pa so zaradi svoje specifičnosti obdelani na različne načine. Priporočila za vrednotenje uvajajo naslednje korake:

- Uvod
- Opis stanja prostorske oz. okoljske sestavine oziroma relevantnih podatkov; ta vsebina služi nadaljnjim opredelitvam vplivov in primernosti variant
- Opredelitev vpliva na posamezno sestavino okolja, prostora ali lastnosti variante: za vsak obravnavan vidik so opredeljene konkretne pozitivne in negativne značilnosti, na podlagi katerih je določena njihova primernost. V poglavjih, kjer obravnavamo gradbeno tehnični in prometno ekonomski vidik namesto »vpliva« govorimo o »lastnosti« posamezne variante
- Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant: v zaključnem delu posameznega kriterija znotraj obravnavanega vidika je podana razlaga s preglednico, ki predstavlja stopnje primernosti in vrstni red dela posamezne variante, pri čemer je možna tudi uvrstitev na isto mesto. Uporablja se 5 stopenjska lestvica vrednotenja:

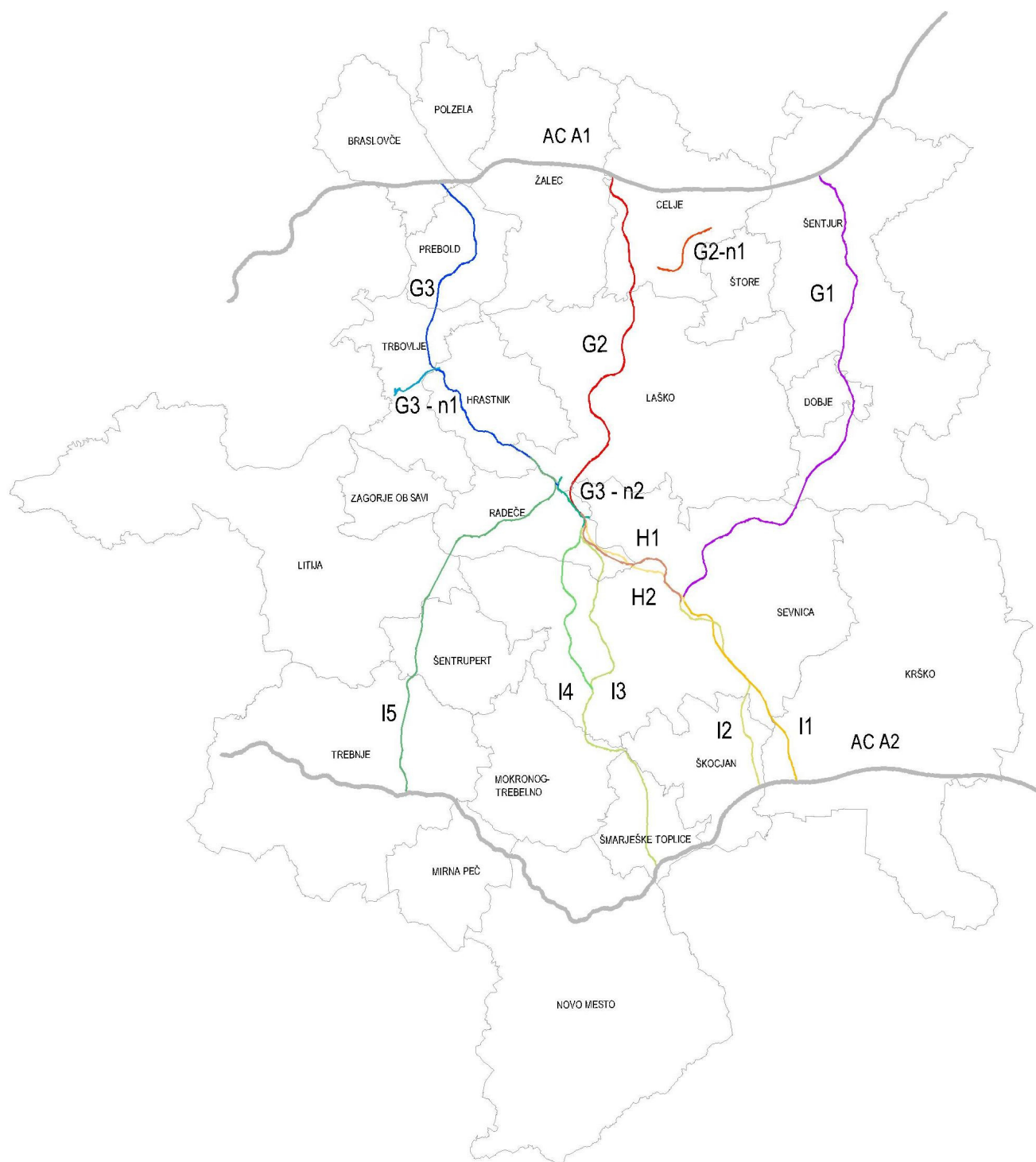
Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

opredelitev vpliva (lastnosti)	ocena stopnje primernosti	oznaka ocene stopnje primernosti
ni vpliva	zelo primerna	ZP
vpliv (lastnost) je zaznaven	bolj primerna	BP
vpliv (lastnost) je zmeren	primerna	P
vpliv (lastnost) je velik	manj primerna	MP
vpliv je zelo velik	najmanj primerna	NP

Glede na rezultate ocenjevanja posamezne variante in razvrščana variant je za vsak posamezni vidik predlagana najprimernejša kombinacija variant

Tabela 2: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na »kriterij«

odsek G	odsek H	odsek I



Slika 2: Shema obravnavanih variant

3 OPIS OBRAVNAVANEGA OBMOČJA

Obravnvano območje 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: Prikaz širšega obravnavanega območja

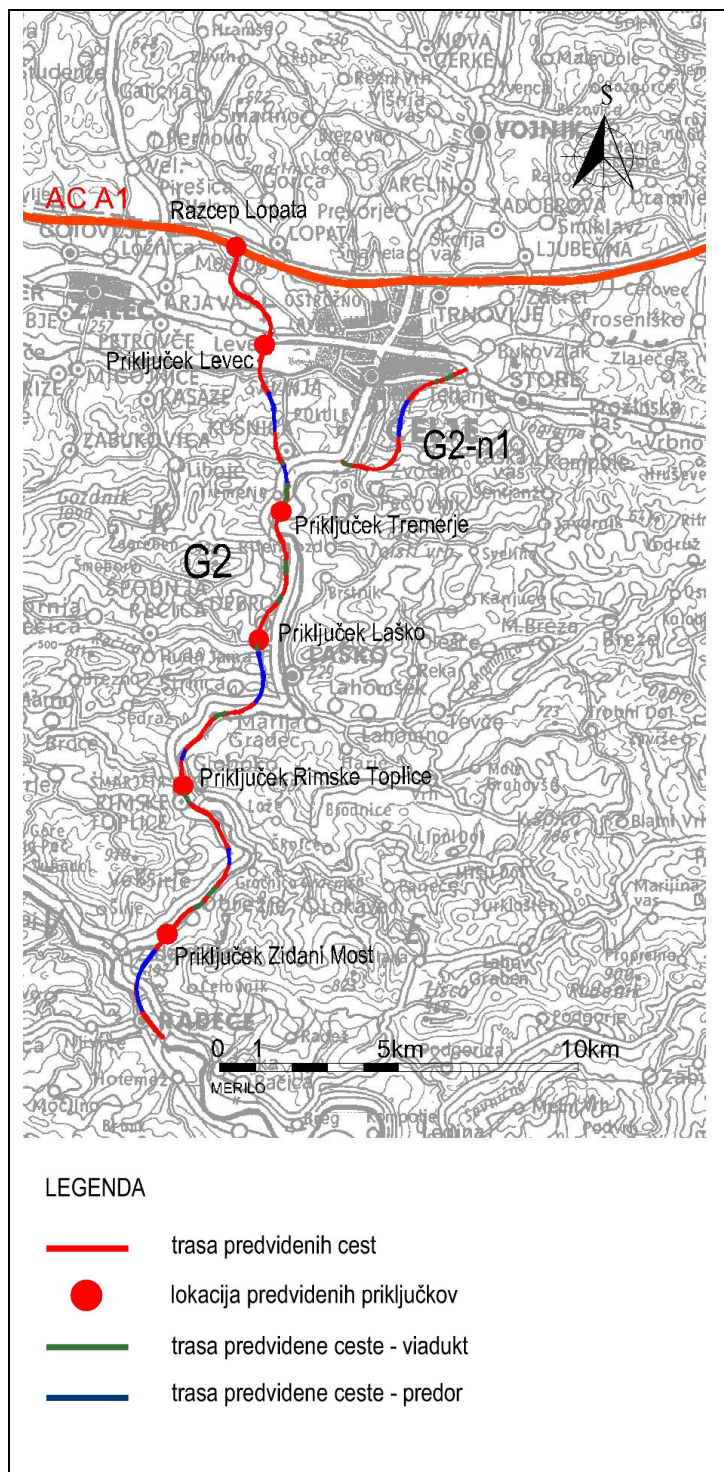
Ureditveno območje posega na območje občin Braslovče, Celje, Dobje, Hrastnik, Krško, Laško, Litija, Mirna Peč, Mokronog-Trebelno, Prebold, Radeče, Sevnica, Šentjur, Šentrupert, Škocjan, Smarješke toplice, Trbovlje, Trebnje in Zalec.

4 OPIS NAJUSTREZNEJŠE VARIANTNE REŠITVE

Na podlagi primerjave in vrednotenja variant po razvojno urbanističnem (prostorskem) vidiku, po gradbeno – tehničnih kriterijih, prometno ekonomskem ter varstvenem (okoljskem) vidiku kot najustrežnejšo predlagamo kombinacijo variant **G2-n1 + H2 + I1**

VARIANTA G2

Dolžina odseka je 26,153 km in je predvidena kot 4-pasovna hitra cesta. Minimalni polmer horizontalne krivine na odprti trasi znaša 450m. Maksimalni vzdolžni nagib trase znaša 5,0%



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-Zalec. Regionalno cesto prečka z viaduktom v km 3+300 dolžine 65m, ki hkrati premošča tudi železniško progo Celje – Velenje v km 3+375 in lokalno cesto za dostop do Vodarne. V nadaljevanju prečka v km 3+950 reko Savinjo z mostom dolžine 150m in zavije po dolini Šahovega in Lajnarjevega grabna z vzponom 5,0% v hrib Košnica, ki ga prečka s predorom »Hum« dolžine 1150 m – leva cev oz. 1140 m – desna cev. Za predorom »Hum« se spusti s sklonom 3,4% proti Savinji. Pred reko Savinjo prečka hrib Slomnik s predorom »Slomnik« dolžine 460 m – leva cev oz. 545 m – desna cev in se v km 7+600 vklopi v koridor obstoječe glavne ceste G1-5 Celje – Rimske toplice - Zidani most. V km 7+850 prečka železniško progo Zidani most – Celje – Maribor in v km 8+200 preloženo glavno cesto G1-5, kjer je tudi predviden nov priključek »Tremerje«.

Za priključkom »Tremerje« nadaljuje trasa proti jugu, prečka okljuk reke Savinje z dvema viaduktoma v km 8+400 in km 8+820 in se vzpne s sklonom 4,5% na hrib Debro, kjer je predviden ca 18m globok usek. Za vrhom se trasa spusti s sklonom 4,0% proti Laškem, kjer je v km 12+040 predviden priključek Laško zahodno od Laškega oz. med Laškim in naseljem Spodnja Rečica. Za priključkom Laško se s sklonom 3,0% vzpne v predor »Šmihel« dolžine 760m – leva cev oz. 760m – desna cev nato se spusti s sklonom 2,5% proti Savinji z novim predorom »Strmca« dolžine 645m – leva cev oz. 685m – desna cev pod Boštjanovim hribom. Za predorom »Strmca« zavije proti zahodu v dolino reke Savinje, ki jo prečka z novim viaduktom skupaj z železniško progo Zidani most – Celje - Maribor v km 15+000. V nadaljevanju sledi koridorju železniške proge po vzhodni strani. Pred Rimskimi Toplicami se trasa odmakne o železniške proge in preide v predor »Vrhe« dolžine 230m – leva cev oz. 190m – desna cev. Za predorom se zopet približa železniški progi do Rimskih Toplic, kjer je predviden v km 17+430 priključek »Rimske Toplice«. Za priključkom »Rimske Toplice« trasa ponovno preide preko železniške proge in reke Savinje z viaduktoma na desni breg in v km 18+800 v koridor obstoječe glavne ceste G1-5, ki mu sledi do km 19+500, nakar zavije v hrib Grmada s predorom »Grmada« dolžine 420m – leva cev oz. 710m – desna cev. 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 v km 22+750 je predviden priključek »Zidani Most«. Za priključkom »Zidani Most« trasa preide v predor »Površnik« dolžine 1820 m – leva cev oz. 1560 m – desna cev, ter preide v dolino reke Save in poteka v nadaljevanju severno od železniške proge Ljubljana - Zagreb mimo Radeč do km 26+152, kjer se varianta naveže na variante I oz. H.

NAVEZOVALNA CESTA G2-n1 :

Predstavlja navezavo Celja – vzhod na predvideno cesto. Prične se v krožišču Teharje (Slance), kjer trasa zavije proti zahodu in prečka z viaduktom dolžine 190m 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 990m med km 1+900 in km 2+890. Trasa pride iz predora v Zagradu, kjer je predvideno novo krožišče na mestu križanja navezovalne ceste z obstoječo Cesto v Zagrad v km 3+284. 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 365m. 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 135m 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«, kjer se naveže na varianto G1.

Priključki

Na trasi variante G-2 je predvidenih šest priključkov:

- Razcep Lopata« - preureditev obstoječega priključka na avtocesto A1
- Priključek Levec je oblikovan kot polovična deteljica
- Priključek Tremerje je zasnovan v obliki diamanta
- Priključek Laško je v obliki trobente.
- Priključek Rimske Toplice je zasnovan zaradi omejitve prostora v obliki diamanta.
- Priključek Zidani Most je zasnovan zaradi omejitve prostora v obliki diamanta.

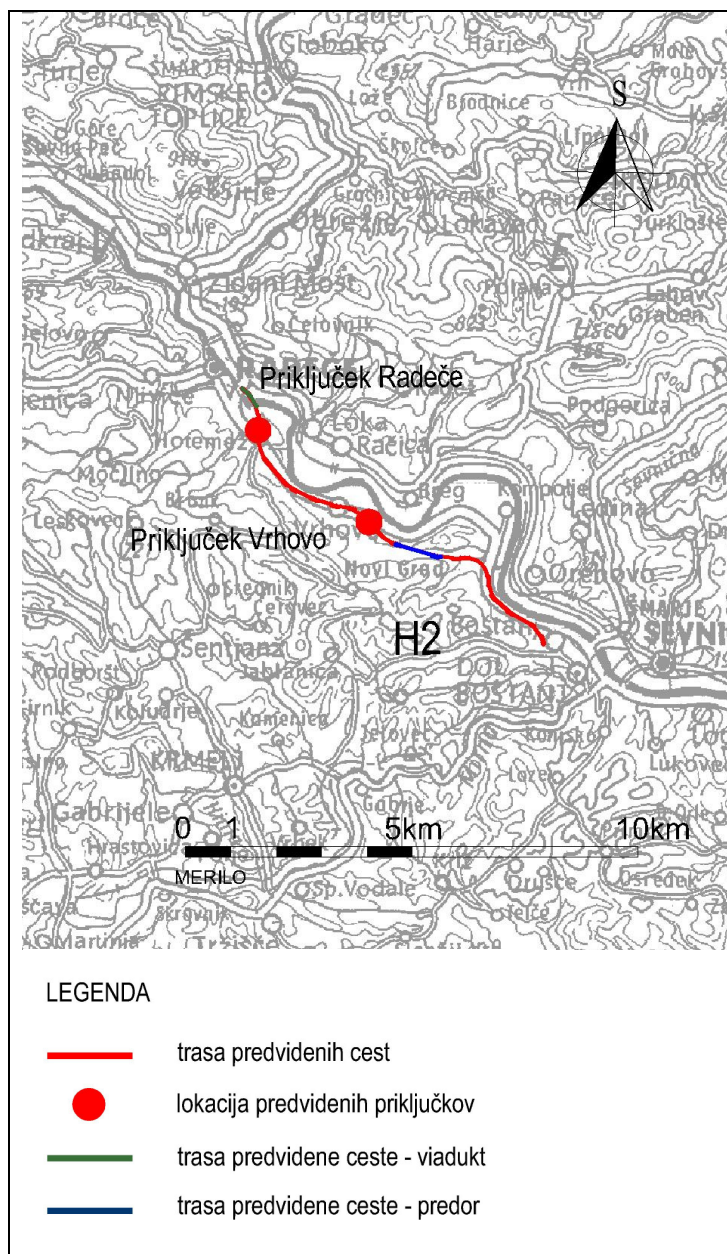
Deviacije

Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi 36 obstoječih prometnic od tega šest glavnih in ene regionalne ceste.

Predori in pokriti vkopi	Na trasi variante G-2 je predvidenih sedem predorov in dve galeriji: – predor »Hum« dolžine 1150 m – predor »Slomnik« dolžine 545m – predor »Šmihel« dolžine 760m – predor »Strmca« dolžine 645m – predor »Vrhe« dolžine 230m – predor »Grmada« dolžine 420m – galerija na vzhodni strani hitre ceste dolžine 190m – predor »Površnik« dolžine 1820m – galerija na vzhodni strani hitre ceste dolžine 280m Na trasi navezovalne ceste G-2 n1 je predvidenih predorov in dve galeriji: – predor »Osenica« dolžine 990m – pokriti vkop »Pečovnik« dolžine 365m.
Objekti	Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je predvidena izgradnja osem nadvozov, dva podvoza in 15 viaduktov in pet mostov.
Regulacije	Zaradi prečkanja in približevanja vodotokov je predvidenih 22 regulacij.

VARIANTA H2

Dolžina odseka je 9.680 km in je predvidena kot 4-pasovna hitra cesta. Minimalni polmer horizontalne krivine na odprti trasi znaša 450m. Maksimalni vzdolžni nagib trase znaša 5,5%.

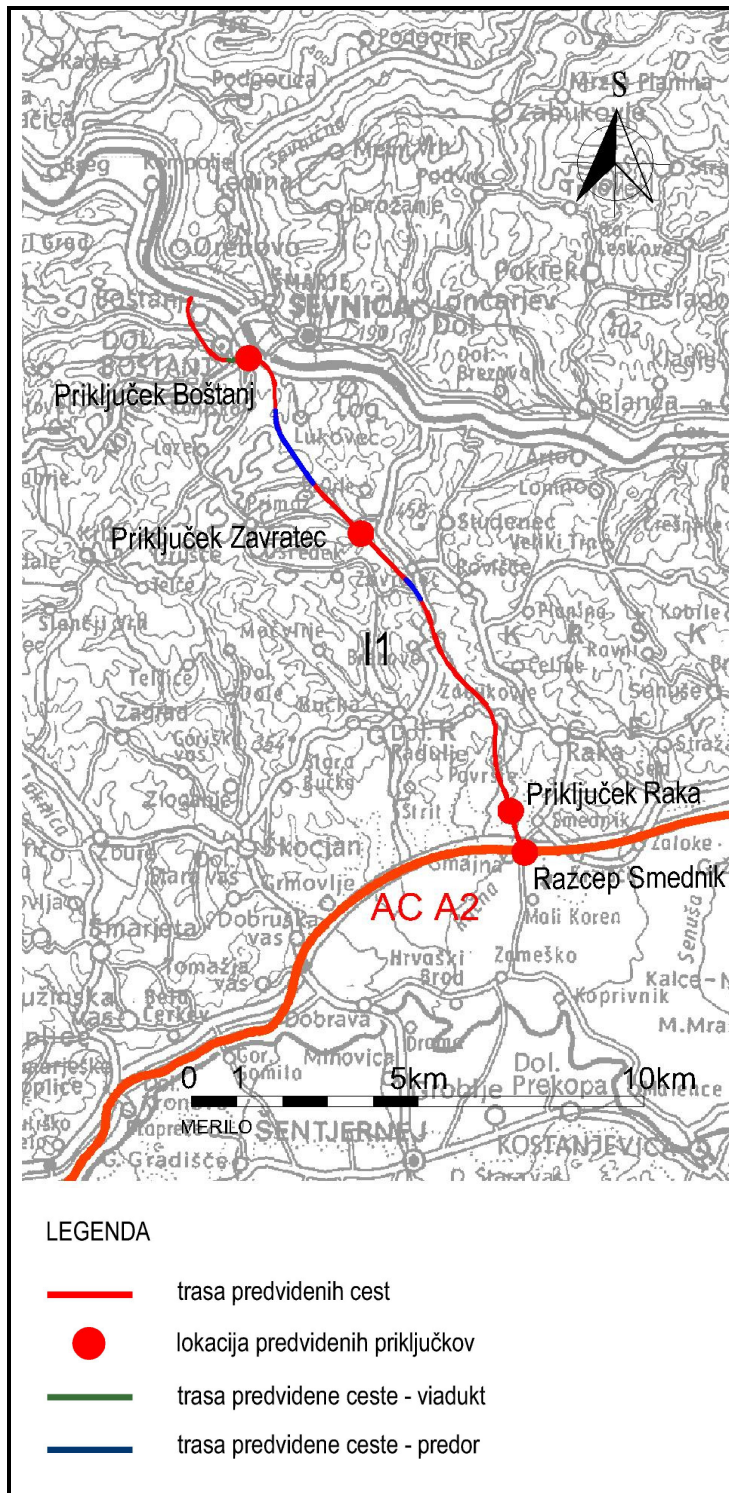


Varianta H-2 se prične na območju naselja Obrežje pri Zidanem mostu ter predstavlja varianto južno od Save do Vrhovega kot nadaljevanje variante G-2. Za viaduktom preko železniške proge Ljubljana – Zagreb, deviirane regionalne ceste R3/679o dsek 1192 Radeče – Breg ter reke Save poteka cesta po vzhodnem robu naselja Radeče preko Dvorskega polja, kjer je lociran priključek Radeče z navezavo na deviirano glavno cesto G1/5 odsek 0332 Radeče – Boštanj. Deviirana glavna cesta predstavlja obvozno cesto naselja Hotemež, ki se v Radečah navezuje na obstoječo glavno cesto. Za priključkom poteka trasa vzporedno po južni strani deviirane glavne ceste G1/5, pred Vrhovskim poljem pa preide na severno stran glavne ceste. Cesta nadaljuje smer po severnem robu naselja Vrhovo do priključka Vrhovo v km 4,500, ki je predviden kot modificirana polovična deteljica in se priključuje na glavno cesto G1/5. V nadaljevanju trasa zavije proti jugu in z vzponom preide v predor Dobrava dolžine ca 1145m. Zaradi konfiguracije terena so pred in za predorom potrebna varovanje brežin z opornimi konstrukcijami. Za predorom poteka trasa ceste po dolini vodotoka Kobiljski potok do obstoječe glavne ceste, ter v nadaljevanju poteka vzporedno po južnem robu glavne ceste G1/5 Radeče – Boštanj, kjer preide v galerijo. Trasa variante H-2 se zaključi na začetku naselja Boštanj, kjer je možna navezava na varianti I-1 ali I-2.

- Priključki** Na trasi variante H2 sta predvidena dva priključka:
- priključek Radeče je zasnovan v obliki modificirane polovične deteljice,
 - priključek Vrhovo je zasnovan v obliki modificirane polovične deteljice.
- Deviacije** Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi 10 obstoječih prometnic od tega štiri glavne in eno regionalno cesto.
- Predori in pokriti vkopi** Na trasi variante H1 sta predvidena:
- predor Dobrava, dolžine ca 1145m,
 - galerija, dolžine ca 970 m.
- Objekti** Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je predvidena izgradnja šest nadvozov, dveh podvozov in enega viadukta.
- Regulacije** Zaradi prečkanja in približevanja vodotokov je predvidenih 14 regulacij.

VARIANTA I1

Dolžina odseka je 15,140km in je predvidena kot 4-pasovna hitra cesta. Minimalni polmer horizontalne krivine na odprti trasi znaša 450m. Maksimalni vzdolžni nagib trase znaša 6,0%.



Varianta I-1 se prične na območju naselja Boštanj, kot nadaljevanje variante G-1 ali H-2. Trasa ceste poteka po južnem robu naselja Boštanj v manjšem vkopu mimo pokopališča ter v Dolenjem Boštanju z viaduktom prečka železniško progo Trebnje - Sevnica, reko Mirno ter deviacijo lokalne ceste. Za viaduktom je lociran priključek Boštanj, ki se priključuje na preloženo regionalno cesto R1/215 odsek 1163 Mokronog – Boštanj. V nadaljevanju se trasa usmeri proti jugu z večjim vzponom 5,9%. Zaradi konfiguracije terena so potrebne podporne konstrukcije. Zahodno od Lukovskega polja preide trasa hitre ceste v predor Poganka dolžine ca 1870 m. Za pokritim vkopom se prične trasa ceste spuščati po dolini Impoljskega potoka do deviacije regionalne ceste R3/672 odsek 1338 Zavratac - Smednik, kjer je v obliki diamanta oblikovan priključek Zavratac. V nadaljevanju poteka trasa vzporedno z regionalno cesto ter preide v predor Zavratac. Iz predora poteka hitra cesta proti jugu po dolini Račne, kjer prečka več lokalnih cest. V bližini kraja Raka je predviden priključek Raka v obliki diamanta, kjer se hitra cesta z novo cestno povezavo navezuje na R3/672 odsek 1338 Zavratac - Smednik na vzhodu ter lokalno cesto na zahodu. Za priključkom poteka trasa zahodno od naselja Smednik ter se z razcepom Smednik priključi na traso avtoceste A2.

- Priključki** Na trasi variante I 1 sta predvidena dva priključka:
- priključek Boštanj Je oblikovan kot diamant
 - priključek Zavrtec je zasnovan v obliki diamanta
 - priključek Raka je oblikovan kot diamant
 - razcep Smednik je oblikovan v obliki trobente
- Deviacije** Zaradi prečkanja je potrebno ustrezno prilagoditi 15 obstoječih prometnic od tega tri regionalne ceste.
- Predori in pokriti vkopi** Na trasi variante I1 sta predvidena:
- predor Poganka, dolžine 1865m,
 - pokriti vkop , dolžine 275m,
 - predor Zavrtec, dolžine ca 620m.
- Objekti** Zaradi prečkanja cest, železnice, vodotokov ter zaradi prilagajanja konfiguraciji terena je predvidena izgradnja 13 nadvozov in enega viadukta.
- Regulacije** Zaradi prečkanja in približevanja vodotokov je predvidenih devet regulacij.

5 UTEMELJITEV PREDLAGANIH VARIANT

Skupna ocena primernosti posamezne variante je pripravljena na podlagi seštevka ocen po posameznem vidiku in kriteriju. Vendar zaradi različne teže kriterijev končna primernost variante ni enoznačno določena po skupnem številu najmanj primerno ali zelo primerno ocenjenih variantah. V nekaterih primerih posamezni kriteriji dopuščajo optimizirati najslabše ocenjeno varianto do te mere, da ji v skupnem seštevku pripišemo boljšo oceno.

Razvojno urbanistični vidik

Na odseku G je z razvojno urbanističnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, **varianta G2** ovrednotena kot najprimernejša. Z vidika poselitve, kakovosti bivalnega okolja ter energetske, telekomunikacijske in komunalne ureditev je trasa ocenjena slabše, sestavine je možno optimizirati. Tako, da se bivalne kvalitete na že degradiranih območjih izboljšajo.

Na odseku H se z razvojno urbanističnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje **varianta H1**, razlike z H2 so majhni. .

Na odseku I se z razvojno urbanističnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje **varianta I1**. V nadaljnjih fazah obdelave bo zaradi natančnejše obdelave lahko prišlo do manjših optimizacij predvsem z vidika poselitve, kakovosti bivalnega okolja in energetske, telekomunikacijske in komunalne ureditev.

Gradbeno tehnični vidik

Na odseku G je glede na kriterij dolžina odseka, število in lokacijo priključkov, potreben čas za gradnjo, ter faznost gradnje je **varianta G2** ovrednotena kot zelo primerna, medtem ko je z vidika ostalih kriterijev ocenjena kot bolj primerno. Slabše je bila ocenjena glede kriterija dolžine deviacij, števila in velikosti premostitvenih objektov ter potrebnih rušitev. Traso v končnem vrednotenju uvrščamo na prvo mesto.

Na odseku H se s prometno tehničnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje **varianta H2.**

Na odseku I se z gradbeno tehničnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje **varianta I1**. Glede na kriterij dolžine odseka, število in lokacijo priključkov, dolžino deviacij, količino zemeljskih del, število in velikosti premostitvenih objektov, geološke razmere, dolžino regulacij, potreben čas za gradnjo, potek prometa med gradnjo, faznost gradnje ter velikost investicije je trasa ovrednotena kot zelo primerna, medtem ko je primernost glede ostalih kriterijev ocenjena slabše. V nadaljnjih fazah obdelave bo zaradi natančnejše obdelave lahko prišlo do manjših optimizacij.

Prometno ekonomski vidik

S prometnega vidika so ustreznejše so različice, ki po najkrajši poti povezujejo Celje in Novo mesto, to so različica 9 (**G2, I5**), različica 7 (G2, I3), različica 8 (G2, I4), različica 6 (G2, H2, I2), različica 5 (G2, H1, I2), različica 4 (G2, H2, I1), različica 3 (G2, H1, I1) in različica 16 (G3, I5). Med najbolj ocenjenimi so s sredinskim potekom nove ceste v severnem delu (G2), ki se jim na koncu pridruži še različica 16 s potekom G3. Pri potekih v južnem delu pa se za najboljšega izkaže najzahodnejši potek (I5).

Ekonomsko je najbolj upravičena **različica 7** (kombinacija **variant G2, I3**), sledi različica 3 (kombinacija **variant G2, H1, I1**), obe sta iz srednjega koridorja. Sledijo različice 11, 13 in 12, ki so v območju zahodnega koridorja. Najmanj primerni sta različici 1 (kombinacija **variant G1, I1**) in 2 (kombinacija **variant G1, I2**), obe in edini iz vzhodnega koridorja.

Varstveni (okoljski) vidik

Varianta G2, ki je z vidika narave na odseku G edina sprejemljiva, je nesprejemljiva zaradi poteka po robu ožjega vodovarstvenega območja v Medlogu. Ker je optimizacija poteka na tem delu relativno enostavna, na odseku G kljub vsemu predlagamo varianto G2 kot najugodnejšo ob pogoju, da se umakne iz ožjega vodovarstvenega območja.

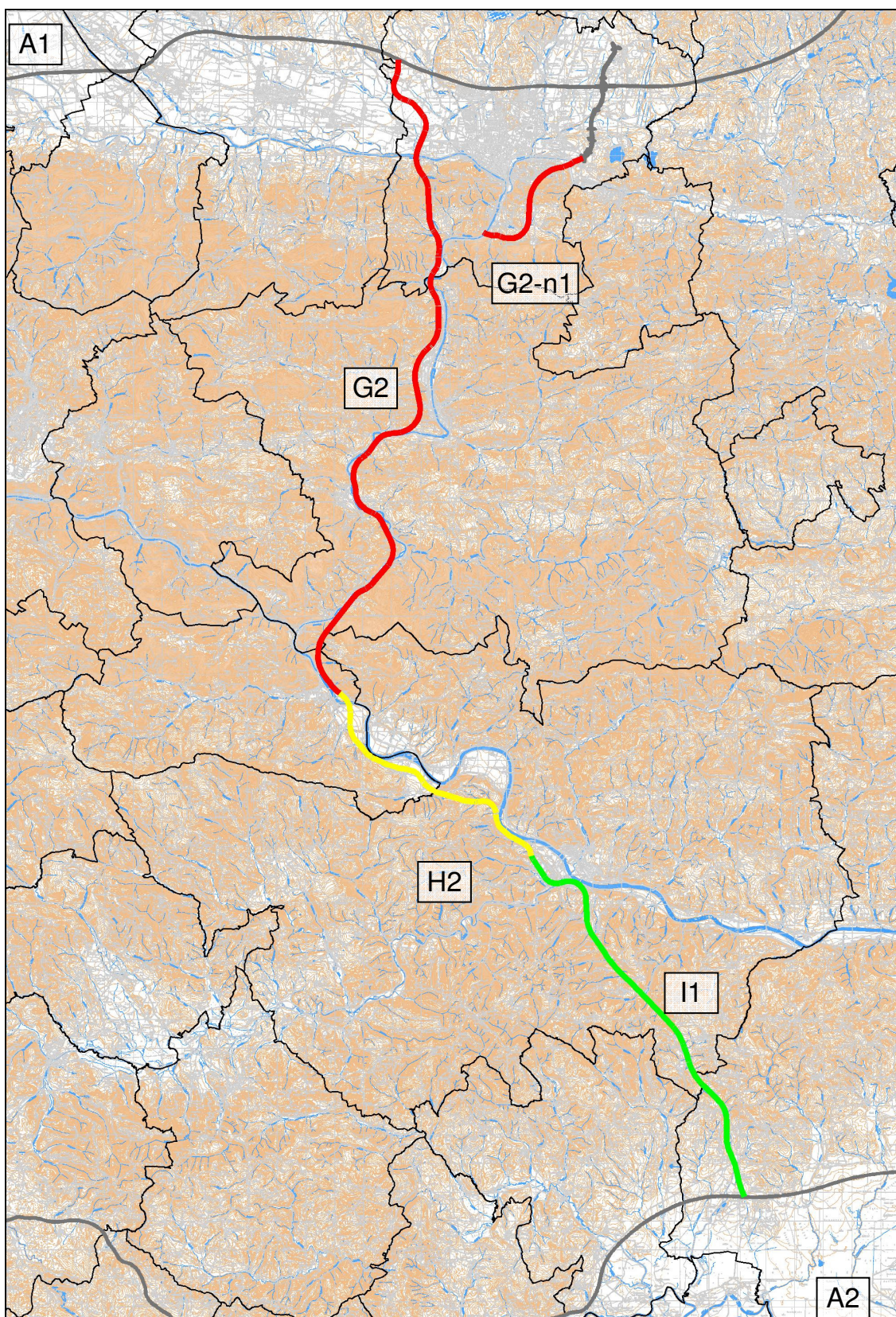
Varianti H1 in H2 sta si skorajda enakovredni, vendar je **varianta H1** glede na kriterije (predvsem reverzibilnost posledic in možnost ukrepanja) ugodnejši z vidika vplivov na okolje.

Na odseku I je sta vidika varstva narave sta sprejemljivi le varianti I1 in I2. Kot najugodnejšo predlagamo **varianto I1** ob pogoju, da se izogne zajetjem oziroma njihovim vodovarstvenim območjem.

Tabela 3: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant

odsek G	odsek H	odsek I
G2 – n1	H2	I1

Slika 4: Shematski prikaz najustreznejše variante

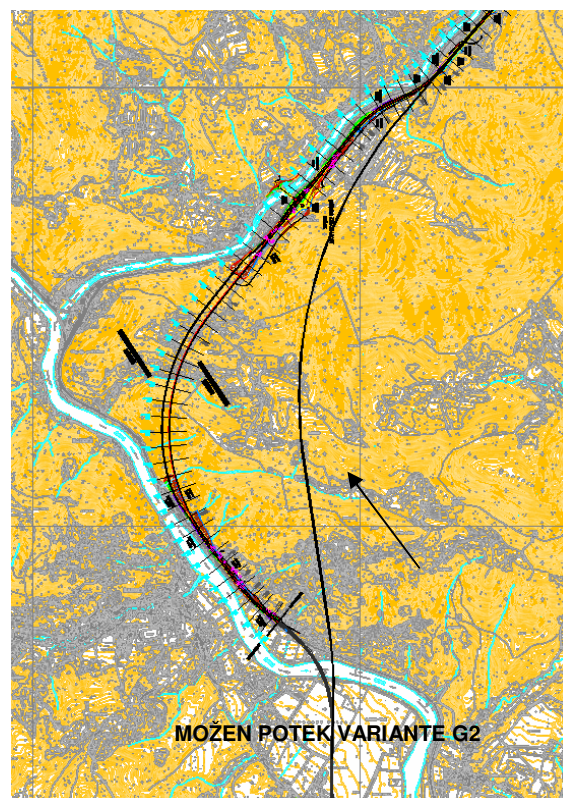


Potek predlagane trase ohranja vse obstoječe povezave naselij. priključki ustrezno navezujejo velik delež gospodarskih in centralnih dejavnosti. Glavno gravitacijsko središče na severu je mesto Celje, ki je med drugim tudi središče regionalnega pomena. Prav tako je pomembna navezava mesta Laškega, ki s precejšnjo turistično ponudbo vpliva na razvoj občinskega središča, na predvideno traso gravitira še pomembno lokalno središče Rimske Toplice in občinsko središče Radeče. Vzdolž tega dela trase (varianta H2) sta dva priključka, ki omogočata ustrezno navezavo naselij z desnega brega Save, nekoliko slabša pa je navezava naselij lociranih na levem bregu Save, saj je zaradi obstoječega cestnega omrežja, železnice in vodotoka težji dostop do predvidene nove cestne povezave. V južnem delu varianta navezuje občinsko središče Sevnica in tri lokalna središča Zavratec, Studenec in Rovišče pri Studencu. Do konca so še štirje priključki, ki navezujejo promet z obstoječih glavnih, regionalnih in lokalnih cest.

Navezovalna cesta G2-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G2, dodatno naveže še vzhodni del mesta Celja. Predvidena cesta primerno poveže industrijske cone Teharja in Štor (Cinkarna Celje, Železarna Štore, Tehnopolis, ipd) ter občinsko središče Vojnik, ki se preko avtocestnega priključka Celje-vzhod naveže na traso. Nova cestna povezava omogoča tudi posredno navezavo lokalnega središča Štore. Varianta preseka območje vojaškega strelišča v Zagradu pri Celju, ki služi vojaškim namenom. Umeščenost strelišča je v konfliktu s kakovostjo bivalnega okolja, vendar ga je možno prestaviti na drugo, ustrežnejšo lokacijo.

Varianta se izogiba območjem gostejše poselitve, medtem ko se območjem nižje gostote približuje in jih velikokrat celo preseka. Večji vpliv ima trasa na severnem delu, največ rušitev je predvidenih na območju Zidanega mostu. Na tem odseku obstaja možnost prestavitve trase v predor. S tem hiše ohranimo, poveča pa se investicija. Obstaja tudi možnost, da se cesta zgradi na trasi železnice, ko se ta prestavi. Tudi v tem primeru se izognemo rušitvam, investicija se ne poveča, nastane pa nova (železnica). Če varianto G2 na tem odseku optimiziramo je lahko končna ocena vrednotenja trase boljša.

Varianta je z vidika vpliva na varstvo okolja ocenjena kot bolj primerna, kljub temu pa bodo na določenih odsekih potrebni omilitveni ukrepi. Odsek G2 poteka ca 950 m po ožjem in ca 1100 m po širšem vodovarstvenem pasu črpališča v Medlogu. Traso bo potrebno prilagoditi. Trasa variante H2, ki se nadaljuje v I1 je oddaljen le nekaj metrov oddaljena od vodovarstvenega območja, nasip ob cesti sega čez vrtino



Z gradbeno tehničnega vidika so vse variante zelo težavne. Potek variante G2 in H2 kot dvopasovne ceste poteka na več območjih po obstoječi glavni cesti, zato ni potrebno graditi ceste na celotni trasi, temveč postopoma (v prvi fazi se zgradijo samo najpomembnejši odseki) s tem je tudi etapnost vezana na potek po obstoječi cestni mreži in varianta G2 kot najbolj primerna.

Varianta I1 po rezultatih študije primerno rešuje obstoječe prometne težave, ne povezuje pa neposredno Sevnice in Trebnjega, dveh pomembnih občinskih središč tega dela Slovenije. Zato velja ponovno preveriti možnost izgradnje dodatne povezovalne ceste, kot kraka variante I1 oziroma kod modifikacijo variant I3, I4 in I5.