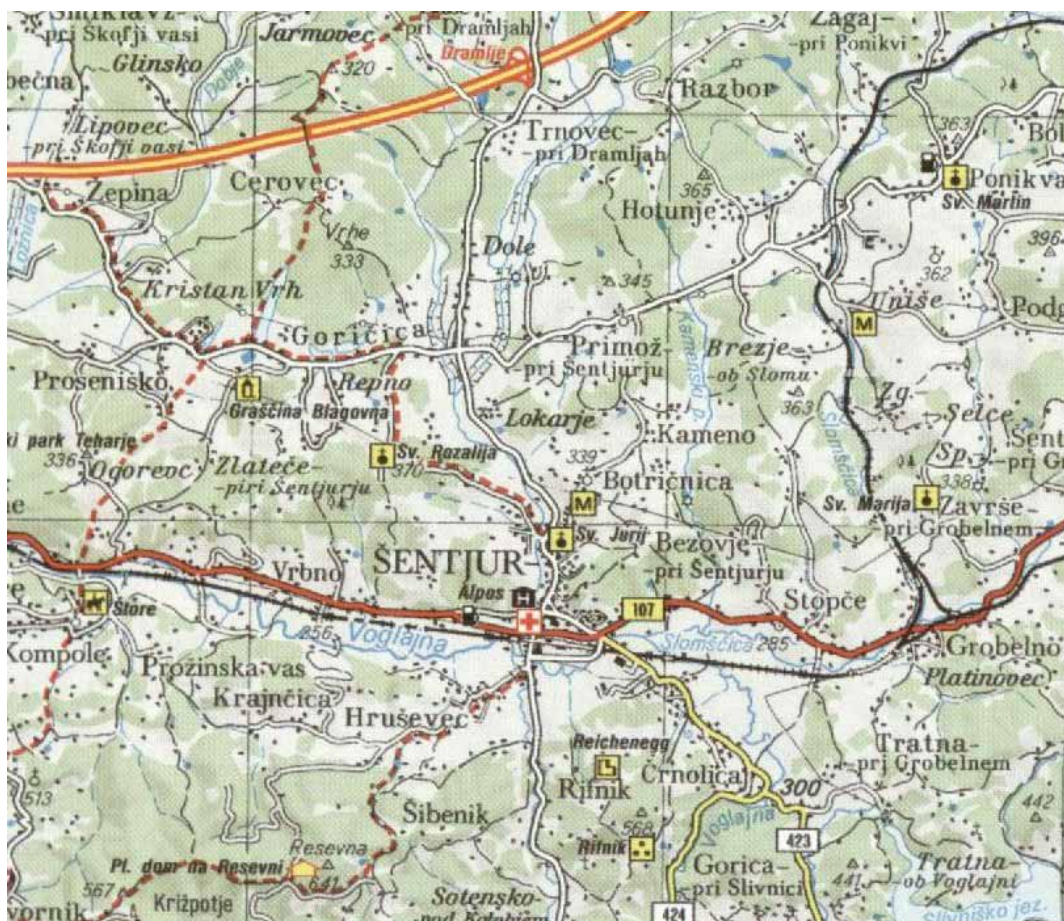


1.0 Uvod

Aprila 2005 je bila izdelana Prometna študija Šentjurja (PNZ), kjer je bila v prihodnjem omrežju vključena tudi navezovalna cesta Dramlje-Šentjur, ki predstavlja tudi eno od različic poteka tretje razvojne osi. Obravnavna je bila po različici, ki je v tem elaboratu označena kot modra. Navezovalna cesta je bila tedaj obravnavana variantno le na njenem južnem delu (južno od ceste G2-107). Ta del navezovalne ceste je bil vrednoten v dveh različicah (različica 1 in 2).

Izdelana je bila celovita in vseobsežna prometna študija. Razvit je bil 4-stopenjski prometni model. Napoved prometa je bila narejena za leti 2003 in 2023, in sicer v enoti PLDP. Za leto 2023 je bila izračunana prepustnost ključnih križišč na sedanjem omrežju in na prihodnjem omrežju za različici 1 in 2.

Različici sta bili vrednoteni s stališča regionalnega in urbanega razvoja, prometne učinkovitosti, vplivov na okolje in gospodarnosti naložbe. Ugotovljeno je bilo, da je prednost na strani različice 2, ki se nadaljuje v trasi navezovalne ceste in se pri Černolici priključi na cesto R3-681.



Slika 1: Območje obdelave

V pričujočem elaboratu sta na severnem delu poleg modre različice obravnavani še zelena in rumena različica navezovalne ceste. Južni del navezovalne ceste je upoštevan po različici 2.

Narejena je primerjava treh različic navezovalne ceste in oblikovan je predlog najustreznejše.

2.0 Območje obdelave in sociodemografsko stanje

Tako kot pri osnovni študiji območje obdelave obsega teritorij od avtoceste A1 na severu do Gorice pri Slivnici na jugu in od Proseniškega na vzhodu do Ponikve na zahodu. Notranji coning predstavlja 39 con, zunanji pa 13. V celoti je torej 52 prometnih con.

S prometno ureditvijo se rešuje problematika naselij Šentjur, Ponikva, Proseniško ter Gorica pri Slivnici. Vendar pa bo nova ureditev prometa vplivala tudi na druga naselja, tako da gravitacijsko območje vključujet tudi naselja: Brezje ob Slomu, Bezovje pri Šentjurju, Botričnica, Cerovec, Črnolica, Dole, Gorica pri Slivnici, Grobelno, Hotunje, Hruševac, Jakob pri Šentjurju, Kameno, Krajncica, Lokarje, Podgaj, Podgrad, Ponikva, Primož pri Šentjurju, Proseniško, Prožinska vas (Občina Štore), Razbor, Repno, Rifnik, Sotensko pod Kalobjem, Stopče, Šentjur, Šibenik, Tratna pri Grobelnem, Trnovec pri Dramljah, Uniše, Voglajna, Vrbno, Završe pri Grobelnem (Občina Šmarje), Zg. Selce, Zlateče pri Šentjurju.

Območje obravnave poseljuje skupno približno 11.100 prebivalcev, ki stanujejo v 3.700 gospodinjstvih. Povprečno število članov na gospodinjstvo je 3,0. Na območju je zabeleženih 3.016 stanovanjskih stavb. Povprečno imajo 1,2 stanovanja na stavbo, največ v Šentjurju (1,6) ter Ponikvi (1,4).

V zadnjih deset letih (1992 – 2003) je prebivalstvo beležilo demografsko rast, in sicer tako na osnovi naravnega kot selitvenega prirasta. Večalo se je predvsem na osnovi selitvenega prirasta (za 328 prebivalcev), kar kaže na veliko priseljevanje na to območje.

Večanje števila prebivalcev na osnovi naravnega prirasta je manjše (za 75 prebivalcev v istem obdobju).

31 % prebivalcev je zaposlenih v naselju bivališča, 14 % se jih vozi na delo v drugo naselje lastne občine, 48 % se jih vozi na delo v drugo občino, 7 % pa izven regije. Največji odstotek prebivalcev – 41 % je zaposlenih v naseljih občine Šentjur, in sicer največ v občinskem središču, zaposlitvene centre pa predstavljajo še Gorica pri Slivnici, Stopče, Ponikva, Proseniško ter Hotunje. Izven občine se prebivalci vozijo večinoma v Celje (25 %), 3 % v Štore, 2 % v Ljubljano ter po 1 % v Žalec, Šmarje pri Jelšah in Maribor. Največ prebivalcev je zaposlenih v predelovalnih dejavnostih, nato pa v trgovini ter popravljenih motornih vozil, izobraževanju.

Večina šolarjev je dnevnih vozačev. V lastnem naselju jih hodi v šolo 25 %, 75 % pa se jih vozi v druga naselja ali izven regije (srednješolci ter študenti). Vrtci so v Šentjurju, Pešnici, Hruševcu ter v Gorici pri Slivnici, osnovne šole v Šentjurju, Hruševcu ter Gorici pri Slivnici, v Bezovju pri Šentjurju pa je Srednja kmetijska šola.

3.0 Cestno omrežje

3.1 Splošno

Navezovalna cesta Dramlje-Šentjur se bo z novim prometnim koridorjem izognila poseljenemu območju Šentjurja, preko katerega poteka današnja regionalna cesta skozi samo središče. S tem novim prometnim koridorjem bo vzpostavljena ustrezna prometna povezava štajerskega kraka avtoceste (prikluček Dramlje) z glavno cesto Celje-Rogaška Slatina in v nadaljevanju s širšim območjem Kozjanskega na jugu.

Pri umeščanju koridorja nove prometnice so bili kot izhodišče upoštevani s strani občine Šentjur posredovani možni alternativni poteki. Poteki so bili po terenskem ogledu glede na konfiguracijo terena, poselitvena območja in prostorske načrte občine v fazi izdelave študije nekoliko prilagojeni. Nova prometnica bo razbremenila današnjo regionalno cesto R1 med AC priključkom Dramlje in Šentjurjem, skozi katerega se danes skozi strnjeno naselje odvijajo prometni tokovi z nadaljevanjem prometne smeri proti Rogaški Slatini (vzhodu) in jugu proti Laškemu (cesta R3-681), Sevnici (cesta R2-424) in Kozjem oziroma Podsredi (cesta R2-423).

Vse tri obravnavane različice imajo skupno stično točko v priključku Dramlje na severu in se preko novega križišča s cesto R2 Celje-Rogaška Slatina (na vzhodnem obrobju Šentjurja) nadaljujejo proti jugu do Črnolice oziroma križišča cest R2-423 in R2-424. Več kot 8 km dolga navezovalna cesta bi tako vzhodno od Šentjurja z novim prometnim koridorjem povezovala območja južna od Šentjurja, vključno z glavno cesto G2-107 Celje Rogaška Slatina, z avtocestnim priključkom Dramlje.

Načrtovana je kot dvopasovnica za računsko hitrost 90 km/h. Križišča bodo nivojska, na območju križišč bo vozna hitrost ustrezno administrativno omejena. Računski hitrosti 90 km/h po predpisih odgovarja najmanjši polmer 350 m horizontalne krivine, le ta je uporabljen na kratkih odsekih trase, sicer pa so uporabljeni trasni elementi pri vseh treh različicah na pretežnem delu poteka večji.

3.2 Opis tras

Modra različica

Od odcepa z avtocestnega priključka Dramlje se navezovalna cesta usmeri proti jugu in preko redko poseljenega območja naselja Laze preide proti dolini potoka Kozarica, ki jo prečka z 280 m dolgim viaduktom in se zareže v gričevje, ki na južnem robu zaključuje omenjeno dolino. S prečkanjem grebena v globokem vkopu cesta med zaselkoma Kozarica in Razbor preide v dolino Kamenskega potoka. Dolina Kamenskega potoka se od severa pri zaselku Razbor razteza v smeri proti jugu v razmeroma široki dolini. Ta se na južnem delu zoži v globel, skozi katero si je Kamenski potok vrezal strugo proti jugu vzdolž naselja Bezovje, predno se v Šentjurski kotlini izlije v reko Voglajno.

Navezovalna cesta v dolini Kamenskega potoka poteka v pretežni meri v dnu doline, pri čemer se izogiba strugi potoka in tako občasno zareže v bregove.

Med naseljema Kameno in Bezovjem se cestni koridor prebije skozi ozko dolino

Kamenskega potoka, naselju Bezovje pa se s potekom v predoru dolžine 130 m izogne in nato na zadnjem delu ob robni poselitvi Šentjurja, 350 m vzhodno od Kmetijske šole, priključi na obstoječo cesto Celje-Rogaška Slatina.

Od novega križišča s cesto Celje-Rogaška Slatina se potek navezovalne ceste nadaljuje v smeri proti jugu preko ravninskega območja Šentjurske kotline, z mostom prečka potok Slomščico in nato z nadvozom dolžine 150 m prečka dvotirno železniško progo Celje-Maribor. Južno od železniške proge z omenjenim nadvozom prečka tudi bližnjo strugo reke Voglajne in se nato usmeri vzdolž redko poseljenega območja južnega dela Šentjurja in Črnoalice. Na zaključnem delu pri križišču s cesto R2-423 se trasa vključi v potek obstoječe ceste R2-424.

Navezovalna cesta bo na tem delu narekovala tudi ureditev približno 600 m dolgega podaljška ceste R3-681 z novim križiščem na južni strani železniške proge in tudi prestavitev približno 200 m dolgega odseka današnje ceste R2-424 pri naselju Črnoalice.

Dolžina trase modre različice je 8.070 m.

Niveletni potek modre različice je ugoden z blagimi vzdolžnimi nagibi na poteku po približno 4 km dolgi dolini Kamenskega potoka. Na tem delu poteka z največ 2,34% nagibom na približno 800 m dolgem odseku, sicer pa so ti nagibi od največ 1,88% do vsega 0,69%, pri čemer je na celotnem odseku niveletni potek v padcu od severa proti jugu.

Niveletno najbolj razgiban potek modre različice je na začetnem 1,5 km dolgem odseku od naselja Laze, kjer se cesta z 3,84% padcem znižuje proti približno 20 m nižje ležeči dolini potoka Kozarice in nato iz nje s 3,51% vzponom dvigne proti višje ležečemu grebenu, ki na jugovzhodu obroblja omenjeno dolino. Cesta se na tem delu zareže v greben z vkopom globine približno 20 m, tako se cestni potek iz najnižje točke ceste iznad doline Kozarice povzpne za 25 m do najvišje točke na prehodu grebena proti dolini Kamenskega potoka.

Preko ravninskega območja Šentjurske kotline se od križišča s cesto Celje-Rogaška Slatina nadaljuje z blagim padcem proti jugu. Proti nadvozu čez železniško progo Celje-Maribor se navezovalna cesta vzpenja s 4,48% nagibom in s padcem 3,50% ponovno približa terenu v nadaljevanju poteka. V nadaljnjem poteku se z blagim nagibom 0,36% vzpenja proti Črnoalici oziroma križišču cest R2-423 in R2-424.

Zelena različica

Zelena različica se s kratkega identičnega poteka z modro različico na območju AC priključka Dramlje pri naselju Laze usmeri po desnem bregu doline potoka Kozarica. Vzdolž naselja Trnovec po več kot 2 km poteka po desnem bregu doline z viaduktom dolžine 120 m prečka potok Kozarico ter preide na levi breg doline v smeri proti Primožu, zahodno od Primoža se s poteka v smeri proti jugovzhodu nadaljuje proti jugu v smeri naselja Kameno. Na tem delu se z obsežnimi vkopi in nasipi na razgibanem gričevnatem terenu usmeri proti Kamenem, ki ga na nepozidanem območju prečka in s poteka v smeri proti vzhodu in zavije mimo naselja Kameno proti jugu v dolino Kamenskega potoka. Na skupni potek z modro različico se naveže približno 0,5 km izza robne poselitve naselja Kameno. Njen nadaljnji potek skozi utesnjeno dolino Kamenskega potoka je na zadnjem 1,5 km dolgem odseku identičen predhodno opisani modri različici, zelena različica ima skupen potek z modro tudi v nadaljevanju v smeri proti Črnoalici.

Dolžina trase zelene različice je 8.873 m.

Niveletni potek zelene različice se na začetnem 2,5 km dolgem odseku med AC priključkom Dramlje in prečkanjem doline potoka Kozarica prilagaja terenu z blagimi vzdolžnimi nagibi, največji nagib je 3,36%. Po prehodu trase na gričevnato območje med dolino potoka Kozarica in dolino Kamenskega potoka pa je niveletni potek zelene različice zelo razgiban z 3,13% vzponom do grebena (na območju križišča s cesto Proseniško-Primož), sledi padec 4,33% do doline severno od Botričnice ter nato ponoven vzpon 4,53% proti grebenu, na katerem leži naselje Kameno. Po prečkanju tega grebena se cesta s 5,29% padcem znižuje proti dolini Kamenskega potoka, kjer se potek zelene različice pridruži poteku že opisane modre različice, tudi v nadaljevanju v smeri proti Črnllici je niveletni potek identičen poteku modre različice.

Rumena različica

Rumena različica ima na začetnem 2,2 km dolgem odseku od AC priključka Dramlje in na zadnjem 900 m dolgem odseku pri naselju Bezovje do priključka na cesto Celje-Rogaška Slatina identičen trasni in niveletni potek zeleni različici. Na vmesnem 3,3 km dolgem odseku pa z bolj iztegnjenim trasnim potekom (v primerjavi s predhodno zeleno različico) prečka razgibano gričevnato območje med dolinama potoka Kozarica in dolino Kamenskega potoka.

Trasa rumene različice se z desnega brega doline potoka Kozarica po začetnem skupnem poteku z zeleno različico usmeri na nasprotni levi breg približno 200 m gorvodno od sedanjega mostu ceste Proseniško-Primož in se z večjim odmikom od naselja Primož (v primerjavi z zeleno različico) nadaljuje v smeri proti jugo-jugovzhodu ter v dolini izpod višje ležečega naselja Kameno usmeri s predorom v sosednjo dolino Kamenskega potoka. Dolžina predora pri prečkanju grebena med Botričnico in Kamenim je 450 m, po izhodu iz predora se potek rumene različice po približno 500 m pridruži že predhodno opisanima potekoma modre in zelene različice v smeri proti Črnllici.

Dolžina trase rumene različice je 8.390 m.

Niveletni potek rumene različice je na začetnem, z zeleno različico identičnem poteku prilagojen obstoječemu terenu z največ 3,36% padcem. V nadaljnjem poteku preko gričevnatega območja, med dolino potoka Kamenica in dolino Kamenskega potoka je potek razgiban z nekoliko manjšimi vzdolžnimi nagibi v primerjavi s predhodno zeleno različico (vzpona 3,68% in 2,75% ter padci 2,86% in 3,77%), saj je pri tej različici prehod visoke grebena načrtovan z daljšim predorom. Greben nad predorom med naseljema Goričica in Kameno doseže višino 45 m iznad nivelete ceste. Na odseku med cesto Celje-Rogaška Slatina je niveletni potek zelene različice identičen poteku modre in zelene različice.

3.3 Pregled nekaterih projektno tehničnih elementov in količin

V preglednici 1 je podan pregled nekaterih uporabljenih projektno tehničnih elementov in količin.

Manjši polmer od 350 m (300 m) je pri vseh treh različicah uporabljen le pri navezavi na obstoječo cesto pri Črnllici. Pri navedbi največjega vzdolžnega nagiba ni upoštevan potek pri nadvozu čez železniško progo, kjer imajo vse tri različice identičen potek (i_{max}

4,48% oziroma 3,5%).

Preglednica 1: Pregled značilnih projektno tehničnih elementov

primerjalni elementi, količine	enota	modra varianta	zelena varianta	rumena varianta
dolžina trase	m1	8.070	8.873	8.390
najmanjši min. polmer (dolžina poteka v krivini)	m1 (m1)	350 (783)	350 (1.690)	350 (1.527)
dolžina trase v $R \leq 500$	m'	1.607	5.255	3.194
največji vzdolžni nagib (dolžina poteka v tem nagibu)	% (m1)	3,51 (925)	5,29 (650)	3,68 (500)
izgubljene višine	m1	33,3	58,2	43,0
dolžina viaduktov, nadvozov	m1	430	280	190
dolžina predorov	m1	130	130	580
oporni in podporni zidovi	m2	3.265	2.025	5.625
izkopi	m3	200.520	187.140	172.000
nasipi	m3	119.753	347.250	254.520
viški izkopnih materialov	m3	80.767	-	-
stranski odvzemi	m3	-	160.110	82.520

4.0 Prometne razmere

Napoved za PLDP po tipih vozil je narejena za leti 2003 in 2023.

Povzet je prometni model iz osnovne študije. Notranji promet je bil narejen s 4-stopenjskim modelom, zunanji pa po metodi faktorjev rasti. Model je bil kalibriran in validiran na prometne obremenitve leta 2004, kar je razvidno v osnovni študiji.

Pri napovedi notranjega prometa za leto 2023 je upoštevan 13-odstotni prirast prebivalstva in 29 odstotno povečanje stopnje motorizacije ali okoli 15-odstotno povečanje mobilnosti.

Rast zunanjega prometa je ocenjena z enotnimi faktorji po tipih vozil. Faktorji so povzeti iz osnovne študije in prikazani v preglednici 2.

Napoved za leti 2003 in 2023 je narejena za sedanje cestno omrežje in za modro, zeleno in rumeno različico (priloge 4 do 11).

Preglednica 2: Faktorji zunanjega prometa za obdobje 2003 – 2023

tip vozila	p.l.s.r.	faktor
osebni domači (VT1)	2,5%	1,639
osebni tuji (VT2)	2,0%	14,86
avtobusi (VT3)	1,0%	1,220
tovornjaki domači (VT4d)	3,0%	1,806
tovornjaki tuji (VT4t)	3,0%	1,806

Izidi napovedi

Leta 2023 bi bilo na sedanjem omrežju na Ulici Dušana Kvedra že okoli 21.000 vozil/dan, na cesti G2-107 pa okoli 22.000 vozil/dan. To je že na robu prepustnosti križišč.

Pri *modri različici* navezovalna cesta prevzame okoli 8.000 vozil/dan, na Ulici Dušana Kvedra ostane okoli 13.000 vozil/dan, na cesti G2-107 ga je pa okoli 16.000 vozil/dan.

Podobne razmere nastanejo tudi pri *zeleni različici*, ki prav tako prevzame okoli 8.000 vozil/dan in na Ulici Dušana Kvedra ostane tudi okoli 13.000 vozil/dan. Na cesti G2-107 je okoli 15.000 vozil/dan.

Tudi pri *rumeni različici* navezovalna cesta prevzame okoli 8.000 vozil/dan in na Ulici Dušana Kvedra tudi ostane okoli 13.000 vozil/dan. Na cesti G2-107 je prav tako okoli 15.000 vozil/dan.

Kot vidimo, glede prometnih obremenitev med različicami ni bistvenih razlik. Vse približno enako razbremenijo sedanje ceste.

5.0 Prepustnost križišč leta 2023

Prepustnost je računana za štiri križišča modre in zelene različice ter za tri križišča rumene različice, in sicer z orodjem aaSIDRA. Lokacija križišč je razvidna iz priloge D5 v dodatku 2.

V križiščih so deleži koničnih obremenitev določeni po smereh in so ocenjeni na podlagi števnih podatkov. Delež tovornega prometa je prav tako določen po smereh in je povzet iz napovedi prometa po tipih vozil. Deleži so smiselno isti kot v osnovnem elaboratu.

V osnovnem elaboratu je izračunana tudi prepustnost križišč na obstoječem omrežju in tu ni posebej prikazana.

Iz preglednice 3 vidimo, da vsa križišča pri vseh različicah delujejo brez težav. V tem pogledu so si različice skoraj enakovredne. Nekoliko slabša je rumena različica, kjer nesemaforizirano križišče dosega nekoliko slabšo, a še vedno zadovoljivo raven usluge.

Preglednica 3: Prepustnost križišč leta 2023

različica	ime križišča	tip križišča	kazalec	izid
modra	K1	krožno	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m) število ustavljanj/vozilo povprečna hitrost (km/h)	A 0,307 19 0,53 48,7
	K2	nesemaforizirano	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m) število ustavljanj/vozilo povprečna hitrost (km/h)	A-C 0,50 25 0,53 48,2
	K3	nesemaforizirano	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m) število ustavljanj/vozilo povprečna hitrost (km/h)	A-C 0,197 1 0,03 59,3
	K4	krožno	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m)	B 0,604 52

			število ustavljanj/vozilo	0,82
			povprečna hitrost (km/h)	46,1

rumena	K1	krožno	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m) število ustavljanj/vozilo povprečna hitrost (km/h)	A 0,306 19 0,52 48,7
	K2	nesemaforizirano	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m) število ustavljanj/vozilo povprečna hitrost (km/h)	A-D 0,763 75 0,78 42,5
	K4	krožno	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m) število ustavljanj/vozilo povprečna hitrost (km/h)	B 0,608 53 0,83 46,1
zelena	K1	krožno	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m) število ustavljanj/vozilo povprečna hitrost (km/h)	A 0,306 19 0,53 48,7
	K2	nesemaforizirano	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m) število ustavljanj/vozilo povprečna hitrost (km/h)	A-C 0,477 24 0,57 47,8
	K3	nesemaforizirano	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m) število ustavljanj/vozilo povprečna hitrost (km/h)	A-C 0,200 2 0,07 58,3
	K4	krožno	raven usluge stopnja zasičenosti (v/c) najdaljša vrsta (m) število ustavljanj/vozilo povprečna hitrost (km/h)	B 0,595 51 0,81 46,2

6.0 Primerjava različic

6.1 Uvod

Različice so medsebojno primerjane po kriterijih:

- gradbeno-tehnični elementi,
- prometna učinkovitost,
- prometno ekonomski učinki,
- vplivi na okolje,
- regionalni in urbani razvoj.

Gradbeno tehnične elemente primerjamo s pomočjo osmih kazalcev (dolžina trase, tehnični elementi, protihrupna zaščita, deviacije, oviranje prometa med gradnjo, veliki

objekti, geološki pogoji gradnje, rok gradnje). Prometno učinkovitost ugotavljamo s pomočjo štirih kazalcev (kapacitetna ustreznost, dostopnost, razbremenitev Ulice Dušana Kvedra, prometno delo), gospodarnost naložbe ugotavljamo s pomočjo dveh kazalcev (investicijski stroški in ekonomska upravičenost), vpliva na okolje glede vpliva hrupa.

Ocene posameznih različic so opisane:

- bolj primerno (A),
- primerno (B),
- manj primerno (C),
- neprimerno (D).

Pri tej oceni ni nujno, da so vse različice opisane z vsemi navedenimi ocenami. Če so medsebojne razlike zelo majhne, so različice lahko enako ocenjene, tako da imajo glede na določen kriterij enako oceno.

6.2 Regionalni in urbani razvoj

Izhodišče

Pri pripravi vrednotenja in izboru različic je upoštevanih več vidikov razvoja. Opravljene so primerjave vrednotenja glede na prostorski razvoj regije, glede na urbani razvoj lokalne skupnosti in glede na posamezna področja potencialnih aglomeracij znotraj občine Šentjur. Ocenjena je sedanja, obstoječa trasa prometnice ter modra, zelena in rumena različica. Analiza razvojnih možnosti je prikazana v prilogah v dodatku 4.

Regionalni razvoj

Lega občine Šentjur v prostoru ima z vidika regionalnega razvoja vsaj dvojno vlogo. Prvič predstavlja izrazito tranzitno občino v smeri sever-jug na relaciji avtocesta Šmarje pri Jelšah - Rogaška oz. Sevnica, drugič pa glede na bližino avtoceste predstavlja ugoden prostorski potencial za razvoj poselitve (poslovna, proizvodna in stanovanjska območja).

V prvi vlogi ne gre prezreti dejstva, da poleg regionalne povezave z AC obravnavana navezovalna cesta lahko predstavlja del tretje državne razvojne osi. Možnost hitre povezave med Avstrijo in Hrvaško v poteku Slovenj Gradec, Dramlje, Šentjur, Kozjansko, Bela Krajina postaja eden osrednjih projektov državnega razvojnega programa za obdobje 2007-2013. Prav makrorazličica poteka mimo Šentjurja bi, nenazadnje tudi po zagotovilih ministra Damjana, bila »poglavitnega pomena za razvoj jugovzhodne regije in njenega podjetniškega sektorja«. Namreč, na tretjo razvojno os, ki jo deloma umeščamo v prostor tudi s pričujočo študijo, se odpira potencial regionalnih industrijskih con, transportnih terminalov, turizma, športa, pa tudi boljše dostopnosti do območij kulturne krajine, naravne in kulturne dediščine. Da gre za pomemben razvojni projekt širših razsežnosti, kaže na primer že osnutek programa sprejemanja lokacijskega načrta med Koroško in Savinjsko dolino, ki poudarja, da ne gre zgolj za prometni projekt. Ugotavlja: »Funkcija nove prometne povezave bo predvsem povečati konkurenčnost območja ob razvojni osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav in bo tudi večja integracija prostora zunaj obstoječih panevropskih prometnih koridorjev.« Spodbudno je, da se tudi država zaveda kompleksnosti problematike in zato zagotavlja, da bo pri pripravi prostorskih aktov tretje razvojne osi tokrat uveljavila drugačen pristop od dosedanjih. Upoštevan bo celovit razvoj območja ob tretji osi, ki naj bi trende,

razvojne možnosti in tudi obstoječe stanje obravnaval vsebinsko, pri čemer bo upošteval razmere in potrebe gospodarstva, prometa in turizma, poselitve in okolja. Prav takšen pristop pa omogoča, da se prisluhne tudi lokalni skupnosti, ki v interesu tako lastnega kot širšega razvoja snuje vizije, ki se prav na temelju naštetega zlahka vkomponirajo v kontekst izbora lokacije tretje razvojne osi. V širšem, regionalnem vidiku razvoja katerakoli izmed treh predlaganih različic, predvsem pa modra varianta, omogoča regijsko utemeljen in tehten razvoj poslovno proizvodne cone Šentjur, ki pomeni bistven premik v razvoju gospodarstva Kozjanskega ter razvoj poslovnega subcentra med Šentjurjem ter priključkom na AC.

Preglednica 4: Vpliv različic na regionalni razvoj

različica	potencialno število širitev naselij	potencialno število novih poselitvenih območij	razbremenitev obstoječe prometnice	vrstni red	ocena
(1) modra	3	2	35%	1	A
(2) zelena	5	0	30%	2-3	B
(3) rumena	5	0	30%	2-3	B

Analiza vpliva različic navezovalne ceste na regionalni razvoj pokaže, da modra različica z upoštevanjem bistva tretje razvojne osi, katere smisel je tako v hitri povezavi regij v smeri sever-jug, kot v omogočanju večjega razvoja ob njenem poteku, prekaša ostali dve različici in je z vidika regionalnega razvoja najustreznejša. Iz preglednice v nadaljevanju je hkrati tudi razvidno, da modra varianta dolgoročno omogoča največji razvojni potencial območja.

Preglednica 5: Vpliv različic na dolgoročno širitev poselitve

različica	obseg širitve (formiranja) poselitvenih območij	vrstni red	ocena
(1) modra	195,50 ha	1	A
(2) zelena	113,80 ha	2-3	B
(3) rumena	115,30 ha	2-3	B

Glede na razvojne možnosti, ob znanih omejitvenih faktorjih razvoja, modra različica omogoča za 72 % večje prostorske možnosti širitve poselitve oz. oblikovanja (smiselniha zaokrožitve) poslovnih oz. poslovno-proizvodnih območij.

Urbani razvoj lokalne skupnosti

Realizacija navezovalne ceste bo v prostor lokalne skupnosti vnesla vrsto prednosti.

(1) Uvedba prve, modre različice, ki je vzporednica dosedanjih, omogoča formiranje najmanj štirih sklopov novo oblikovanih območij stavbnih zemljišč, in sicer:

- širitev naselja Trnovec z oblikovanjem poslovno-stanovanjske cone ob priključku na avtocesto (17,30 ha);
- oblikovanje samostojnega poslovnega subcentra v stičišču novo oblikovane prometnice in prometnice Proseniško-Hotunje-Ponikva (20,90 ha v prvi fazi, 108,60 ha v končni fazi);
- oblikovanje samostojne stanovanjske cone Kameno vzhod (8,50 ha) in
- širitev obstoječe poslovno-proizvodne cone Šentjur na vzhod, ki ima obseg

- regijskega pomena (41,80 ha);
- oblikovanje nove poselitve stanovanjske in mešane dejavnosti vzhodno od Nove vasi in Črnoalice (19,30 ha).

(2) Uvedba druge, zelene različice omogoča glede na bližino poselitvenih območij naselij med Šentjurjem in AC:

- širitev naselja Trnovec kar v dveh delih, in sicer širitev stanovanjskega območja naselja na jugovzhod 9,80 ha) in
- oblikovanje poslovno – stanovanjske cone ob priključku na AC (17,30 ha)
- širitev naselja Dole proti vzhodu (11,90 ha);
- racionalno zaokrožitev poselitvenega območja v širšem kompleksu Kameno - zahod (13,70 ha);
- širitev Šentjurske poslovno – proizvodne cone na vzhod (41,80 ha) in
- oblikovanje mešane dejavnosti vzhodno od Črnoalice in Nove vasi (19,30 ha).

(3) Uvedba tretje, rumene vmesne različice, ki je vzporedna dosedanji, pa v zgornjem delu omogoča podobne poselitvene rezultate kot druga, zelena različica, na jugu pa znatno večje povečanje območja poselitve Botričnice, tako da omogoča:

- formiranje poslovno - stanovanjske cone Trnovec (17,30 ha);
- povečanje poselitve naselja Trnovec v smeri jugovzhod (9,80 ha);
- širitev naselja Dole proti vzhodu (11,20 ha);
- znatno širitev poselitve zaselka Primož (15,90 ha);
- povečanje poslovno – proizvodne cone v Šentjurju(41,80 ha) in
- povečanje poselitve vzhodno od Črnoalice in Nove vasi (19,30 ha).

Preglednica 6: Vpliv različic na urbani razvoj

različica	število novih (širitev) območij naselij	površine novo oblikovanih stavbnih zemljišč (ha)	vrstni red	ocena
(1) modra	5	195,50	1	A
(2) zelena	5	113,80	2	B
(3) rumena	5	115,30	3	B

Razvoj dejavnosti v okviru lokalne skupnosti

Oblikovanje nove prometnice uvaja v najugodnejši, modri različici 195,50 hektarjev novih stavbnih zemljišč v občini Šentjur, v drugi in tretji pa po 113,80 hektarjev oz. 115,30 hektarjev novih stavbnih zemljišč. V preglednicah v nadaljevanju so prikazane okvirne perspektivne površine za posamezne dejavnosti glede na vse različice in ocena primernosti različic glede na obseg dejavnosti. Iz preglednic je razvidno, da se razlika med različicami pojavi pri modri, saj ta omogoča oblikovanje večjega poslovnega subcentra v dolgoročnem obsegu 108,60 hektarjev.

Preglednica 7: Novo oblikovane stavbne površine po dejavnostih v primeru (1) modre različice

oznaka območja	stan. dejavnosti (ha)	mešana dejavnost (ha)	SK dejavnosti (ha)	poslovno-storitvene dejavnosti (ha)	poslovno-storitvene dejavnosti (ha)	varovalni zeleni pas (ha)	skupaj (ha)
Trnovec-sever	1,90	4,20	4,20	4,20	-	2,80	17,30
Poslovni center	4,40	87,70	-	12,10	-	4,40	108,60

Kameno-vzhod	7,30	1,20	-	-	-	-	8,50
Posl. proizv. cona Šentjur	6,10	38,20	-	8,40	8,40	-	61,10
Skupaj	19,70	131,30	4,20	24,70	8,40	7,20	195,50

Preglednica 8: Novo oblikovane stavbne površine po dejavnostih v primeru (2) zelene različice

oznaka območja	stan. dejavnosti (ha)	mešana dejavnost (ha)	SK dejavnosti (ha)	poslovno-storitvene dejavnosti (ha)	poslovno-storitvene dejavnosti (ha)	varovalni zeleni pas (ha)	skupaj (ha)
Trnovec-sever	1,90	4,20	4,20	4,20	-	2,80	17,30
Trnovec-jug	2,30	4,70	-	1,10	-	1,70	9,80
Dole	-	9,80	-	-	-	2,10	11,90
Kameno-zahod	10,00	-	-	-	-	3,70	13,70
Posl. proizv. cona Šentjur	6,10	38,20	-	8,40	8,40	-	61,10
Skupaj	20,30	56,90	4,20	13,70	8,40	10,30	113,80

Preglednica 9: Novo oblikovane stavbne površine po dejavnostih v primeru (3) rumene različice

oznaka območja	stan. dejavnosti (ha)	mešana dejavnost (ha)	SK dejavnosti (ha)	poslovno-storitvene dejavnosti (ha)	poslovno-storitvene dejavnosti (ha)	varovalni zeleni pas (ha)	skupaj (ha)
Trnovec-sever	1,90	4,20	4,20	4,20	-	2,80	17,30
Trnovec-jug	2,30	4,70	-	1,10	-	1,70	9,80
Dole	-	9,00	-	-	-	2,20	11,20
Primož	-	11,30	-	-	-	4,60	15,90
Posl. proizv. cona Šentjur	6,10	38,20	-	8,40	8,40	-	61,10
Skupaj	10,30	67,40	4,20	13,70	8,40	11,30	115,30

Preglednica 10: Ocena primernosti različic glede na obseg dejavnosti

različica	faktor povečanja obsega stavbnih zemljišč	vrstni red glede na pestrost dejavnosti	vrstni red glede na površine dejavnosti	ocena
(1) modra	1,718	1	1	A
(2) zelena	1,0	2	2	B
(3)	1,01	2	2	B

Na podlagi okvirne projekcije delitve dejavnosti po posameznih podobmočjih in izračunanega obsega načrtovanih površin se ugotavlja, da je najprimernejša modra različica.

Skupni vpliv na razvoj poselitve

Vpliv vseh različic na razvoj poselitve je pri vseh znatno ugodnejši, kot če se ohranja sedanje stanje. Faktor povečanja obsega stavbnih zemljišč je v modri različici kar za 72 % večji od ostalih dveh, znatno pa je pri 1. različici poudarjena tudi pestrost dejavnosti, še posebej na račun zagotavljanja poslovnega subcentra, ki omogoča v prvi fazi 20,90 ha, v končni fazi pa kar 108,60 ha kvalitetnega prepleta dejavnosti.

Preglednica 11: Skupni vpliv na razvoj poselitve

različica	regionalni razvoj		urbani razvoj lokalne skupnosti		razvoj dejavnosti		ocena skupnega vrstnega reda	ocena skupne ocene
	vrstni red	ocena	vrstni red	ocena	vrstni red	ocena		
(1) modra	1	A	1	A	1	A	1	A
(2) zelena	2-3	B	2	B	2	B	2	B
(3) rumena	2-3	B	3	B	2	B	2	B

Zbir potencialnih ocen pokaže, da je modra različica primernejša z vseh vidikov razvoja, še posebej z vidika dolgoročnega razvoja poselitve in oblikovanja poslovnih razvojnih con. Njen vpliv se kaže predvsem na urbanem razvoju v okviru lokalne skupnosti in širše, saj bo v primeru izbora za tretjo razvojno os bližina AC omogočala hiter razvoj tako subcentra, poslovno-proizvodne cone Šentjur kot tudi naselja Trnovec, tik ob izvozu iz AC.

6.3 Gradbeno tehnični kriterij

Primerjava gradbeno tehničnih kazalcev je prikazana v preglednici 12. V preglednici so vsi navedeni kriteriji upoštevani enakovredno brez ponderiranja.

Modra varianta je z iztegnjenim potekom po dolini Kamenskega potoka najkrajša, za 4% daljšo traso ima rumena varianta, ki se preko gričevja prebije s predorom, najdaljša z 10% povečanjem dolžine trase v primerjavi z modro pa je zelena varianta. Ta iz doline potoka Kozarica v dolino Kamenskega potoka prebije s prilagajanjem poteka razgibanim pobočjem gričevja.

Kriterij tehničnih elementov daje prednost modri varianti, ki ima zelo iztegnjeno traso, njen niveletni potek je v razmeroma blagih vzdolžnih nagibih, ima tudi najmanjšo izgubljeno višino pri spustih oziroma »premostitvi« doline potoka Kozarica.

Od nje je slabša rumena varianta z večjim deležem poteka v krivinah, večjimi izgubljenimi višinami pri premagovanju poteka preko gričevja in daljšimi odseki poteka v večjih vzdolžnih nagibih.

Najslabša po tehničnih elementih je zelena varianta z največjim deležem poteka v krivinah, največjimi vzdolžnimi nagibi in največjimi izgubljenimi višinami pri prehodu gričevja med dolinama potoka Kozarica in Kamenskim potokom.

Po obsegu potrebne protihrupne zaščite in s tem tudi vpliva hrupa na okolje sta enakovredni modra in rumena varianta, ki se v večji meri s svojim potekom odmikata od poseljenih območij, medtem ko je zelena varianta v tem pogledu slabša zaradi večjega približevanja tem območjem in večjega obsega protihrupne zaščite.

Kriterij gradnje oziroma oviranja prometa med gradnjo daje prednost modri in rumeni varianti, kjer je skupni obseg zemeljskih del in s tem transporta manjši, večja je oddaljenost od pozidave in s tem manjše oviranje prometa na bližnjih prometnicah.

Glede kriterija velikih objektov, kamor sodijo predori, viadukti, večji mostovi, je najprimernejša zelena varianta, ki se s svojim potekom po pobočjih gričevja v največji meri prilagaja konfiguraciji terena, slabša je modra varianta z dolgim viaduktom preko doline potoka Kozarice, najslabša pa rumena varianta z dolgim predorom pod grebenom med Botričnico in Kamenim.

Kriterij geoloških razmer oziroma danosti daje prednost modri varianti, saj v primerjavi z zeleno in rumeno v največjem delu poteka po relativno ravnem in odprtem prostoru z nizkimi nasipi in pretežno plitvimi vkopi.

Izvedba dolgih in večinoma globokih geoloških enostranskih vkopov pri zeleni in rumeni varianti bi zahtevala poleg opornih konstrukcij oblikovanje položnih vkopnih brežin s posegi globoko v zaledje. Izvedba visokih nasipov pri zeleni in rumeni varianti v razgibanem terenu med Primožem in Kamenim bi zahtevala utrditve tal in tudi morebitno spremembo rešitve s premostitvenimi objekti.

Kriterij deviacij oziroma priključevanja obstoječega cestnega omrežja daje prednost zeleni varianti, ki v primerjavi z modro in rumeno varianto omogoča tudi neposredno povezovanje območja med Botričnico in Kamenim na novo navezovalno cesto.

Glede roka gradnje je slabše ocenjena zelena varianta zaradi gradnje dolgega predora Kameno, katerega čas gradnje bi v največji meri vplival na gradnjo celotnega odseka navezovalne ceste Dramlje-Šentjur.

Preglednica 12: Primerjava gradbeno tehničnih kriterijev

kriterij	različica		
	modra	zelena	rumena
dolžina trase	1	3	2
tehnični elementi	1	3	2
protihrupna zaščita	1	2	1
gradnja – oviranje prometa	1	2	1
veliki objekti	2	1	3
geološke razmere	1	2	2
deviacije - priključki	2	1	2
rok gradnje	1	2	1
vrstni red	1	3	2
ocena	A	C	B

6.4 Prometna učinkovitost

Prometna učinkovitost je vrednotena glede na kapacitetno ustreznost, dostopnost do občinskega središča, razbremenitve obstoječih cest in prometno delo.

Kapacitetna ustreznost

Primerjana je kapacitetna ustreznost križišč na navezovalni cesti. V primerjavo je vključeno najslabše delujoče križišče vsake različice.

Preglednica 13: Kapacitetna ustreznost, leto 2023

različica	križišče	stopnja zasičenosti (v/c)	najdaljša vrsta (m)	vrstni red	ocena
modra	K4	0,604	52	1-2	A
zelena	K4	0,595	51	1-2	A

rumena	K2	0,763	75	3	B
--------	----	-------	----	---	---

Modra in zelena različica sta si enakovredni, rumena je pa nekoliko slabša. Sicer pa vse tri delujejo brez težav.

Dostopnost

Izračunan je čas dostopnosti od središča Šentjurja do avtoceste. Izohrone za leto 2023 so prikazane na prilogah 12, 13 in 14. Kot vidimo, so si različice v tem pogledu povsem enakovredne.

Preglednica 14: Dostopnost od središča mesta Šentjur do avtoceste, leto 2023

različica	dostopnost	vrstni red	ocena
modra	8 min	1-3	A
zelena	8 min	1-3	A
rumena	8 min	1-3	A

Razbremenitev Ulice Dušana Kvedra

Vse različice razbremenijo Ulico Dušana Kvedra, in sicer vse enako.

Preglednica 15: Stopnja razbremenitve Ulice Dušana Kvedra, leto 2023

različica	vozil/dan na Ulici Dušana Kvedra	razbremenitev glede na sedanjo	vrstni red	ocena
sedanja	20.619	-		
modra	13.563	34%	1-3	A
zelena	13.574	34%	1-3	A
rumena	13.408	35%	1-3	A

Prometno delo

Prometno delo predstavljajo vozila-km in vozila-ur, ki so izračunana za celotno obravnavano območje. Nekoliko ugodnejši sta modra in rumena različica.

Preglednica 16: Prometno delo na dan, leto 2023

različica	vozilo-km	vozilo-ur	vrstni red	ocena
modra	1.039.110	15.136	1-2	A
zelena	1.043.745	15.191	3	B
rumena	1.040.427	15.139	1-2	A

Skupni vpliv prometne učinkovitosti

Preglednica 17: Skupni vpliv prometne učinkovitosti

različica	kapacitetna ustreznost		dostopnost		razbremenitev		prometno delo		ocena skupnega vrstnega reda	ocena skupne ocene
	vrstni red	ocena	vrstni red	ocena	vrstni red	ocena	vrstni red	ocena		
modra	1-2	A	1-3	A	1-3	A	1-2	A	1	A
zelena	1-2	A	1-3	A	1-3	A	3	B	2-3	B
rumena	3	B	1-3	A	1-3	A	1-2	A	2-3	B

Modra različica je glede vseh prometnih kriterijev zelo ugodna, zato je najboljša. Zelena in modra različica sta vsaka v enem pogledu slabši, zato sta ocenjeni nekoliko slabše kot modra različica.

6.5 Ekonomska učinkovitost

Investicijski stroški

Na podlagi idejne študije v merilu 1:2500 so bili ocenjeni investicijski stroški. Vključeni so stroški za preddela, spodnji ustroj, zgornji ustroj, objekte, prepuste, zidove, deviacije, zadrževalne bazene, regulacije potokov in protihrupne ograje.

V preglednici 18 je predstavljen investicijski strošek različic z vključenim DDV.

Preglednica 18: Investicijski stroški z DDV, cene november 2005

različica	investicijska vrednost
modra	6.968.558.485
zelena	7.481.912.412
rumena	8.766.721.218

Najcenejša je torej modra različica, najdražja pa rumena.

Ocenjena dinamika gradnje je prikazana v preglednici 19 in temelji na Nacionalnem programu izgradnje avtocest.

Preglednica 19: Predvidena dinamika gradnje

leto	delež naložbe
2012	40%
2013	30%
2014	30%

Ekonomska upravičenost

Ekonomska upravičenost je ocenjena na osnovi izračuna neto sedanje vrednosti pri 8-odstotni diskontni stopnji in interne stopnje donosnosti. Izračun je narejen z orodjem OPCOST. Gre za ugotavljanje odnosa med vloženimi sredstvi in pričakovanimi ekonomskimi koristmi v 20-letnem obratovanju ceste.

Preglednica 20: Ekonomska upravičenost, cene november 2005

različica	neto sedanja vrednost (SIT)	interna stopnja donosnosti (%)	vrstni red	ocena
modra	1.682.675.505	9,68	1	B
zelena	-3.076.872.505	4,54	3	D
rumena	-1.591.616.114	6,47	2	D

Kot vidimo iz preglednice 20, je ekonomsko upravičena le modra različica. Samo ta ima

pozitivno neto sedanjo vrednost in interno stopnjo, ki je večja od 8.

6.6 Vplivi na okolje

Upoštevan je vpliv hrupa. Ocenjena je imisija hrupa in delež ljudi, prizadetih s prekomernim hrupom. Upoštevan je dnevni in nočni hrup. Vključena je tudi aktivna protihrupna zaščita in njen negativni vpliv na okolje.

Preglednica 21: Vpliv hrupa na prebivalce, leto 2023

različica	število s hrupom prizadetih prebivalcev			dolžina ograj (m)	vrstni red	ocena
	dan	noč	faktor			
	≥ 55 dBA	≥ 45 dBA				
modra	2.529	4.386	314,8	1.220	1	B
zelena	2.651	4.935	341,2	1.840	3	C
rumena	2.631	4.940	340,1	1.380	2	C

6.7 Skupni vplivi

Primerjava vseh kriterijev nam kaže, da je v vseh pogledih najugodnejša modra različica. Sledi rumena različica, najmanj ugodna je pa zelena. Ekonomsko je upravičena samo modra različica, zato imata zelena in rumena različica tudi skupno oznako D, kar pomeni, da sta nesprijemljivi.

Preglednica 22: Pregled vrstnega reda po kriterijih

različica	vrstni red					skupni vrstni red
	gradb. tehn. vplivi	reg. in urb. razvoj	prometna učinkovitost	vplivi na okolje	ekonomska upravičenost	
modra	1	1	1	1	1	1
zelena	3	2	2-3	3	3	3
rumena	2	2	2-3	2	2	2

Preglednica 23: Pregled ocen po kriterijih

različica	ocena					skupni vrstni red
	gradb. tehn. vplivi	reg. in urb. razvoj	prometna učinkovitost	vplivi na okolje	ekonomska upravičenost	
modra	A	A	A	B	A	A
zelena	C	B	B	C	D	D
rumena	B	B	B	C	D	D

6.8 Družbena sprejemljivost različic na lokalni ravni

Načrtovanju navezovalne ceste je v občini Šentjur posvečeno precej pozornosti. Realna potreba po vzporedni prometnici sedanji cesti se kaže že vrsto let. Kot je bilo že uvodoma poudarjeno pa navezovalna cesta ne pomeni zgolj prometne razbremenitve naselij Trnovec, Dole in predvsem Šentjur, marveč pomeni resno razvojno priložnost za razvoj tistih potencialov, ki pomenijo znaten razvojni korak ne samo za občino Šentjur, marveč za celotno Kozjansko območje, ki se preko takšne prometnice navezuje na avtocestni sistem.

V kolikor izbrana različica trase (modra) hkrati v širšem državnem kontekstu sovпада z opredelitvijo tretje razvojne osi, ki bo povezovala Koroško, Savinjsko regijo, Posavje, Dolenjsko in Belo Krajino, za kar ima vse strokovne možnosti, potem je večleten napor širše lokalne skupnosti več kot upravičen.

Lokalna skupnost je tekom postopka spremljanja in aktivnega sodelovanja v pripravi Strategije prostorskega razvoja občine izpostavila nujnost navezovalne ceste. Kot preliminarno študijo je že v letu 2004 naročila in pridobila Prometno študijo Šentjurja (PNZ, Projekt nizke zgradbe d.o.o. in RRD, Regijska razvojna družba d.o.o.; september 2004), ki opredeljuje tudi navezovalno cesto Dramlje-Šentjur.

Pri oceni družbene sprejemljivosti izbrane različice je lokalna skupnost upoštevala tudi smiselnost poteka trase na način, ki bo omogočil prometnici tudi vlogo hrbtenice tretje razvojne osi. Zato je pri odločitvi poleg že izdelanih valorizacij iz prejšnjih poglavij lokalna skupnost upoštevala tudi tranzitno vlogo prometnice ter se, upoštevajoč prometni, regionalni in lokalni vidik razvoja, odloča za (1) modro različico poteka. Izbrano različico bo, v kolikor bodo pridobljena tudi vsa pozitivna mnenja v postopku priprave Strategije prostorskega razvoja občine Šentjur, vnesla v svoj krovni razvojni prostorski akt.

7.0 Sklep

Na osnovi analize je ugotovljeno:

1. Izgradnja načrtovane ceste Dramlje-Šentjur je potrebna in smiselna.
2. Načrtovana cesta predstavlja razvojni potencial, ki je lahko sestavni del tretje razvoje osi.
3. Predlagamo potek po modri različici, ki najugodnejša po vseh kriterijih. Zelena in rumena različica nista ekonomsko upravičeni, zato sta neprimerni. Slabši sta pa tudi glede drugih vidikov.

Predlagamo torej, da se DLN pripravi za modro različico.