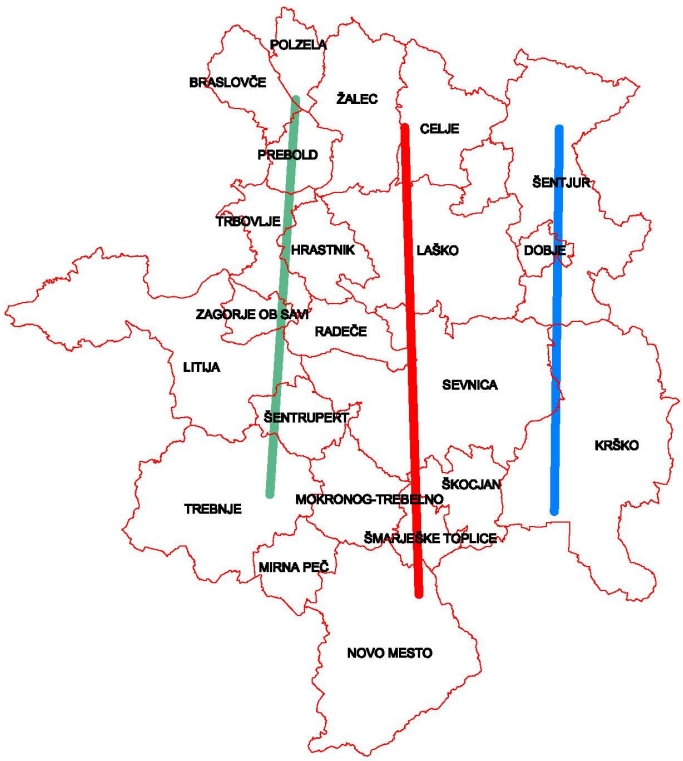
Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste

DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRT ZA DRŽAVNO CESTO MED AVTOCESTO A1 IN AVTOCESTO A2

ŠTUDIJA VARIANT IN PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE

II. mapa 1. zvezek

RAZVOJNO – URBANISTIČNI ELABORAT



Razvojni center
PLANIRANJE d.o.o. CELJE

SPLOŠNI PODATKI

PREDMET:	Državni lokacijski načrt za državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Maribor - Ljubljana in avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje pri Novem mestu ŠTUDIJA VARIANT IN PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE
FAZA:	II. MAPA, 1. ZVEZEK – ŠTUDIJA VARIANT IN PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE
NAROČNIK:	MINISTRSTVO ZA PROMET, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE
ODGOVORNI KOORDINATOR NAROČNIKA:	DDC , SVETOVANJE INŽENIRING, D.O.O. Blanka Žižmond, inž.gradb., univ.dipl.ekon.
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. Selma ČOSIĆ, ing. gradb. Jana KAJTNER, gr. teh. Tomaž TOMAN, abs, geog.
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:	marec 2008

VSEBINA

1

1 UVODNI DEL ... 5
1.1 Splošno ... 5
1.2 Namen študije variant in elaborata vrednotenje in primerjava variantnih rešitev ... 5
1.3 Namen razvojno urbanističnega elaborat ... 6
1.4 Vrednotenje in primerjava variant ceste - metodologija ... 7

2 OBMOČJE OBRAVNAVE ... 9

3 OBRAVNAVANE VARIANTE ... 16

4 DEMOGRAFIJA ... 52
4.1 Opis stanja ... 52
4.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 52
4.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant ... 54

5 NAVEZOVANJE IN POVEZOVANJE NASELIJ ... 63
5.1 Opis stanja ... 63
5.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 63
5.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant ... 64

6 POSELITEV (STANOVANJSKE POVRŠINE, CENTRALNE DEJAVNOSTI IN PROIZVODNJA) ... 85
6.1 Opis stanja ... 85
6.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 85
6.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant ... 86

7 KAKOVOST BIVALNEGA OKOLJA ... 99
7.1 Opis stanja ... 99
7.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 99
7.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant ... 101

8 REKREACIJA IN TURIZEM ... 116
8.1 Opis stanja ... 116
8.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 116
8.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant ... 117

9 MINERALNE SUROVINE ... 122
9.1 Opis stanja ... 122
9.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 122
9.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant ... 123

10 KMETIJSTVO ... 126
10.1 Opis stanja ... 126
10.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 126
10.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant ... 127

11 GOZDARSTVO ... 135
11.1 Opis stanja ... 135
11.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 135
11.3 Vrednotenje in ocenjevaje stopnje primernosti variant ... 136

12 ENERGETSKA, ELEKTRONSKO KOMUNIKACIJSKA IN KOMUNALNA INFRASTRUKTURA ... 141
12.1 Opis stanja ... 141
12.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 142
12.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant ... 143

13 PROMETNA INFRASTRUKTURA ... 162
13.1 Opis stanja ... 162
13.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 162
13.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant ... 162

14 OBRAMBA IN ZAŠČITA ... 171
14.1 Opis stanja ... 171
14.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora ... 171
14.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant ... 173

15 SKLEPNE UGOTOVITVE Z RAZVOJNO URBANISTIČNEGA VIDIKA 177

16 VIRI 183

17 GRAFIČNE PRILOGE

17.1 PREGLEDNA SITUACIJA VARIANT (1.0) M 1:50.000

17.2 VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANTNIH REŠITEV - POSELITEV

- Varianta G1 (2.1-2.6)
- Varianti G2 IN G2-n1 (2.7-2.12)
- Variante G3, G3-n1, G3-n2 IN G3-n1-n2 (2.13-2.17)
- Varianta H1 (2.18-2.19)
- Varianta H2 (2.20-2.21)

2

- Varianta I1 (2.22-2.24)
- Varianta I2 (2.25-2.27)
- Varianta I3 (2.28-2.32)
- Varianta I4 (2.33-2.37)
- Varianta I5 (2.38-2.42)

17.3 VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANTNIH REŠITEV – GOSPODARSKA RABA IN INFRASTRUKTURA

- Varianta G1 (3.1-3.6)
- Varianti G2 IN G2-n1 (3.7-3.12)

3

- Variante G3, G3-n1, G3-n2 IN G3-n1-n2 (3.13-3.17)
- Varianta H1 (3.18-3.19)
- Varianta H2 (3.20-3.21)
- Varianta I1 (3.22-3.24)
- Varianta I2 (3.25-3.27)
- Varianta I3 (3.28-3.32)
- Varianta I4 (3.33-3.37)
- Varianta I5 (3.38-3.42)

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.

Študija variant s predlogom najustreznejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 in avtocesto A2 predstavlja, skladno s programom priprave, prvo fazo priprave državnega prostorskega načrta. Predmet izdelave državnega prostorskega načrta so vse prostorske ureditve, povezane z ureditvijo državne ceste. Prostorske ureditve, ki so vsebina državnega prostorskega 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),
- 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 ZPNačet, 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).

1.2 Namen študije variant in elaborata vrednotenje in primerjava variantnih rešitev

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. Variantne rešitve se vrednotijo in primerjajo s pomočjo ključnih podatkov in ugotovitev strokovnih podlag za vrednotenje in z interpretacijo njihovih zaključkov. Za vsak vidik primerjave se predstavijo in obrazložijo metoda vrednotenja in medsebojnega primerjanja variantnih rešitev ter ocene, s katerimi so variantne rešitve vrednotene. 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 medsebojni 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;
- vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju s presojo ustreznosti na družbeno okolje.

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.

1.3 Namen razvojno urbanističnega elaborat

Razvojno urbanistični elaborat je podlaga za vrednotenje in primerjavo predlaganih variantnih rešitev s prostorskega vidika. V okviru vidika prostorskega razvoja,so obravnavana naslednja področja:

- demografija
- navezovanje in povezovanje naselij
- poselitev (stanovanjske površine, centralne dejavnosti in proizvodnja)
- kakovost bivalnega okolja
- rekreacija in turizem
- primarna gospodarska raba
  - mineralne surovine
  - kmetijstvo
  - gozdarstvo
- energetska, telekomunikacije in komunalna ureditev
- prometna infrastruktura
- obramba in zaščita

Merilo skladnosti variante z veljavnimi prostorskimi akti ni vključeno med obravnavana področja. Ker je obravnavana cesta nov element v prostoru, bo potrebno občinske prostorske akte prilagoditi državnemu lokacijskemu načrtu, ko bo ta sprejet.

Posredno se vpliv skladnosti odraža na več področjih, na primer o primernosti umestitve glede na bližino stanovanjskih ali gospodarskih površin.

1.4 Vrednotenje in primerjava variant ceste - metodologija

Tabela 1: Struktura Študije variant in pozicija elaborata Razvojno urbanistični elaborat

I. MAPA

1 PREDHODEN ANALIZE IN DOLOČITEV VARIANT

2 VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANTNIH REŠITEV
- Prostorsko razvojni vidik
- Tehnični vidik
- funkcionalni vidik
- okoljski vidik
- ekonomski vidik

SINTEZNA UGOTOVITEV
- Pregled s prikazom vrednotenja variantnih rešitev
- Opis ugotovljenih prednosti in slabosti vseh variantnih rešitev

3 PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTNE REŠITVE
- Opis predloga najustreznejše variantne rešitve
- Utemeljitev predlaganih rešitev
- Predlogi za nadaljno optimizacijo

4 POROČILO O SPREJEMLJIVOSTI NAČRTOVANIH UREDITEV V LOKALNEM (DRUŽBENEM) OKOLJU

II. MAPA

STROKOVNE PODLAGE ZA VREDNOTENJE

1 RAZVOJNO URBANISTIČNI ELABORAT

2 IDEJNA ZASNOVA VODNIH UREDITEV

3 GRADBENO TEHNIČNI ELABORAT

4 PROMETNO EKONOMSKI ELABORAT

5 OKOLJSKO POROČILO

izdelano | trenutna faza | predvideno

vir: Priporočila o obsegu in vsebini ter postopku Izdelave študije variant, MOP UPR, 2005)

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:

1 **Opis stanja prostorske oz. okoljske sestavine oziroma relevantnih podatkov;** ta vsebina služi nadaljnjim opredelitvam vplivov in primernosti variant

2 **Opredelitev vpliva na posamezno sestavino okolja oz. prostora**; za vsak obravnavan vidik so opredeljene konkretne pozitivne in negativne značilnosti, na podlagi katerih je določena njihova primernost.

3 **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 2: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

Primerjalno vrednotenje dobi natančnejšo vrednost z vrstnim redom variant. Vrstni red variant se posebej dobro izkaže v primerih, ko imata varianti enako oceno stopnje primernosti, a je med njima še možno najti majhne razlike (tako majhne, da ne vplivajo na stopnjo primernosti). V kolikor med variantama ni možno najti razlik, je vrstni red označen z »1-2«.

Variante so bile v predhodnih analizah ob upoštevanju tehničnih predpisov optimizirane do te mere, da vrednotenje posameznega kriterija načeloma ne sme privesti variante do nesprejemljive, zato je najslabša ocena »le« najmanj primerna varianta. V nalogi se lahko, kljub predhodno izdelani fazi (predhodne analize in določitev variant za vrednotenje), neka varianta izkaže kot nesprejemljiva. Takšno varianto bomo izločili iz nadaljnje obravnave.

V izhodišču primerjave variant je teža vseh kriterijev enaka, kar pomeni, da ne izhajamo iz predpostavke, da je določen kriterij pomembnejši od drugega. Obstaja sicer možnost, da se v postopku primerjanja izkaže, da po kakšnem izmed kriterijev variante bistveno ne odstopajo ena od druge. V takem primeru ta kriterij nima odločujočega vpliva na izbor najboljše variante. Lahko pa se tudi izkaže, da je kakšno merilo tako zelo odločujoče, da ima veliko težo pri skupnem vrednotenju posameznih vidikov.

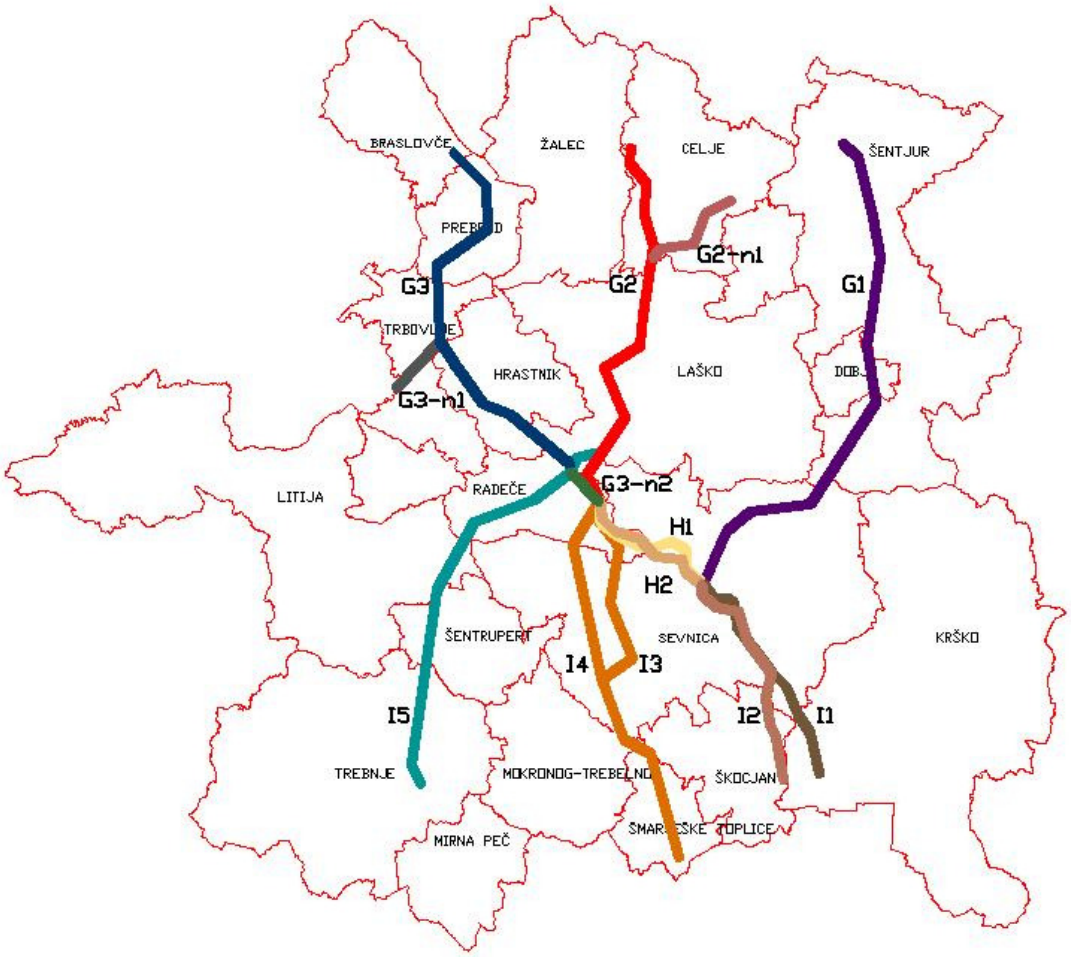
Primernost variant je prikazana v tabeli, za vsako sestavino okolja ali lastnost variant posebej, na koncu naloge pa v sintezni tabeli.

2 OBMOČJE OBRAVNAVE

Obravnavano območje se nahajajo 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 1: 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, Šmarješke toplice, Trbovlje, Trebnje in Žalec.



Slika 2: Prikaz občinskih meja širšega obravnavanega območja

Severni del obravnavanega območja natančneje obsega Spodnjo Savinjsko dolino in dolino Voglajne, ki na vzhodu prehaja v hribovit svet Kozjanskega hribovja. V osrednjem delu območja je velika soteska, ki jo je skozi dolga slemena Posavskega hribovja (Mrzlice, Čemšeniške planine in Kuma), izoblikovala reka Sava. Njena struga ima v tem delu, od Zagorja, Trbovelj in Hrastnika izrazito smer Z-V, ki se pri Zidanem Mostu obrne proti JV. Od tod teče proti Sevnici in Krški kotlini. Del povodja Save ustvarjata tudi reki Mirna in Krka, ki opredeljujeta južni del območja.

Slika 3: Pogled z juga na Šentjur z okolico

Slika 4: Pogled na južni del Celja

Slika 5: Pogled s severovzhoda na Šempeter

Za severni del obravnavanega območja je značilen sredogorski hribovit relief, ki ga oblikujejo menjavanje hribovitega sveta s širšimi ravninskimi izravnavami ter razmerja med prepletom ozkih dolin in grap s širšimi ravninskimi območij. Prostor je značilen tudi po različni razporeditvi rabe. Ravnine so navadno v intenzivni kmetijski rabi, obrobje ravnin je drobno mozaično strukturirano in v ekstenzivni kmetijski rabi (tradicionalni sadovnjaki in vinogradi), ki postopoma prehaja v zaledje gozdnatih pobočij. Slednja v precejšni meri sodijo med zavarovana območja narave saj imajo status varovalnih gozdov in gozdov s posebnim namenom. Značilna poselitev območja je urbanizirano dno dolin, kjer so večja naselja in lokalna središča. Na pobočjih je poselitev razpršena, razpotegnjena, nekaj je tudi strnjenih naselij. V višjih hribovitih legah so samotne kmetije oz. celki.

Slika 6: Pogled na dolino Savinje proti Laškem – v ospredju ČN Celje

Slika 7: Pogled s severa na Trbovlje *Vir:eko-krog.org*

Južni del obravnavanega območja je prepoznaven predvsem po nizkem gričevju, ki ob večjih rekah (Mirna, Krka, Sava) prehaja v obsežne ravnine. Značilno krajinsko sliko območja zaznamuje predvsem kmetijska raba v pobočjih s terasastimi njivami, travniki in vinogradi. Dolinam nekaterih nekoliko večjih vodotokov sledi osnovna prometna mreža, sekundarne prometnice pa vodijo na prisojna vinogradniška območja in se pogosto slepo končajo. V gričevnatem svetu prevladuje razpršena urbanizacija, na vinogradniških pobočjih pa prihaja do čezmerne gradnje objektov t.i. zidanic, ki precej spreminjajo prostorsko strukturna razmerja v prostoru.

Slika 8: Zidani most, sotočje Save in Savinje

Slika 9: Pogled z zahoda na dolino Save med Radečami in Sevnico

Slika 10: Mokronog

Slika 11: Šmarješke toplice, v ozadju avtocesta A2

Slika 12: Avtocesta A2 od priključka Novo mesto vzhod proti vzhodu

3 OBRAVNAVANE VARIANTE

V postopku priprave državnega prostorskega načrta se, skladno s projektno nalogo, preuči, vrednoti in med seboj primerja variante v treh koridorjih med avtocesto A1 Šentilj – Koper in avtocesto A2 Ljubljana – Obrežje pri Novem mestu, in sicer:

1. v vzhodnem koridorju poteka varianta nove cestne povezave čez Kozjansko od ovtocestnega razcepa pri Dramljah, mimo Kamena, Šentjurja, Črnolice, Vodic pri Slivnici, Slatine pri Dobjem, Planine, Podgorice, mimo Orehovega, Boštanja, Sevnice, Zavratca ter se po najugodnejši trasi z razcepom priključi na dolenjski krak avtocestnega križa.

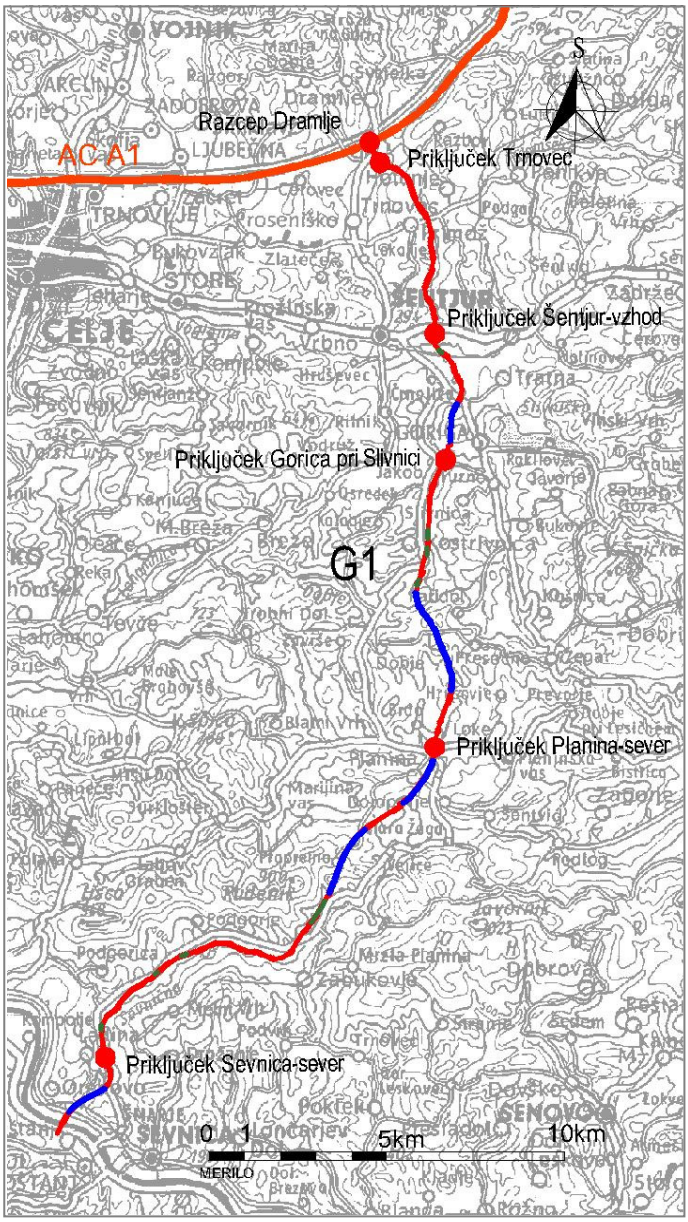
2. sredinski koridor do Radeč poteka po dolini Savinje oziroma po koridorju glavne ceste G1-5, od tu dalje pa mimo Krmelja, Mokronoga do priključka na A2 vzhodno od Novega mesta.

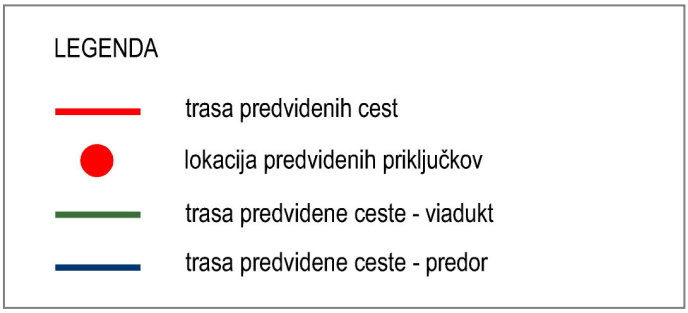
3. v zahodnem koridorju se Zasavje preko Trbovelj in Prebolda naveže na avtocesto A1 po trasi, ki poteka od razcepa pri Šentrupertu. Od Trbovelj poteka koridor po soteski Save, v nadaljevanju pa od Zidanega mostu, mimo Mirne proti Trebnjem, kjer se na odseku od Trbovelj do priključka na avtocesto A2 preuči varianta, ki poteka, po obstoječi cesti R1-221 skozi Hrastnik do Zidanega mosta in naprej do z razcepom naveže na avtocesto A2.

Tabela 1: Predlagane variante iz predhodne faze

koridor	odsek	varianta
VZHOD	G	G 1
	H - I	I 1
		H 2
		I 2
SREDINA	G	G 2
		G2- n1
	I	I 3
		I 4
		I 5
	H	H 1
ZAHOD	G	G3
		G3- n1
		G3- n2

TRASA GLAVNE CESTE G1





Začetek trase obravnavane HC je v obstoječem priključku Dramlje na avtocesti A1 Šentilj – Koper, ki se preuredi v razcep. Za razcepom Dramlje se trasa usmeri proti jugu vzhodno od kraja Trnovec, kjer je lociran priključek Trnovec, ki se priključuje na preloženo regionalno cesto R1/234 Dramlje - Dole. Po prečkanju doline vodotoka Kozarice se na kratko vzpne na območje Razborja in Pruha ter v nadaljevanju z manjšim sklonom prične spuščati v smeri Šentjurja. V km 2+845 prečka trasa regionalno cesto R3/687 Dole – Ponikva - Hoče .Na odseku do Šentjurja trasa prečka tudi več lokalnih cest. Križanja so izvedena z nadvozi. Hitra cesta obide Šentjur na vzhodni strani, kjer je na križanju z glavno cesto G2/107 Štore - Šentjur predviden priključek v obliki polovične deteljice. V nadaljevanju poteka trasa južno od Šentjurja po ravninskem predelu po območju vodotoka Voglajne ter v km 6+600 z viaduktom dolžine 100m prečka železniško progo Celje – Rogatec. V km 8+070 prečka trasa preloženo regionalno ceste R2/423 Črnolica – Lesično, ki se s krožnim križiščem navezuje na R2/424 Dežno - Črnolica. Za nadvozom preide trasa v predor Kote dolžine 1030m . Iz predora nadaljuje hitra cesta v dolino vodotoka Voglajna, kjer poteka zahodno od Kmetijskega kombinata Šentjur, v bližini katerega je predviden priključek Gorica pri Sevnici v obliki diamanta, kjer se hitra cesta z novo cestno povezavo navezuje na regionalno cesto R2/424 Dežno - Črnolica na zahodu in regionalno cesto R2/423 Črnolica - Lesično na vzhodu. Za priključkom preide v območje doline Jezerščice, kjer se vzpne s sklonom 5.9% na vzhodno pobočje. Zaradi konfiguracije terena so potrebne oporne konstrukcije, na območju Vodic pa pokriti vkop dolžine 154m. Pri prehodu iz grebena na greben je v km 12+100 predviden viadukt dolžine 259m , kjer se trasa spusti, v km 12+600 pa viadukt dolžine 184m, s katerim trasa hitre ceste prečka regionalno cesto R2/424 Dežno - Črnolica), vodotok ter lokalno cesto. V nadaljevanju se prične cesta vzpenjati ter preide v predor Jezerce dolžine 3000m. Za predorom se trasa z rahlim padcem spusti v območje vododoka Virte, kjer z nadvozom ter podvozom prečka lokalni cesti. V km 18+530 je predviden priključek Planina v obliki polovične deteljice. S priključkom se trasa hitre ceste navezuje na R3/682 Loke - Ledinščica ta pa v nadaljevanju s krožnim križiščem na R2/424 odsek 1166 Orešje pri Sevnici – Planina.V nadaljevanju se za priključkom prične predor Planina , ki poteka pod naseljem Planina pri Sevnici in je dolg 1560m. Iz predora prebije hitra cesta greben Slatina z večjim vkopom ter preide v predor Prapretno dolžine 2050m. Zaradi konfiguracije terena so pred in za predorom potrebna

varovanje brežin z opornimi konstrukcijami. Za predorom Prapretno trasa hitre ceste preide v dolino Sevnične, kjer zaradi ozkosti in poseljenosti poteka po zahodnem pobočju doline. Na začetku je predviden viadukt dolžine 700m**.** Konfiguracija pobočij ter ožina doline Sevnične v nadaljevanju pogojuje podporne in oporne konstrukcije ter v km 28+820 viadukt dolžine 160m, v km 29+800 viadukt dolžine 100m ter v km 30+340 pokriti vkop Pekel dolžine 327m, preko katerega je speljana tudi deviacija lokalne poti. Križanja deviacij s hitro cesto so urejena z nadvozi in s podvozi**.** V km 31+080 preide trasa hitre ceste regionalno cesto R2/424 odsek 1166 Orešje pri Sevnici - Planina ter vodotok Sevnična in preide na vzhodna pobočja doline, v km 32+100 pa ponovno preide regionalno cesto R2/424 odsek 1166 Orešje pri Sevnici - Planina ter vodotok Sevnična in se povzpne na zahodno pobočje doline. V km 32+900 je predviden priključek Sevnica v obliki diamanta , s katerim se hitra cesta navezuje na regionalno cesto R2/424 odsek 1166 Orešje pri Sevnici - Planina .Tudi zahodno pobočje doline Sevnične zaradi kofiguracije pogojuje varovanje s podpornimi konstrukcijami. V km 33+880 trasa hitre ceste poteka v predoru pod Zajčjo goro dolžine 1300 m. V nadaljevanju trasa iz predora preide v viadukt dolžine 424m s katerim premosti železnico Zidani most - Sevnica, deviacijo regionalne ceste R3/679 Sevnica - Blanca ter reko Savo, kjer se naveže na varianto I-1.
Dolžina odseka je 35,578 km in je predvidena kot 4-pasovna hitra cesta. Minimalni polmer horizontalne krivine na odprti trasi znaša 450m. Maksimalni vzdolžni nagib trase znaša 6,0%

1. Priključki:

Na trasi variante G-1 so predvideni naslednji priključki:

- Razcep Dramlje predstavlja preureditev obstoječega priključka na avtocesto A1. Nadvoz preko avtoceste ostane enak dvopasoven, krak s smeri iz Ljubljane se priključi kot dodaten pas in iz smeri juga se desni vozni pas odcepi kot priključni krak v smeri Maribora.

- Priključek Trnovec v km 0,600 je oblikovan kot diamant. Deviacija priključka prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 20m. Deviacija prestavljene regionalne ceste R1/234 Dramlje - Dole predstavlja novo obvoznico Trnovec. Z istimi elementi oziroma premerom križišča je zasnovano tudi križišče na južni strani pri navezavi na današnjo regionalno cesto. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

- Priključek Šentjur je lociran v km 6,100 na križanju G2/107 Štore - Šentjur. Oblikovan je kot polovična deteljica, priključni kraki se priključujejo s krožnimi križišči na deviirano glavno cesto, ki prečka hitro cesto v nadvozu. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

- Priključek Gorica pri Slivnici v km 9,950 je zaradi omejitve prostora (KK Šentjur) zasnovan v obliki diamanta. Deviacija priključka prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 20m. Z istimi elementi oziroma premerom križišča je zasnovano tudi bližnje križišče pri navezavi na današnjo regionalno cesto R2/424 Dežno – Črnolica. Deviacija priključka predstavlja tudi novo navezavo proti vzhodu na obstoječo regionalno cesto R2/423 Črnolica - Lesično

- Priključek Planina je lociran v km 18,530 na križanju R3/682 Loke – Ledinščica. Oblikovan je kot polovična deteljica, priključni kraki se priključujejo s krožnimi križišči na deviirano regionalno cesto, ki prečka hitro cesto v podvozu. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

- Priključek Sevnica v km 32,910 je zasnovan v obliki diamanta, s čimer se je možno v nekoliko večji meri izogniti sicer obsežnemu vkopavanju v področje zahodno od trase ceste v primeru priključka v obliki trobente. Deviacija priključka prečka hitro cesto s podvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni , z zunanjim premerom 20m. Z istimi elementi oziroma premerom križišča je zasnovano tudi bližnje križišče pri navezavi na današnjo regionalno cesto R2/424 odsek 1166 Orešje pri Sevnici - Planina .

2. Deviacije:

Trasa hitre ceste po varianti G-1 prečka naslednje pomembnejše prometnice, ki jih je potrebno ustrezno prilagoditi:

- deviacija regionalne ceste R1/234 Dramlje – Dole dolžine 1800 m z nadvozom v km 0,620
- deviacija lokalne poti dolžine 520m z nadvozom v km 1,560
- deviacija R3/687 Dole – Ponikva - Hoče dolžine 250m z nadvozom v km 2,840
- deviacija lokalne poti dolžine 270 m z nadvozom v km 3,900
- deviacija lokalne poti dolžine 320 m z nadvozom v km 4,720
- deviacija lokalne ceste dolžine 365 m z nadvozom v km 5,530
- deviacija lokalne ceste dolžine 490 m z nadvozom v km 5,920
- deviacija G2/107 Štore - Šentjur dolžine 380m z nadvozom v km 6,100
- deviacija lokalne ceste dolžine 365 m z nadvozom v km 7,650
- deviacija regionalne ceste R2/423 Črnolica – Lesično dolžine 620m z nadvozom v km 8,075, ki se s krožnim križiščem navezuje na regionalno cesto R2/424 Dežno – Črnolica
- deviacija nove priključne ceste v območju priključka Gorica pri Slivnica dolžine 1340m z nadvozom, ki služi povezavi med regionalno cesto R2/424 Dežno – Črnolica na zahodu in regionalno cesto R2/423 Črnolica – Lesično na vzhodu,
- deviacija regionalne ceste R2/424 Dežno – Črnolica dolžine 195m
- deviacija lokalne ceste dolžine 280 m s podvozom v km 11,560
- deviacija lokalne ceste dolžine 180 m z nadvozom v km 13,230
- deviacija dostopne ceste dolžine 450 m , ki v km 16,720 poteka nad predorom Jezerce
- deviacija dostopne ceste dolžine 190 m z nadvozom v km 17,310
- deviacija dostopne ceste dolžine 390 m s podvozom v km 17,510
- deviacija regionalne ceste R3/682 Loke – Ledinščica v območju priključka Planina dolžine 450m s podvozom v km 13,230 , ki se s krožnim križiščem priključuje na R2/424 Dežno – Črnolica
- deviacija dostopne ceste dolžine 470m z nadvozom v km 20,560
- deviacija dostopne ceste dolžine 180m s podvozom v km 21,330
- deviacija dostopne ceste dolžine 290m s podvozom v km 25,120
- deviacija dostopne ceste dolžine 170m z nadvozom v km 26,1200
- deviacija dostopne ceste dolžine 460m z nadvozom v km 26,970
- deviacija dostopne ceste dolžine 250m z nadvozom v km 28,080
- deviacija regionalne ceste R2/424 odsek 1166 Orešje pri Sevnici - Planina dolžine 310m
- deviacija dostopne ceste dolžine 360m
- deviacija dostopne ceste dolžine 375m pod viaduktom v km 29,840
- deviacija dostopne ceste dolžine 880m s podvozom v km 29,790
- deviacija dostopne ceste dolžine 390m v km 30,350 , ki poteka preko pokritega vkopa
- deviacija regionalne ceste R2/424 odsek 1166 Orešje pri Sevnici - Planina dolžine 310m s podvozom v km 31+100

- deviacija regionalne ceste R2/424 odsek 1166 Orešje pri Sevnici - Planina dolžine 460m na območju priključka Sevnica v km 32,900
- deviacija dostopne ceste dolžine 325m s podvozom v km 33,620
- deviacija glavne ceste R3/679 Sevnica - Blanca dolžine 500m

3. Predori in pokriti vkopi:

- predor Kote, dolžine 1054m , med km 8,360 in km 9,414
- pokriti vkop Vodice, dolžine 154m, med km 11,700 in km 11,854
- predor Jezerce, dolžine 3010m , med km 13,800 in km 16,810
- predor Planina, dolžine 1565m , med km 18,780 in km 20,345
- predor Prapretno, dolžine 4130m , med km 21,560 in km 25,690
- pokriti vkop Pekel, dolžine 327 m, med km 30+330 in km 30+627
- predor Zajčja gora, dolžine 930m, med km 33,860 in km 34,790

4. Objekti in regulacije:

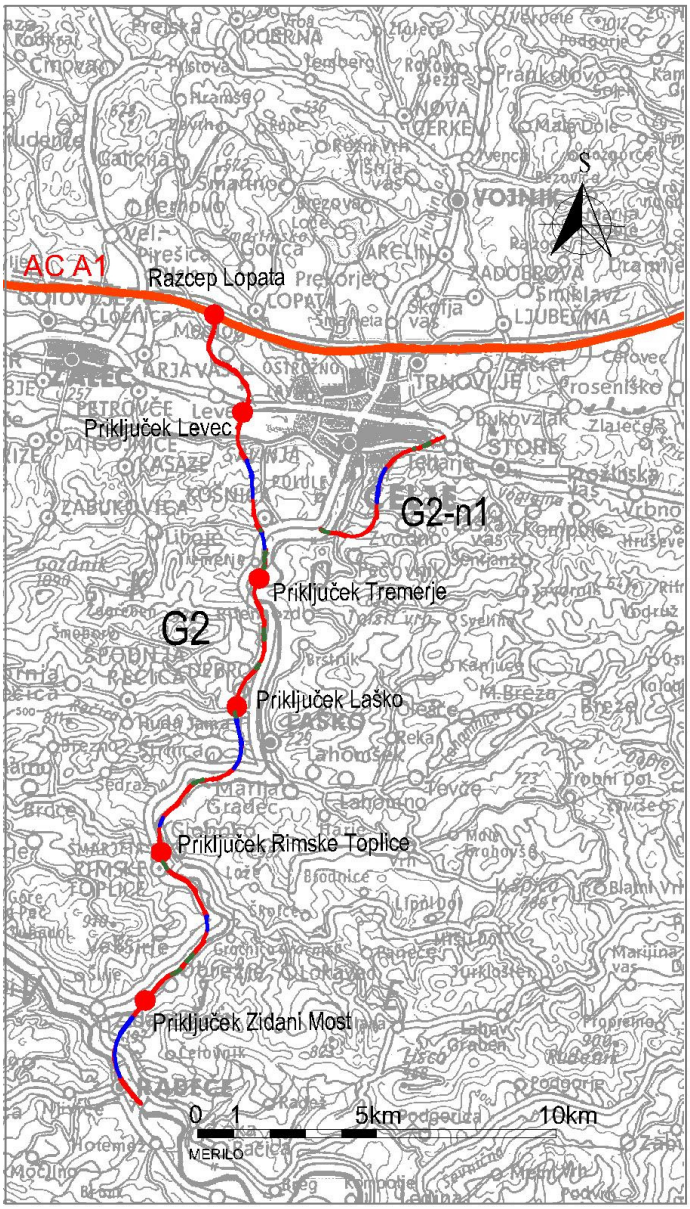
Objekti:

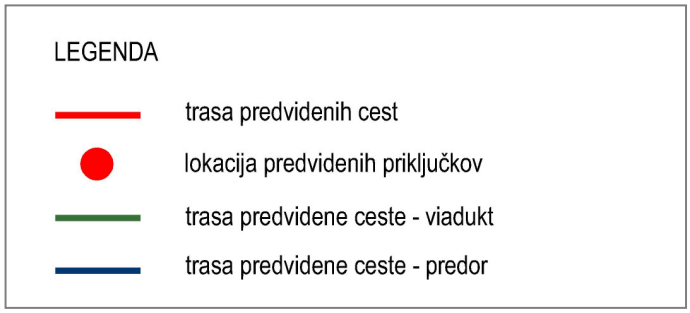
- nadvoz v km 0,620, dolžine ca 55m nad hitro cesto za deviacijo regionalne ceste R1/234 Dramlje – Dole v priključku Trnovec
- nadvoz v km 1,560, dolžine ca 55m za deviacijo lokalne poti
- nadvoz v km 2,840, dolžine ca 50m za deviacijo regionalne ceste R3/687 Dole – Ponikva .
- nadvoz v km 3,900, dolžine ca 55m za deviacijo lokalne poti
- nadvoz v km 4,270, dolžine ca 55m za deviacijo lokalne poti
- nadvoz v km 5,530, dolžine ca 60m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 5,920, dolžine ca 80m za deviacijo lokalne ceste ter vodotokom Kamenski potok
- nadvoz v km 6,100, dolžine ca 75m za deviacijo G2/107 Štore - Šentjur v priključku Šentjur
- viadukt med km 6,560 in km 6,658, dolžine ca 98 m na hitri cesti preko železniške proge ter vodotokom Voglajna
- nadvoz v km 7,650, dolžine ca 65m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 8,075, dolžine ca 65m za deviacijo regionalne ceste R2/423 Črnolica – Lesično
- nadvoz v km 9,945, dolžine ca 70m za deviacijo nove priključne ceste v območju priključka Gorica pri Slivnica
- podvoz v km 11,560, dolžine ca 20 m za deviacijo lokalne ceste
- viadukt med km 11,990 in km 12,249, dolžine ca 259 m na hitri cesti preko doline levega pritoka Jezerščice
- viadukt med km 12,500 in km 12,690, dolžine ca 184m na hitri cesti preko doline Jezerščice
- nadvoz v km 13,230, dolžine ca 65 m za deviacijo lokalne ceste
- viadukt med km 13,450 in km 13,599 , dolžine ca 140m na hitri cesti preko doline Jezerščice
- nadvoz v km 17,310, dolžine ca 65 m za deviacijo dostopne ceste
- podvoz v km 17,510, dolžine ca 22m za deviacijo dostopne ceste
- podvoz v km 13,230 , dolžine ca 22m za deviacijo regionalne ceste R3/682 Loke – Ledinščica v območju priključka Planina
- nadvoz v km 20,560, dolžine ca 60 m za deviacijo dostopne ceste
- podvoz v km 21,330, dolžine ca 22 m za deviacijo dostopne ceste ter regulacijo
- viadukt med km 23,900 in km 24,600, dolžine ca 700m na hitri cesti na prehodu iz predora v dolino Sevnične
- podvoz v km 25,120, dolžine ca 22m za deviacijo dostopne ceste ter regulacijo
- nadvoz v km 26,1200, dolžine ca 60m za deviacijo dostopne ceste
- nadvoz v km 26,970, dolžine ca 60m za deviacijo dostopne ceste
- nadvoz v km 28,080, dolžine ca 60m za deviacijo dostopne ceste
- viadukt v km 28+820, dolžine ca 160m
- viadukt v km 29,800, dolžine ca 100m
- podvoz v km 31+080, dolžine ca 22m regionalne ceste R2/424 odsek 1166 Orešje pri Sevnici - Planina
- viadukt med km 32,030 in km 32,154 na hitri cesti preko doline Sevnične
- podvoz v km 32,900, dolžine ca 22 m za deviacijo priključne ceste na območju priključka Sevnica
- podvoz v km 33,620, dolžine ca 22m za deviacijo dostopne ceste ter regulacijo
- nadvoz na deviaciji glavne ceste G1/5 Radeče – Boštanj dolžine ca120m, za premostitev železniške proge
- viadukt med km 35,340 in km 35,764, dolžine ca 424m na hitri cesti preko železniške proge, deviacije regionalne ceste R3/679 Sevnica - Blanca ter reke Save

Regulacije:

- regulacija vodotoka Kozarica in njenih pritokov (od km ca 0,780 do km 1,050) dolžine 485m
- regulacija vodotoka v km 1,580 dolžine 195 m
- regulacije vodotokov od km ca 2,380 do km 2,600 dolžine 430 m
- regulacija Kamenskega potoka od km ca 2,850 do km 6,300 dolžine 1950m
- regulacija vodotoka Slomščica v km 6,340 dolžine 130m
- regulacije pritokov vodotoka Voglajne od km ca 6,910 do km 7,200 dolžine 295 m
- regulacija vodotoka Voglajna od km ca 7,400 do km dolžine 845m
- regulacija vodotoka Voglajna v km ca 9,700 dolžine 225m
- regulacija vodotoka Jezerščica in pritoka od km ca 9,700 do km 10,800 dolžine 985m
- regulacija vodotoka Jezerščica od km ca 13,250 do km 13,500 dolžine 385m
- regulacija vodotokov od km ca 17,080 do km 18,500 dolžine 720m
- regulacija v km 20,430 dolžine 165m
- regulacija v km 21,340 dolžine 170m
- regulacija v km 25,120 dolžine 200m
- regulacija v km 26,170 dolžine 260m
- regulacija v km 27,030 dolžine 370m
- regulacija v km 27,300 dolžine 420m
- regulacija v km 28,000 dolžine 500m
- regulacija v km 30,710 dolžine 120m
- regulacija vodotoka Sevnična od km 31,000 do km 31,300 dolžine 300m
- regulacija v km 29,570 dolžine 120m
- regulacija vodotoka Sevnična v km 32,900 dolžine 275m
- regulacije pritokov Sevnične od km ca 32,660 do km 33,800 dolžine 565m
- regulacija vodotoka Legojski graben dolžina 735m

TRASA GLAVNE CESTE G2





Začetek trase obravnavane HC 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, kjer je predviden nov priključek Levec, kjer se na glavno cesto priključuje R2-447 Medlog- Žalec. Regionalno cesto prečka z viaduktom v km 3+300 dolžine 65 m, ki hkrati premošča tudi železniško progo Celje – Velenje v km 3+375 in lokalno cesto za dostop do Vodarne ob južni strani železniški progi . V nadaljevanju prečka v km 3+950 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 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 cca 18 m 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 760 m – leva cev oz. 760 m – desna cev nato se spusti s sklonom 2,5% proti Savinji z novim predorom »Strmca« dolžine 645 m – leva cev oz. 685 m – desna cev pod Boštjanovim hribom. Za predorom strmca zavije proti zahodu v dolino reke Savinje, ki jo prečka z novim viaduktom čez Savinjo in 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 230 m – leva cev oz. 190 m – 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 420 m – leva cev oz. 710 m – 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.
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%

Navezovalna cesta G2-n1 :

Predstavlja navezavo Celja – vzhod na predvideno hitro cesto. Prične se v krožišču Teharje, 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 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 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 in v novem priključku »Tremerje« na hitro cesto.

1. **Priključki:**

Na trasi variante G-2 so predvideni naslednji priključki:

- Razcep »Lopata« predstavlja preureditev obstoječega priključka na avtocesto A1 iz priključka v razcep. Obstoječ priključek je potrebno preuredit, tako da se podrejo obstoječe rampe in zgradijo nove. Zagotovit je potrebno minimalno 300 m razdalje za prepletanje na izvoznih oz. uvoznih rampah razcepa in počivališča. Rampi za smer v in iz Ljubljane se predvidita za projektno hitrost 80 km/h, medtem ko so ostale rampe predvidene za projektno hitrost 40 km/h. Krak obstoječega priključka na sever od počivališča Lopata se v primeru razcepa ukine.

- Priključek »Levec« v km 3,300 je oblikovan kot polovična deteljica, priključni kraki se priključujejo s krožnimi križišči na deviirano glavno cesto, ki prečka hitro cesto v podvozu. Zahodni krak se priključi na regionalno cesto R2-447 Medlog- Žalec, ki v obstoječem semaforiziranem križišču preide v G1-5, medtem ko je v priključku vzhodnega kraka priključka predvideno dodatno krožišče, ki predstavlja preložitev G1-5 iz Medloga in nadaljevanje preko železniške proge Celje – Velenje na staro cesto v Celje preko Otoka. Vsa križišča so zasnovana kot krožna, z zunanjim premerom 20m. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

- Priključek »Tremerje« je lociran v km 8,200 s preloženo glavno cestoG1-5 Celje – Zidani Most in je zasnovan v obliki diamanta. Deviacija priključka glavne ceste prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 20m. Deviacija prestavljene glavno cesto G1-5 predstavlja preložitev obstoječe ceste zaradi poteka hitre ceste v koridorju obstoječe G1-5. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

- Priključek »Laško« je lociran v km 12+040 v obliki trobente. Priključna cesta priključka poteka v nadvozu preko hitre ceste. Priključna cesta se prične z novim krožiščem v križišču Badovinčeve ulice in Ceste v Debro, kjer zavije proti jugozahodu v hrib, kjer je predviden nov priključek »Laško« s krožiščem, z zunanjim premerom 20 m, na vzhodni strani priključka. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

- Priključek »Rimske Toplice« je lociran v km 17,430 je zasnovan zaradi omejitve prostora v obliki diamanta. Deviacija priključka prečka hitro cesto in obstoječo železniško progo Ljubljana – Maribor z nadvozom. Obe križišči diamanta sta zasnovani kot klasično štirikrako in trokrako

križišče, medtem ko je odcep priključne ceste iz novega krožišča z radijem premera 20 m na obstoječi glavni cesti G1-5, kjer se odcepi cesta za Dol pri Hrastniku. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

- Priključek »Zidani Most«« je lociran v km 22,750 je prav tako zasnovan zaradi omejitve prostora v obliki diamanta. Deviacija priključka prečka hitro cesto in obstoječo železniško progo Ljubljana – Maribor z nadvozom. Križišči diamanta sta zasnovani kot klasično štirikrako in krožišče na vzhodni strani. Odcep priključne ceste je iz novega krožišča z radijem premera 20 m na obstoječi glavni cesti G1-5. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

2. Deviacije:

Trasa hitre ceste po varianti G-2 prečka naslednje pomembnejše prometnice, ki jih je potrebno ustrezno prilagoditi:

- deviacija lokalne ceste Zaloška Gorica – Lopata dolžine 290 m z nadvozom v km 0,810
- deviacija regionalne ceste R2-447 Medlog – Žalec priključka »Levec« dolžine 740 m v km 3+300
- deviacija lokalne ceste v Vodarno dolžine 665 m v km 3+370
- deviacija lokalne ceste Medlog – Celje(Otok) v dolžini 775 m
- deviacija lokalne poti dolžine 356m z nadvozom v km 4+130
- deviacija lokalne poti dolžine 428m na zahodni strani hitre ceste med km 4+130 - 4+530
- deviacija lokalne poti dolžine 430m na zahodni strani hitre ceste med km 6+145 – 6+340
- deviacija lokalne poti dolžine 133m na zahodni strani hitre ceste med km 6+630 – 6+750
- deviacija lokalne poti dolžine 255m v km 6+780
- deviacija glavne ceste G1-5 dolžine 1228m na vzhodni strani hitre ceste med km 7+230 – 8+300 kot navezovalna cesta priključka »Tremerje«.
- deviacija lokalne poti dolžine 285 m v km 8+780
- deviacija lokalne poti dolžine 195 m v km 8+930
- deviacija lokalne poti dolžine 410 m v km 10+6930
- deviacija Badovinčeve ulice v Laškem v dolžini 240 m.
- Navezovalna cesta priključka »Laško« v dolžini 500 m
- deviacija lokalne poti dolžine 277 m z nadvozom v km 13+191
- deviacija G1-5 preko Savinje dolžine 510 južno od Laškega kot nov dostop do pivovarne Laško.
- deviacija glavne ceste G1-5 dolžine 351 m na južni strani hitre ceste med km 14+700 – 15010.
- deviacija lokalne poti dolžine 92 m z nadvozom v km 15+260
- deviacija lokalne poti dolžine 773 m z nadvozoma v km 15+830 in v km 16+290
- deviacija lokalne poti dolžine 825 m z nadvozoma v km 16+695 in v km 17+080
- deviacija lokalne poti dolžine 183 m na vzhodni strani hitre ceste med km 16+570 – 16+730
- deviacija lokalne poti dolžine 63 m na zahodni strani hitre ceste med km 17+050 – 17+100
- deviacija glavne ceste G1-5 v Rimskih Toplicah zaradi izvedbe priključne ceste na priključek »Rimske Toplice« v dolžini 200 m
- deviacija lokalne ceste iz Rimskih Toplic proti Dolu pri Hrastniku zaradi izvedbe priključne ceste na priključek »Rimske Toplice« v dolžini 100 m
- deviacija priključne ceste na priključek »Rimske Toplice« v dolžini 275 m
- deviacija glavne ceste G1-5 dolžine 1400 m z nadvozom v km 18+470 na vzhodni strani hitre ceste med km 18+350 – 19+610 zaradi poteka hitre ceste po koridorju obstoječe glavne ceste
- deviacija lokalne poti dolžine 250 m v km 19+720
- deviacija lokalne poti dolžine 350 m v km 20+080
- deviacija lokalne poti dolžine 285 m v km 21+140
- deviacija lokalne poti dolžine 987 m na vzhodni strani hitre ceste med km 21+580 – 22+560
- deviacija glavne ceste G1-5 zaradi izvedbe priključne ceste na priključek »Zidani Most« v dolžini 300 m
- deviacija priključne ceste na priključek »Zidani Most« v dolžini 218 m
- deviacija lokalne poti dolžine 259 m na vzhodni strani hitre ceste med km 22+520 – 22+750
- deviacija lokalne poti dolžine 772 m na vzhodni strani hitre ceste med km 22+740 – 23+455
- deviacija lokalne poti dolžine 827 m na severni strani hitre ceste med km 25+530 – 26+152

3. Predori in pokriti vkopi:

- predor »Hum« dolžine 1150 m – leva cev oz. 1140 m – desna cev med km 4+768 - 5+881
- predor »Slomnik« dolžine 460 m – leva cev oz. 545 m – desna cev med km 6+855 - 7+426
- predor »Šmihel« dolžine 760 m – leva cev oz. 760 m – desna cev med km 12+422 - 13+175
- predor »Strmca« dolžine 645 m – leva cev oz. 685 m – desna cev med km 13+243 - 13+944
- predor »Vrhe« dolžine 230 m – leva cev oz. 190 m – desna cev med km 16+430- 16+650
- predor »Grmada« dolžine 420 m – leva cev oz. 710 m – desna cev med km 19+454 – 20+185
- galerija na vzhodni strani hitre ceste dolžine 280 m med km 20+563 – 20+843
- galerija na vzhodni strani hitre ceste dolžine 190 m med km 21+200 – 21+390
- predor »Površnik« dolžine 1820 m – leva cev oz. 1560 m – desna cev med km 23+372 – 25+186

4. Objekti in regulacije:

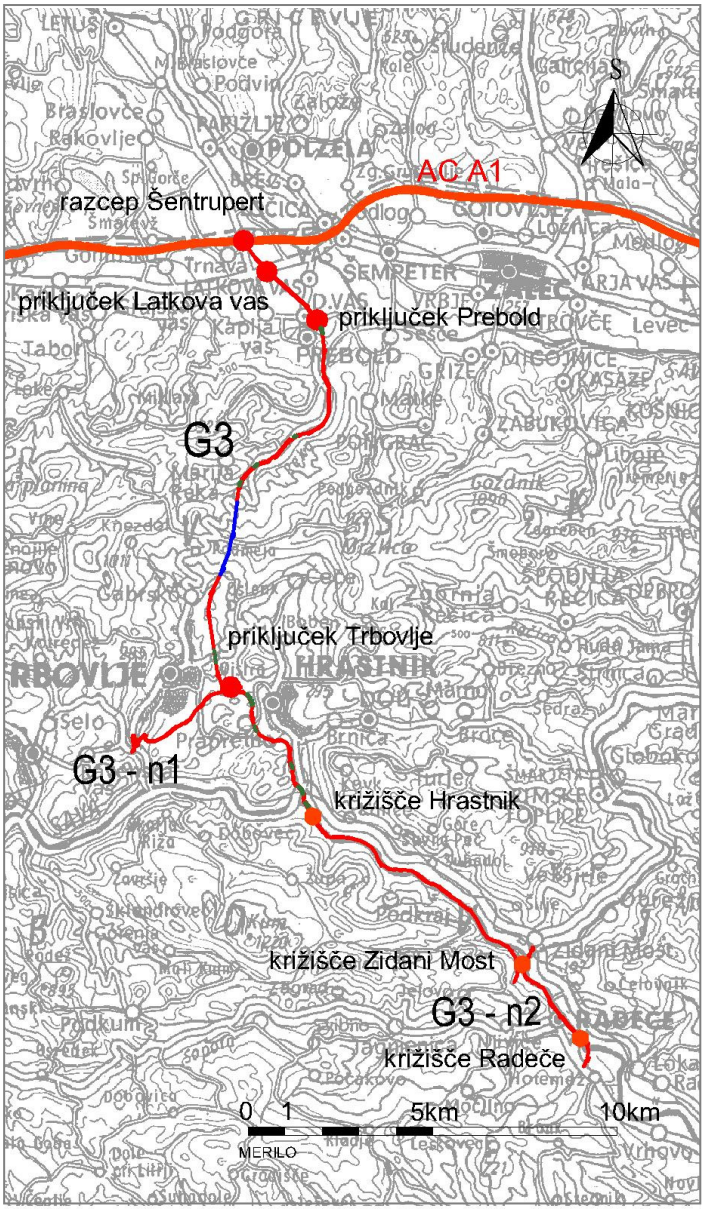
Objekti:

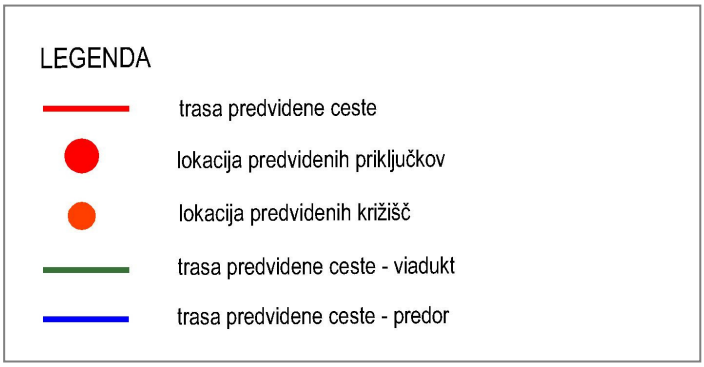
- nadvoz v km 0+810 dolžine cca 65 m nad hitro cesto z lokalne ceste Zaloška Gorica – Lopata
- most čez Ložnico dolžine 55 m v km 2+895
- viadukt v priključku »Levec dolžine 130 m levi in 85 m desni med km 3+270 – 3+400
- most čez reko Savinjo dolžine 150 m med km 3+865 – 4+015
- nadvoz v km 4+130 dolžine cca 70 m lokalne ceste
- viadukta dolžine 35 m čez dolino Košniškega grabna med km 6+760 – 6+807
- viadukta dolžine 290 m desno in 170 m levo čez G1-5 v tremarju med km 7+390 – 7+678
- viadukta dolžine 155 m čez železniško progo Ljubljana – Maribor med km 7+760 – 7+915
- viadukt dolžine 115 m preložene glavne ceste G1-5 čez železniško progo Ljubljana – Maribor med km 7+760 – 7+875
- podvoz v priključku »Tremerje« pod hitro cesto dolžine 30 m v km 8+195
- most čez reko Savinjo dolžine 130 m med km 8+342 – 8+472
- viadukt dolžine 210 m čez reko Savinjo in železniško progo Ljubljana – Maribor med km 8+755 – 8+965
- vidukt dolžine 330 m čez dolino Leče med km 9+670 – 10+000
- vidukt dolžine 180 m čez dolino Gavge med km 10+675 – 10+855
- nadvoz priključka »Laško« dolžine 65 m v km 12+038
- vidukta čez dolino potoka Rečica dolžine 145 m med km 12+241 – 12+386
- nadvoz v km 13+190 dolžine cca 105 m lokalne ceste
- most čez Savinjo dolžine 85 m kot nov dostop v pivovarno Laško
- viadukt dolžine 310 m čez reko Savinjo in železniško progo Ljubljana – Maribor med km 14+835 – 15+145
- nadvoz v km 15+260 dolžine cca 78 m lokalne ceste
- podvoz v km 15+833 dolžine cca 30 m lokalne ceste
- nadvoz v km 16+300 dolžine cca 140 m lokalne ceste
- nadvoz v km 16+700 dolžine cca 110 m lokalne ceste
- nadvoz v km 17+081 dolžine cca 74 m lokalne ceste
- viadukt dolžine 180 m čez reko Savinjo in železniško progo Ljubljana – Maribor priključka »Rimske Toplice« v km 17+432
- viadukt dolžine 240 m čez reko Savinjo in železniško progo Ljubljana – Maribor med km 17+690 – 17+930
- most čez reko Savinjo dolžine 160 m med km18+052 – 18+212
- nadvoz v km 18+472 dolžine cca 90 m glavne ceste G1-5
- viadukt dolžine 345 m desno in 315 m levo čez reko Savinjo in železniško progo Ljubljana – Maribor med km 20+175 – 20+570
- viadukt dolžine 280 m vzhodno ob železniški progi med km 20+890 – 21+170
- viadukt dolžine 285 m vzhodno ob železniški progi med km 21+450 – 21+735
- viadukt dolžine 180 m čez reko Savinjo in železniško progo Ljubljana – Maribor priključka »Zidani Most« v km 22+750

Regulacije:

- regulacija vodotoka v km 0+375 dolžine 55 m
- regulacija vodotoka v km 0+735 dolžine 55 m
- regulacija vodotoka v km 2+045 dolžine 55 m
- regulacija potoka Šahov graben s pritoki v dolžini 855 m med km 4+150 -4+787
- regulacija potoka Samčev graben s pritoki v dolžini 1,186 m med km 5+650 – 6+260
- regulacija vodotoka v km 6+507 dolžine 85 m
- regulacija potoka Košniški graben s pritoki v dolžini 471 m med km 6+655 – 6+900
- regulacija vodotoka v km 8+933 s pritoki dolžine 457 m
- regulacija vodotoka v km 9+985 dolžine 177 m
- regulacija vodotoka v km10+308 dolžine 230 m
- regulacija vodotoka v km 10+826 s pritoki dolžine 803 m
- regulacija vodotoka v km 11+600 s pritoki dolžine 423 m
- regulacija vodotoka v km11+666 dolžine 155 m
- regulacija vodotoka v km14+133 dolžine 85 m
- regulacija vodotoka v km14+377 dolžine 94 m
- regulacija vodotoka v km14+854 dolžine 127 m
- regulacija vodotoka v km15+827 dolžine 125 m
- regulacija vodotoka v km16+800 dolžine 196 m
- regulacija vodotoka v km 19+100 s pritoki dolžine 333 m
- regulacija potoka Poharjev graben v km 24+930 dolžine 144 m
- regulacija vodotoka v km 25+222 dolžine 130 m
- regulacija vodotoka v km 25+850 dolžine 100 m

TRASA GLAVNE CESTE G3





Varianta G3 je nadaljevanje izbrane variante F2 severnega dela HC od AC A1 proti jugu. Na križanju obeh prometnic je predviden razcep Šentrupert v obliki štirikrake deteljice. Začetni del trase do Prebolda poteka po ravnini, nato prečka reko Bolsko z viaduktom dolžine 200m in kmalu vstopi v ozko dolino Velike reke. Po njej poteka v naraščajočem vzponu od 1.7% do 4%. Horizontalni elementi so minimalni (R 450m). Trasa je prisiljena, na več mestih so potrebne prestavitve Velike reke in ceste R2 Latkova vas – Trbovlje. Predvideni so trije viadukti in več opornih ter podpornih zidov. Na koncu doline pri vasi Marija Reka se začne predor Vrhe dolžine 2020m, ki se konča pri vasi Spodnje Svine v Trboveljski kotlini. Dalje poteka po pobočju nad Trbovljami mimo naselja Ojstro. Teren je zelo razgiban in potrebna bodo obsežna zemeljska dela, zidovi in viadukt dolžine 320m. Pri naselju Neža zavije levo proti Hrastniku. Tu je lociran priključek Trbovlje na katerega se priključuje navezovalna cesta G3-N1. Od tu dalje (km 15.0) se rang ceste spremeni v glavno cesto, ki je projektirana kot dvopasovnica za računsko hitrost 80 km/h. Na dolgem klancu med km 15.0 in km 19.3 je predviden tudi pas za počasna vozila. Trasa poteka med Hrastnikom in Prapretnim, nato ostro zavije okrog hriba Špicberk proti jugu in se po pobočju tega hriba spušča proti dolini Save. Konfiguracija je zahtevna, potrebna so večja zemeljska dela, zidovi in viadukti. Pred Savo še prečka dolino potoka Boben ter cesto in železnico za Hrastnik z visokim viaduktom dolžine 270m, zatem pa še progo Ljubljana – Zidani most in lokalne ceste z viaduktom dolžine 260m. V km 19.320 je locirano nivojsko križišče, predvidena je nova cesta, ki bo preko novega mostu tvorila povezavo s cesto G2-108 Trbovlje – Hrastnik. Od te točke dalje je privzeta trasa LB1-1 iz »Študije variant za gradnjo glavne ceste G2-108/1186 Hrastnik – Zidani most« , ki jo je izdelalo podjetje APPIA d.o.o. Trasa poteka po levem bregu med Savo in železniško progo, večinoma na minimalni razdalji 8m od proge. Pri vasi Suhadol je načrtovana hidroelektrarna HE Suhadol. Celoten potek ob Savi je zelo zahteven, zato je predvideno veliko število zidov. Pred Zidanim mostom trasa prečka Savo, poteka 600m po desnem bregu nato zopet na levi breg, kjer se cca 200m od sotočja Save in Savinje priključi z nivojskim križiščem na cesto G1-5 Zidani most – Radeče.

Višinski potek: od Šentruperta do Prebolda blagi padci od 0.3% do 1.1%, nato vzponi od 0.7% do max 4% pred predorom Vrhe. Najvišja točka na bodoči cesti 472m je v predoru. Na drugi strani se niveleta spušča, sprva zmerno (do max 4%), nato pa na odseku, kjer je računska hitrost 80km/h, tudi do 6.8%. Potek ob Savi je privzet iz prej omenjene študije in je horizontalen do HE Suhadol na koti 206.5m; kota zajezbe pa je 204m. Sledi stopnica cca 4m, nato pa neizrazit padec 0.1% do km 25.9 ter blagi vzpon 0.4% do konca odseka. Na tem delu je že opazen vpliv zajezbe HE Vrhovo, ki je na koti191.00, vendar so merodajne gladine visoke vode.

Dolžina variante G3 je 26.791 m.
Krivinska karakteristika: 67.03 gradov/km
Izgubljene višine: 210m

Navezovalna cesta G3-n1

Navezovalna cesta se začne v današnjem trikrakem križišču cest R1-221/1219 Zagorje – Bevško, R1-221/1220 Bevško – Trbovlje (Vodenska cesta) in R1-223/1229 Bevško – Most čez Savo (Kolodvorska cesta). Križišče smo spremenili v štirikraki rondo. Trasa se takoj začne vzpenjati po pobočju hriba Bukova gora in bo deloma nadomestila ulico Nasipi. Vzponi so strmi – do 8.6%. Predvidene so tri serpentine z radijem 15 do 20m. V km 1.26 je izvennivijsko križanje z ulico Žabjek. Trasa se nadaljuje po razmeroma neposeljenem področju z boljšimi horizontalnimi in vertikalnimi elementi do priključka Trbovlje. Ima več nivojskih križišč in še dva rondoja v priključku.
Dolžina ceste je 4.6km.

Navezovalna cesta G3-n2

Navezovalna cesta se je potrebna v primeru kombinacije variante G3 z variantami H1, H2, I3, I4, ni pa potrebna v kombinaciji G3 z I5. Navezovalno cesto G3-N2 predstavlja preplastitev obstoječe ceste G1-5 na odseku od predvidenega mosta čez Savo pri Zidanem mostu do mostu pri Radečah, kjer smo predvideli novo krožno križišče, na katerega se navežejo zgoraj omenjene variante.

1. Priključki in razcepi

Razcep Šentrupert je predviden na mestu današnjega priključka, ki bo ukinjen. Oblika je polna deteljica z Rmin 80m, kar zadostuje za Vrač 50km/h.

Priključek Latkova vas je lociran na cesti R2-447 Latkova vas – Šentrupert v km1.080. Ima obliko polovične deteljice. Prevzema funkcijo ukinjenega priključka Šentrupert.

Priključek Prebold v km 2.975 je lokalnega značaja. Oba kraka polovične deteljice sta navezana na lokalno cesto s T križišči.

Priključek Trbovlje, km 14.650, je lociran na prelazu med Trbovljami in Hrastnikom. Navezovalna cesta za Trbovlje je predvidena, obstoječe ceste proti Hrastniku pa so tudi neustrezne, zato predlagamo nadaljevanje navezovalne ceste od priključka do naselja Studence ali pa Gornjega Hrastnika v dolžini cca 1200m, kar bi zelo izboljšalo prometno povezavo Hrastnika proti severu.

Nivojsko križišče v naselju Za Savo, na levem bregu Save pri Hrastniku, km 19.320; je navezava G2-108 na HC.

Nivojsko križišče pri Zidanem mostu, kjer se trasa priključi na cesto G1-5 Zidani most – Radeče.

2. Deviacije

Trasa variante G-3 prečka naslednje prometnice, ki jih je potrebno prilagoditi:

- deviacija ceste R2-447/0289 Latkova vas – Šentrupert, km 1.080, dolžina 370m, nadvoz 96m, ima tudi priključek.
- deviacija ceste R2-427 Latkova vas – Trbovlje, km 2.269, dolžina 215m, nadvoz 64m
- deviacija ceste Dolenja vas – Sv. Lovrenc km 2.975, dolžina 400m, podvoz, dva T križišča priključka Prebold
- deviacija lokalne ceste med Preboldom in Sv. Lovrencom, km 3.425, dolžina 270m, nadvoz 62m
- deviacija lokalne ceste med Preboldom in Sv. Lovrencom, km 3,814, dolžina 240m , podvoz
- deviacija dovozne ceste do zaselkov na Burkeljčevem hribu, km 4.250, dolžina 400m, podvoz
- deviacija dovozne ceste, km 4.750, dolžina 290m, podvoz
- deviacija dovozne ceste, km 6.420, dolžina 150m, podvoz
- vzporedna prestavitev ceste R2-427 Latkova vas – Trbovlje med km 7.820 in km 8.327
- deviacija lokalne ceste do vasi Marija Reka, križanje s HC pod viaduktom v km 8.130, dolžina 685m
- deviacija ceste R2-427 Latkova vas – Trbovlje, km 9.105, dolžina 260, nadvoz 88m
- deviacija dovozne ceste, km 12.450, dolžina 450m, nadvoz 64m
- deviacija lokalne ceste, km 15.860, dolžina 145m, podvoz
- deviacija lokalne ceste, km 16.637, dolžina 235m, podvoz
- deviacija ceste Hermana Debelaka pod viaduktom v Hrastniku, km 18.684, dolžina 145m
- deviacija ceste G2-108 Trbovlje - Hrastnik – Zidani most, ki se z novim mostom preko Save priključuje na HC v nivojskem križišču v km 19.320, dolžina je 540m
- deviacija ceste G1-5 Rimske Toplice –Radeče pri Zidanem mostu, kjer je potreben nov most čez Savinjo in dva razširjena (ali nova) podvoza pod železnico. Ti objekti niso direktno povezani z gradnjo HC, vendar pa so nujno potrebni.

3. Predori

Na trasi variante G-3 je predviden predor Vrhe, dolžine 2020m, v območju stacionaže od km 9.320 do km 11.340

4. Viadukti

- viadukt dolžine 180m s pričetkom v km 3.200
- viadukt dolžine 80m s pričetkom v km 6.742
- viadukt dolžine 120m s pričetkom v km 8.080
- viadukt dolžine 140m s pričetkom v km 8.730
- viadukt dolžine 320m s pričetkom v km 13.480
- viadukt dolžine 350m s pričetkom v km 15.160
- viadukt dolžine 190m s pričetkom v km 16.070
- viadukt dolžine 140m s pričetkom v km 17.750
- viadukt dolžine 270m s pričetkom v km 18.430
- viadukt dolžine 260m s pričetkom v km 18.940

5. Nadvozi, podvozi,mostovi

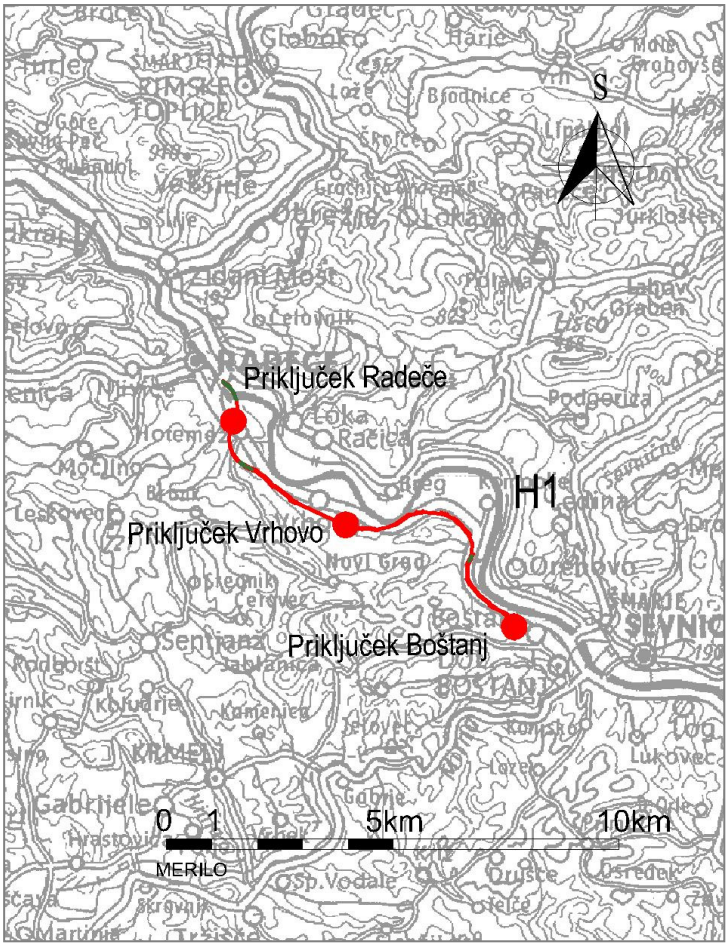
- podvoz v km 0.0+00, dolžine 65m (na križanju z AC A1)
- nadvoz v km 1.0+78, dolžine 96m
- nadvoz v km 2.2+69, dolžine 64m
- podvoz v km 2.9+75, svetle odprtine 12m
- nadvoz v km 3.4+25, dolžine 62m
- podvoz v km 3.8+15, svetle odprtine 8m
- most na Veliki reki v km 4.0+89, dolžine 25m
- podvoz v km 4.2+50, svetle odprtine 8m
- podvoz v km 4.7+50, svetle odprtine 8m
- podvoz v km 6.4+20, svetle odprtine 8m
- nadvoz v km 9.1+05, dolžine 88m
- nadvoz v km 12.4+50, dolžine 64m
- nadvoz v km 14.6+52, dolžine 60m

- podvoz v km 15.8+60, svetle odprtine 8m
- podvoz v km 16.6+37, svetle odprtine 8m
- most čez Savo pri Hrastniku, na deviaciji, v km 19.3+10, dolžine 103m
- most čez Savo v km 26.1+73, dolžine 119m
- most čez Savo v km 26.9+00, dolžine 110m
- most čez Savinjo na deviaciji ceste G1-5 v Zidanem mostu, dolžine 80m
- podvoz pod žel. progo Zidani most - Celje na deviaciji ceste G1-5 v Zidanem mostu, svetle odprtine min. 8.5m
- podvoz pod žel. progo Zidani most - Dobova na deviaciji ceste G1-5 v Zidanem mostu, svetle odprtine min. 8.5m
- most čez Trboveljščico na navezovalni cesti G3-N1, dolžine 8m
- podvoz na navezovalni cesti G3-N1 v km 1.2+77, svetle odprtine 9m

6. Regulacije

- regulacija Velike reke, dolžine 200m, most v km 4.0+89
- regulacija Velike reke, dolžine 2000m, od km 4.700 do km 6.700
- regulacija Velike reke, dolžine 200m, v km ca 5.7
- regulacija Velike reke, dolžine 140m z začetkom v km 8.0+15
- posegi v strugo Save pri gradnji podpornih zidov med km 19.7 in km 26.1
- regulacije številnih manjših potokov, ki izvirajo na levem pobočju in pod železnico in cesto tečejo v Savo.

TRASA GLAVNE CESTE H1



LEGENDA

- trasa predvidene ceste
- lokacija predvidenih priključkov
- trasa predvidene ceste - viadukt

Varianta H-1 se prične na območju naselja Obrežje pri Zidanem mostu ter predstavlja varianto južno od Save do Vrhovega kot nadaljevanje variante G-2. Za viaduktum preko železniške proge Ljubljana – Zagreb, deviirane regionalne ceste R3/679o dsek 1192 radeče – Breg ter reke Save poteka hitra cesta z manjšim vzponom po vzhodnem robu naselja Radeč preko Dvorskega polja, kjer je lociran priključek Radeče z navezavo na deviirano glavno cesto G1/5 odsek 0332 Radeče – Boštanj. Za priključkom se trasa z večjim vzponom 6,0% vzpne na pobočja južno od Breške vasi, kjer preide dve dolini vodotokov z viaduktoma. V nadaljevanju poteka v manjšem padcu južno od naselja Vrhovo proti Prapretnu, kjer je predviden priključek Vrhovo v obliki diamanta z navezavo na glavno cesto G1/5 odsek 0332 Radeče – Boštanj. Za priključkom preide trasa na pobočja južno od glavne ceste pod naselji Šmarčna in Kompolje, kjer so zaradi konfiguracije terena potrebne oporne in podporne konstrukcije. Hitra cesta z viaduktom prečka dolino Kobiljskega potoka. Trasa nadaljuje smer proti Boštanju po pobočju nad glavno cesto, kjer preide v galerijo. Takoj za galerijo je lociran priključek Boštanj v obliki trobente s priključevanjem na glavno cesto G1/5 odsek 0332 Radeče – Boštanj. Varianta H1 se naveže na varianto I-2.
Dolžina odseka je 10,627km in je predvidena kot 4-pasovna hitra cesta. Minimalni polmer horizontalne krivine na odprti trasi znaša 450 m. Maksimalni vzdolžni nagib trase znaša 6,0%

1 Priključki

Na trasi variante H-1 so predvideni naslednji priključki:

- Priključek Radeče v km 1,010 je zasnovan v obliki diamanta. Deviacija priključka prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 18m. Priključna cesta je deviirana glavna cesta G1/5 in vodena kot obvozna cesta naselja Hotemež

- Priključek Vrhovo v km 4,800 je zasnovan v obliki diamanta. Deviacija priključka prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 18m. Priključna cesta se navezuje na severu obstoječo G1/5 Radeče – Boštanj ter na lokalno cestno mrežo na jugu. Priključevanja so izvedena s krožnimi križišči enakih dimenzij kot v priključku

- Priključek Boštanj v km 10,380 je obdelan v varianti H1, zaradi primerljivosti variant I1 in I2 pa kot investicija prikazan v I-2. Oblikovan je v obliki trobente. Priključna cesta poteka v nadvozu preko hitre ceste in se priključi na deviacijo glavne ceste G1/5 Boštanj – Impoljca, na katero se priključi tudi dostona cesta do Hidroelektrarne Boštanj. Priključevanja so izvedena s krožnimi križišči enakih dimenzij kot v priključku. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

2. Deviacije:

Trasa hitre ceste po varianti H-1 prečka naslednje pomembnejše prometnice, ki jih je potrebno ustrezno prilagoditi:

- deviacija regionalne ceste R3/679 odsek 1192 Radeče – Breg dolžine 600 m
- deviacija glavne ceste G1/5 Radeče – Boštanj dolžine 1640 m z nadvozom v km 1,010 v priključku Radeče
- deviaciji lokalne ceste dolžine 530 m s podvozom v km 1,440
- deviacija lokalne ceste dolžine 220 m z nadvozom v km 4,300
- deviacija priključne ceste dolžine 500 m z nadvozom v km 4,800 v priključku Vrhovo
- deviacija lokalne ceste dolžine 275 m z nadvozom v km 5,230
- deviacija lokalne ceste dolžine 355 m s podvozom v km 7,560
- deviacija lokalne poti dolžine 260 m s podvozom v km 8,620
- deviacija lokalne poti dolžine 425 m z nadvozom v km 10,500

3. Galerije:

- galerija, dolžine 970 m , med km 8,830 in km 9,800
- galerija, dolžine 140 m , med km 10,080 in km 10,220

4. Objekti in regulacije:

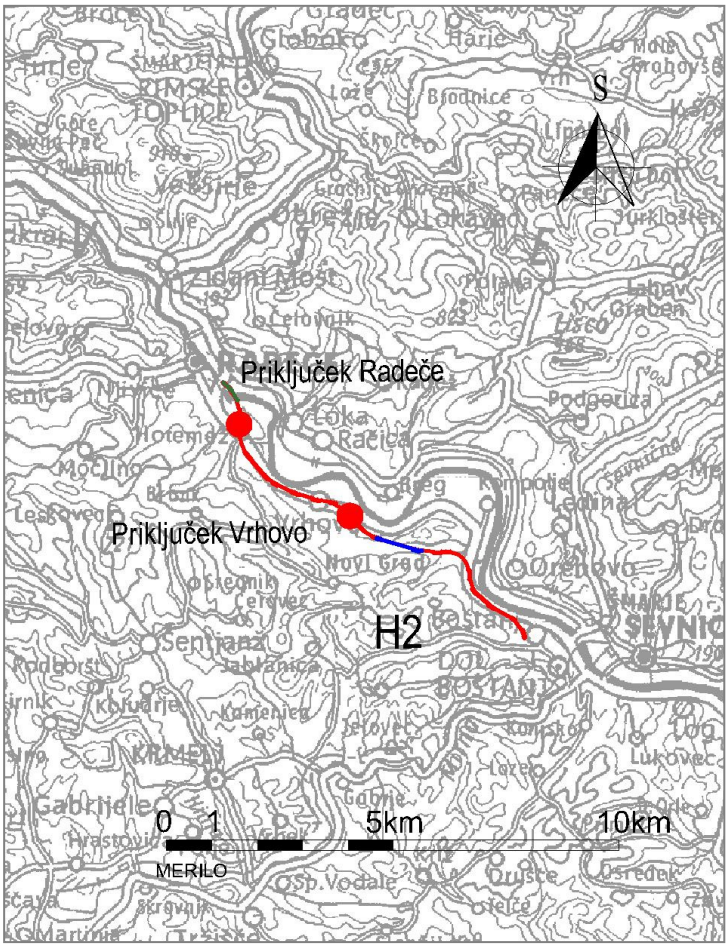
Objekti:

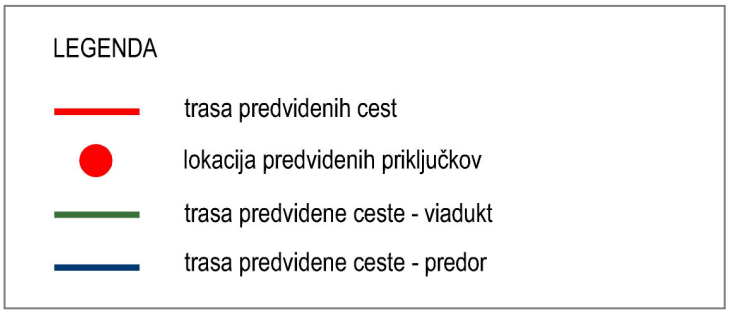
- viadukt med km 0,000 in km 0,510 dolžine 510m za prečkanje železniške proge Ljubljana – Zagreb, deviirane regionalne ceste R3/679o dsek 1192 radeče – Breg ter reke Save
- nadvoz v km 1,010 , dolžine ca 50 m za deviacijo glavne ceste G1/5 Radeče – Boštanj v priključku Radeče
- podvoz v km 1,440 , dolžine ca 22,00 m za deviacija lokalne ceste
- viadukt med km 2,025 in km 2,120 dolžine 95m preko doline vodotoka
- viadukt med km 2,200 in km 2,320 dolžine 120m preko doline vodotoka
- nadvoz v km 4,300, dolžine ca 55m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 4,800, dolžine ca 50m za deviacijo priključne ceste v priključku Vrhovo
- nadvoz v km 5,230, dolžine ca 50m za deviacijo lokalne ceste
- podvoz v km 7,560, dolžine ca 22m za deviacija lokalne ceste
- viadukt med km 8,280 in 8,405, dolžine ca 125m preko doline Kobiljskega potoka
- podvoz v km 8,620 dolžine ca 22m za deviacija lokalne poti
- nadvoz v km 10,500 dolžine ca 40m za deviacijo lokalne poti

Regulacije:

- regulacija vodotoka Brunški graben v km 1,370, dolžine 200m
- regulacije vodotoka v km 2,730, dolžine 105m
- regulacija vodotoka Didelnov graben in njegovega pritoka v km 3,000, dolžine 210m
- regulacija v km 3,315, dolžine 80m
- regulacija vodotoka Burkeljčev graben v km 4,405m, dolžine 500m
- regulacije vodotokov od km 3,860 do km 4,110, dolžine 380m
- regulacija vodotoka Rigelnov graben v km 4,980, dolžine 175m
- regulacija v km 5,470, dolžine 110m
- regulacija v km 8,630, dolžine 260 m
- regulacija v km 10,300 dolžine ca 60m
- regulacija v km 10,480 dolžine 160m

TRASA GLAVNE CESTE H2





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 hitra cesta po vzhodnem robu naselja Radeč 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. Hitra 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 hitre 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.

Dolžina odseka je 9,680 km in je predvidena kot 4-pasovna hitra cesta. Minimalni polmer horizontalne krivine na odprti trasi znaša 450 m. Maksimalni vzdolžni nagib trase znaša 5,5%

1. Priključki

Na trasi variante H-2 so predvideni naslednji priključki:

- Priključek Radeče v km 1,080 je zasnovan v obliki modificirane polovične deteljice. Deviacija priključka prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 18m. Priključna cesta je deviirana glavna cesta G1/5 odsek Radeče – Boštanj in vodena kot obvozna cesta naselja Hotemež

- Priključek Vrhovo v km 4,500 je zasnovan v obliki modificirane polovične deteljice. Priključna cesta je obstoječa glavna cesta G1/5 Radeče – Boštanj. Deviacija priključka prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 18m. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

2. Deviacije:

Trasa hitre ceste po varianti H-2 prečka naslednje pomembnejše prometnice, ki jih je potrebno ustrezno prilagoditi:

- deviacija regionalne ceste R3/679 odsek 1192 Radeče – Breg dolžine 600 m
- deviacija glavne ceste G1/5 Radeče – Boštanj dolžine 1640 m z nadvozom v km 2,160 v priključku Radeče , ki predstavlja novo obvozno cesto naselja Hotemež
- deviacija navezovalne ceste v priključku Radeče iz nove obvozne ceste naselja Hotemež na obstoječo glavno cesto dolžine 280m
- deviaciji lokalne ceste dolžine 205 m s podvozom v km 1,920
- deviacija glavne ceste G1/5 Radeče – Boštanj dolžine 350 m z nadvozom v km 2,880
- deviacije lokalnih cest dolžine 710 m z nadvozom v km 3,880
- deviacija glavne ceste G1/5 Radeče – Boštanj dolžine 460 m z nadvozom v km 4,500 v priključku Vrhovo
- deviacija lokalne ceste dolžine 290 m z nadvozom v km 4,840
- deviacija lokalne poti dolžine 280 m s podvozom v km 7,660
- deviacija lokalne poti dolžine 170 m z nadvozom v km 9,580

3. Predori in galerije:

- predor Dobrava, dolžine ca 1145m, med km 5,300 in km 6,445
- galerija, dolžine ca 970 m , med km 7,900 in km 8,870

4. Objekti in regulacije:

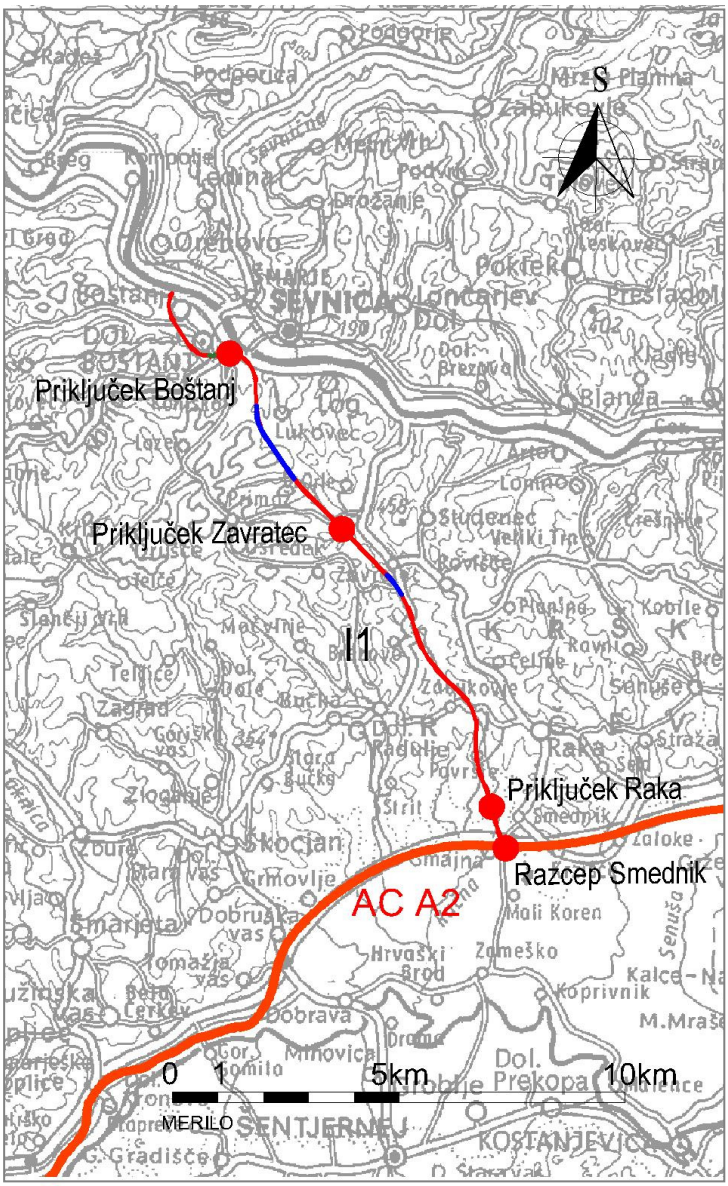
Objekti:

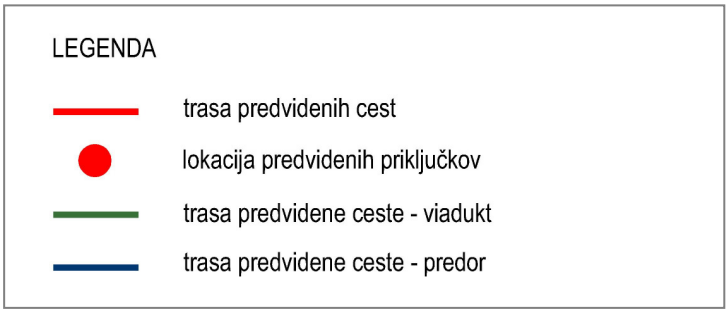
- viadukt med km 0,000 in km 0,530 dolžine 530m za prečkanje železniške proge Ljubljana – Zagreb, deviirane regionalne ceste R3/679o dsek 1192 radeče – Breg ter reke Save
- nadvoz v km 2,160 , dolžine ca 80m za deviacija glavne ceste G1/5 Radeče – Boštanj v priključku Radeče
- podvoz v km 1,920 dolžine ca 22m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 2,880, dolžine ca 140m za deviacijo glavne ceste G1/5 Radeče – Boštanj
- nadvoz v km 3,880, dolžine ca 50m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 4,500, dolžine ca 110m za deviacijo glavne ceste G1/5 Radeče – Boštanj v priključku Vrhovo
- nadvoz v km 4,840 , dolžine ca 60m za deviacijo lokalne ceste
- podvoz v km 7,660, dolžina ca 22m za deviacijo lokalne poti
- nadvoz v km 9,580, dolžine ca 55 m za deviacija lokalne poti

Regulacije:

- regulacija vodotoka Brunški graben v km 1,420, dolžine 110m
- regulacije vodotoka v km 1,940, dolžine 130m
- regulacija vodotoka v km 2,480, dolžine 60m
- regulacija vodotoka Didelnov graben v km 2,800, dolžine 70m
- regulacija vodotoka v km 2,960, dolžine 60m
- regulacija vodotoka Burkeljčev graben v km 3,180, dolžine 60m
- regulacija vodotoka v km 3,530, dolžine 70m
- regulacija vodotoka v km 4,180, dolžine 70m
- regulacija vodotoka Rigelnov graben v km 4,780, dolžine 80m
- regulacija v km 5,220, dolžine 125 m
- regulacija vodotoka Kobiljski potok od km ca 6,640 do km 7,320, dolžine ca 490m
- regulacija v km 7,650 dolžine ca 85m
- regulacija v km 9,020, dolžine ca 55m
- regulacija v km 10,480 dolžine ca 170m

TRASA GLAVNE CESTE I1





Varianta I-1 se prične na območju naselja Boštanj, kot nadaljevanje variante G-1 ali H-2. Trasa hitre 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 Zavratec - Smednik, kjer je v obliki diamanta oblikovan priključek Zavratec. V nadaljevanju poteka trasa vzporedno z regionalno cesto ter preide v predor Zavratec. 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 Zavratec - 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.

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

1. Priključki

Na trasi variante I-1 so predvideni naslednji priključki:

- Priključek Boštanj v km 2,230 je oblikovan kot diamant. Priključni kraki se navezujejo na deviacija prestavljene regionalne ceste R1/215 Mokronog – Boštanj prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 20m. Kot krožno križišče je zasnovano tudi križišče na severni strani pri navezavi na današnjo glavno cesto G1/5 Boštanj - Impoljca. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

- Priključek Zavratec v km 7,160 je zasnovan v obliki diamanta, s čimer se je možno v nekoliko večji meri izogniti sicer obsežnemu vkopavanju v področje zahodno od trase ceste. Deviacija priključka prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 18m. Priključna cesta se navezuje na obstoječo regionalno cesto R3/672 odsek 1338 Zavratec – Smednik.

- Priključek Raka v km 14,440 je oblikovan kot diamant. Deviacija priključka prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 18m. Z istimi elementi oziroma premerom križišča je zasnovano tudi bližnje križišče pri navezavi na današnjo regionalno cesto R3/672 Zavratec – Smednik.

- Razcep Smednik je oblikovan v obliki trobente. Priključni kraki so zasnovani z elementi za projektno hitrost 50 km/h.

2. Deviacije:

Trasa hitre ceste po varianti I-1 prečka naslednje pomembnejše prometnice, ki jih je potrebno ustrezno prilagoditi:

- deviacija lokalne ceste dolžine 150 m z nadvozom v km 0,370
- deviacija lokalne ceste dolžine 305 m z nadvozom v km 0,910
- deviacija R1/215 Mokronog – Boštanj dolžine 607m z nadvozom v km 2,240
- deviacija lokalne ceste dolžine 165 m s podvozom v km 2,910
- deviacija lokalne ceste dolžine 306 m, ki povezuje Boštanj z Lukovskim poljem
- deviacija lokalne ceste dolžine 1045 m z nadvozom v km 6,060
- deviacija lokalne ceste dolžine 455 m z nadvozom v km 7,160 v priključku Zavratec
- deviacija regionalne ceste R3/672 odsek 1338 Zavratec – Smednik dolžine 1580m, ki poteka vzporedno na severni strani hitre ceste ter v km 8,200 z nadvozom preide na južno stran hitre ceste.
- deviacija lokalne ceste na pobočju nad predorom Zavratec dolžine 290m
- deviacija dostopne poti dolžine 220 m z nadvozom v km 10,720
- deviacija lokalne ceste dolžine 246m z nadvozom v km 12,340
- deviacija dostopne poti dolžine 280 m z nadvozom v km 13,100
- deviacija lokalne ceste dolžine 307 m z nadvozom v km 13,510
- deviacija priključne ceste dolžine 1216 m z nadvozom v km 14,440 kot del priključka Raka, ki se s krožnim križiščem navezuje na regionalno cesto R3/672 Zavratec – Smednik na vzhodni strani hitre ceste
- deviacija regionalne ceste R3/672 Zavratec – Smednik dolžine 337 z nadvozom v km 15,250

3. Predori in pokriti vkopi:

- predor Poganka, dolžine 1865m , med km 3,780 in km 5,645
- pokriti vkop , dolžine 275 m, med km 5,630 in km 5,905
- predor Zavratec, dolžine ca 620 m (različne dolžine leve in desne cevi) , med km 8,770 in km 9,390

4. Objekti in regulacije:

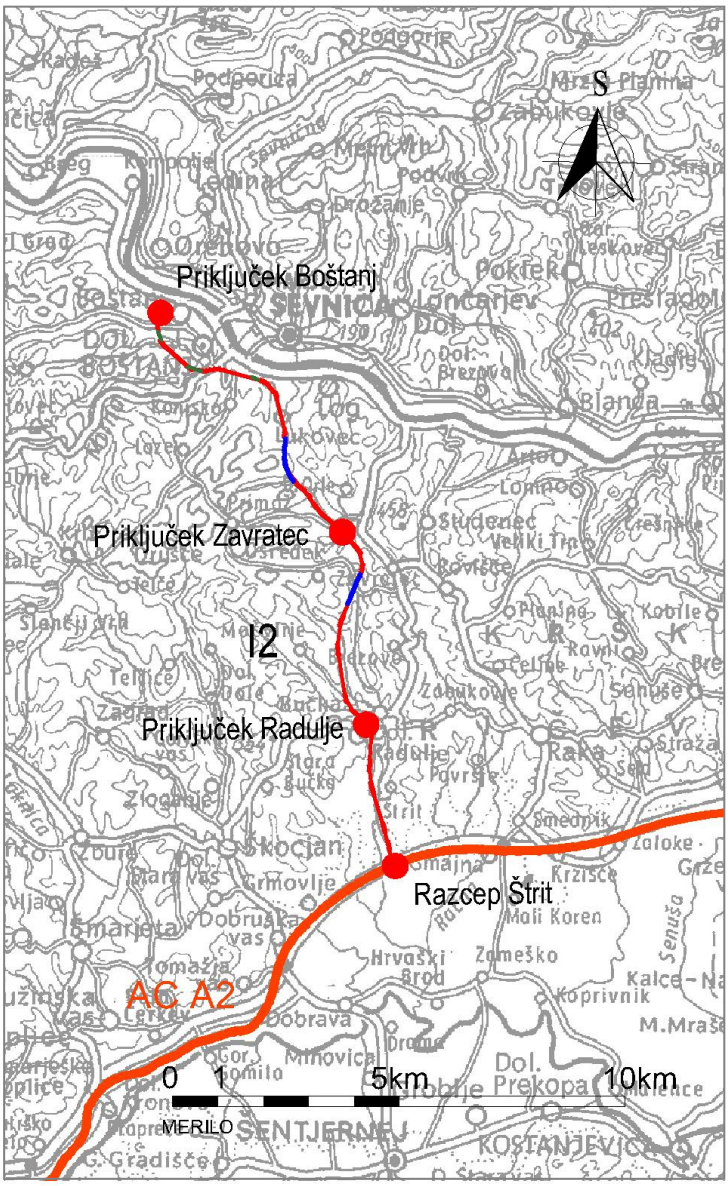
Objekti:

- nadvoz v km 0.370, dolžine ca 50m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 0,910, dolžine ca 55m za deviacijo lokalne ceste
- viadukt med km 1,810 in km 1,970 , dolžine ca 160m na hitri cesti preko doline Mirne, železniške proge ter regionalne ceste
- nadvoz v km 2,240, dolžine ca 45 m za deviacijo R1/215 Mokronog – Boštanj
- podvoz v km 2,910, dolžine ca 22m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 6,060, dolžine ca 45 lokalne ceste
- nadvoz v km 7,160, dolžine ca 45 priključne ceste v priključku Zavratec
- nadvoz v km 8,200, dolžine ca 60m za deviacijo regionalne ceste R3/672 odsek 1338 Zavratec – Smednik
- nadvoz v km 10,720, dolžina ca 60m za deviacijo dostopne poti
- nadvoz v km 12,340, dolžine ca 50m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 13,100, dolžine ca 55m za deviacijo dostopne poti
- nadvoz v km 13,510, dolžine ca 55 m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 14,440, dolžine ca 45 m za deviacijo priključne ceste kot del priključka Raka
- nadvoz v km 15,520, dolžine ca 50m za deviacijo regionalne ceste R3/672 Zavratec – Smednik
- nadvoz v km 15,351, dolžine ca 60m v razcepu Smednik

Regulacije:

- regulacija Konjščanskega potoka (od km ca 2,920 do km 3,600) dolžine 730 m
- regulacija Impoljskega potoka dolžine 915m
- regulacija vodotoka Javorje v km 7,200 dolžine 235m
- regulacije pritokov (od km ca 7,320 do 8,030) dolžine 960m
- regulacija vodotoka Račne (od km ca 9,600 do km 10,600) dolžine 940m
- regulacija vodotoka Račne (od km ca 12,620 do km 13,200) dolžine 625m
- regulacija vodotoka Račne dolžina 120m
- regulacija vodotoka Videmšček dolžina 530m
- regulacije pritokov dolžine 240m

TRASA GLAVNE CESTE I2



LEGENDA

- trasa predvidenih cest
- lokacija predvidenih priključkov
- trasa predvidene ceste - viadukt
- trasa predvidene ceste - predor

Varianta I-1 se prične na območju naselja Boštanj, kot nadaljevanje variante H-1 takoj za priključkom Boštanj, ki je prikazan v varianti trase hitre ceste H1. Trasa hitre ceste poteka po južnih pobočjih naselja Boštanj v večjem vkopu skozi greben Gavge, z viaduktom prečka dolino Grahovice ter v Dolenjem Boštanju z viaduktom prečka železniško progo Trebnje - Sevnica, reko Mirno ter deviacijo regionalne ceste R1/215 odsek 1163 Mokronog – Boštanj. V nadaljevanju poteka po južnem pobočju, kjer so zaradi konfiguracije terena potrebne oporne in podporne konstrukcije. Z viaduktom trasa hitre ceste prečka dolino vodotoka Konjščanskega potoka in preide na območje Lukovskega polja, kjer prečka več lokalnih poti. Vzhodno od naselja Lukovec se prične predor Vrhovc dolžine ca 1020m. Po prehodu iz predora se prične trasa ceste spuščati po dolini Impoljskega potoka do deviacije regionalne ceste R3/672 odsek 1338 Zavratec - Smednik, kjer je v obliki diamanta oblikovan priključek Zavratec. Za priključkom se trasa usmeri proti jugu in preide v predor Prevoje, ki je dolg ca 730m. Iz predora poteka po dolini vodotoka Črni potok, zaradi česar je potrebna regulacija. V nadaljevanju hitra cesta preide v dolino vodotoka Jrbinček ter poteka po vzhodnem pobočju doline do naselja Dolenje Radulje, kjer je lociran priključek Radulje z navezavo na lokalno cestno mrežo. Trasa prečka več lokalnih cest ter vodotokov, med večjimi je vodotok Radulja. Po prehodu ravninskega predela se z razcepom Štrit priključi na avtocesto A2.

Dolžina odseka je 15,120km in je predvidena kot 4-pasovna hitra cesta. Minimalni polmer horizontalne krivine na odprti trasi znaša 450m. Maksimalni vzdolžni nagib trase znaša 6,0%

1. Priključki

Na trasi variante I-2 so predvideni naslednji priključki:

- Priključek Boštanj je obdelan v varianti H1, zaradi primerljivosti variant I1 in I2 pa kot investicija prikazan v I-2. Oblikovan je v obliki trobente. Priključna cesta poteka v nadvozu preko hitre ceste in se priključi na deviacijo glavne ceste G1/5 Boštanj – Impoljca. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

- Priključek Zavratec v km 7,330 je zasnovan v obliki diamanta, s čimer se je možno v nekoliko večji meri izogniti sicer obsežnemu vkopavanju v področje zahodno od trase ceste. Deviacija priključka prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 18m. Priključna cesta se navezuje na obstoječo regionalno cesto R3/672 odsek 1338 Zavratec – Smednik.

- Priključek Radulje v km 12,055 je oblikovan kot diamant. Deviacija priključka prečka hitro cesto z nadvozom. Obe križišči sta zasnovani kot krožni, z zunanjim premerom 18m. Priključek je zasnovan z elementi za projektno hitrost 40 km/h.

- Razcep Štrit je oblikovan v obliki trobente. Priključni kraki so zasnovani z elementi za projektno hitrost 60 km/h, razen priključnega kraka C, ki je zasnovan za projektno hitrost 40 km/h..

2. Deviacije:

Trasa hitre ceste po varianti I-2 prečka naslednje pomembnejše prometnice, ki jih je potrebno ustrezno prilagoditi:

- deviacija lokalne ceste dolžine 430 m z nadvozom v km 0,510
- deviacija lokalne ceste dolžine 223 m z nadvozom v km 1,070
- deviacija lokalne ceste dolžine 175 m z nadvozom v km 3,480
- deviacija lokalne ceste dolžine 375 m
- deviacija lokalne ceste dolžine 522 m z nadvozom v km 4,125
- deviacija lokalne ceste dolžine 522 m, ki poteka vzporedno s hitro cesto za predorom Vrhovc
- deviacija lokalne ceste dolžine 715 m, ki poteka po južni strani hitre ceste v območju doline Impoljskega potoka
- deviacija lokalne ceste dolžine 522 m z nadvozom v km 7,330 v priključku Zavratec
- deviacija regionalne ceste R3/672 odsek 1338 Zavratec – Smednik dolžine 836m, ki poteka vzporedno na severni strani hitre ceste
- deviacija lokalne ceste poti dolžine 267 m z nadvozom v km 11,105
- deviacija lokalne ceste dolžine 308m z nadvozom v km 11,630
- deviacija priključne ceste dolžine 360 m z nadvozom v km 12,055 v priključku Radulje
- deviacija lokalne ceste dolžine 160 m z nadvozom v km 13,170
- deviacija lokalne ceste dolžine 228 m z nadvozom v km 14,060
- deviacija lokalne ceste dolžine 287 m z nadvozom v km 14,810

3. Predori in pokriti vkopi:

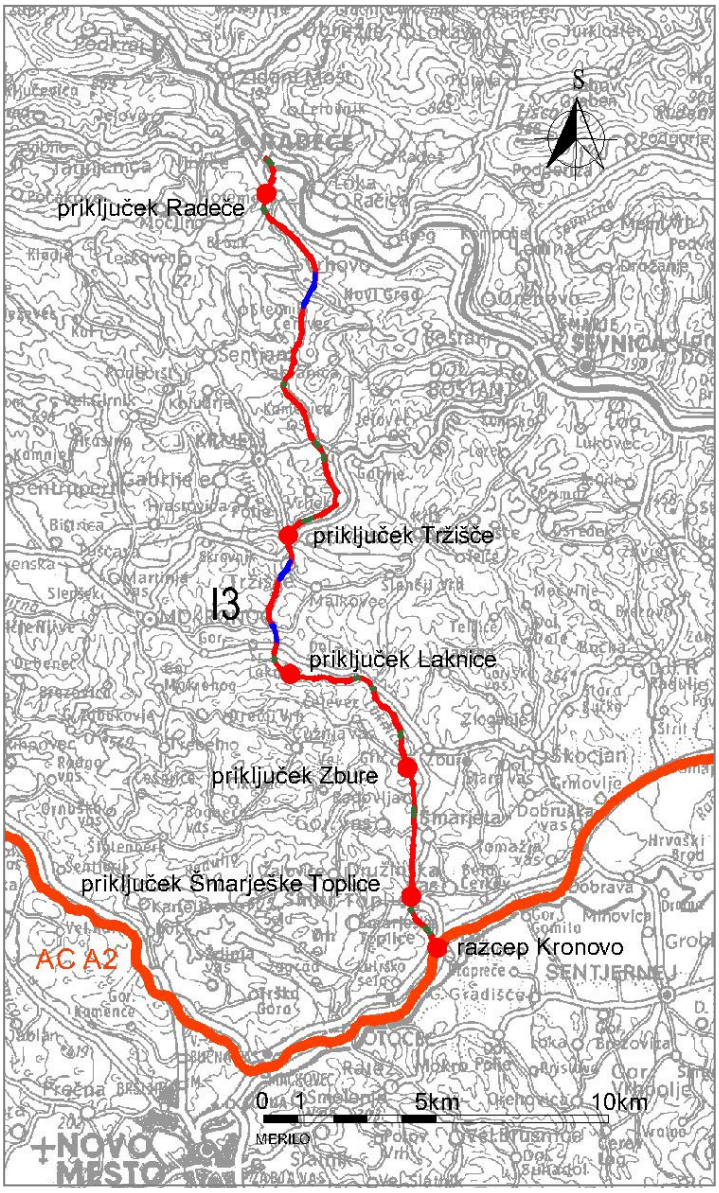
- predor Vrhovc, dolžine 1015m , med km 4,760 in km 5,775
- predor Prevoje, dolžine 730 m , med km 8,430 in km 9,160

4. Objekti in regulacije:

Objekti:
- nadvoz v km 0,510 dolžine ca 50 m za deviacijo lokalne ceste
- viadukt med km 0,540 in km 0,760, dolžine ca 220 m na hitri cesti preko doline vodotoka Grahovica
- nadvoz v km 1,070 dolžine ca 50 m za deviacijo lokalne ceste
- viadukt med km 1,600 in km 1,970, dolžine ca 370 m na hitri cesti preko doline Mirne, železniške proge ter regionalne ceste
- viadukt med km 3,080 in km 3,225, dolžine ca 145m na hitri cesti preko doline Konjščanskega potoka
- nadvoz v km 3,480 dolžine ca 45 m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 4,125 dolžine ca 45 m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 7,330 dolžine ca 45 m za deviacijo priključne ceste v priključku Zavratec
- nadvoz v km 11,105 dolžine ca 45 m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 11,630 dolžine ca 50 m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 12,055 dolžine ca 50 m za deviacijo priključne ceste v priključku Radulje
- nadvoz v km 13,170 dolžine ca 45 m za deviacija lokalne ceste
- nadvoz v km 14,060 dolžine ca 45 m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 14,810 dolžine ca 45 m za deviacijo lokalne ceste
- nadvoz v km 15,300 dolžine ca 60 m v razcepu Štrit

Regulacije:
- regulacija v km 1,300, dolžine 155m
- regulacija od km 1,800 do km 2,200, dolžine 580m
- regulacija Loškega potoka v km 4,300, dolžine 205m
- regulacija pritoka Loškega potoka v km 4,600, dolžine 180m
- regulacija vodotoka Kosmatec v km hitre ceste ca 5,700, dolžine 630m
- regulacija v km 6,300, dolžine 70m
- regulacija Impoljskega potoka dolžine 640m
- regulacija pritoka Impoljskega potoka (od km 7,300 do km 8,400) dolžine 1480m
- regulacija Črnega potoka (od km 9,150 do km 10,500) dolžine ca 1410m
- regulacija vodotoka Urbinček dolžine ca 330m
- regulacija vodotoka Radulje (km 11,600) dolžine 410 m
- regulacija vodotoka Radulje in njenega pritoka (od km ca 13,400 do km 13,830) dolžine 405m

TRASA GLAVNE CESTE I3



Varianta I3 je optimizirana varianta S2, ki poteka od Radeč do Kronovega in je nadaljevanje variant G2 ali G3.
Začetek je nasproti Radeč na levem bregu Save v vasi Obrežje pri Zidanem mostu. Trasa hitro prečka železniško progo Zidani most – Dobova, cesto R3-679 Radeče – Breg in Savo s skupnim viaduktom dolžine 450m. Nato poteka po cca 5m visokem nasipu po Dvorskem polju do vasi Hotemež, kjer križa cesto G1-5 in je tudi lociran priključek Radeče. Za vasjo prečka manjšo dolino potoka Brunški graben z viaduktom dolžine 120m. Sledi potek po pobočju, zaradi razgibanosti večji vkopi in nasipi. V km 4.010 je začetek predora Goreljce kjer zapusti Savsko dolino in po 1110 metrih pride v dolino Pekel, po kateri poteka cca 5km. Dolina je ozka z ostrimi ovinki kar ima za posledico večje vkope in številne zidove. Na dolžini 1300m so uporabljeni elementi za računsko hitrost 90km/h (Rhmin = 350m). Alternativa temu bi bil predor cca 500m, ki pa bi bil tudi težko izvedljiv zaradi razmika osi pred obema portaloma. Vzporedno s traso potekata na več mestih prestavljena deviacija gozdne ceste in Kameniški potok. Pri vasi Križišče cesta vstopi v Mirensko dolino. Najprej z viaduktom dolžine 350m pečka železniško progo Trebnje – Sevnica, poteka med progo in reko Mirno, ki jo v km 13.340 z mostom prečka. V km 13.485 prečka cesto R1-215 Mokronog – Sevnica, kjer je tudi priključek Tržišče. Trasa se naselja Tržišče izogne s predorom Tržišče dolžine 620m. Nadaljuje se po dolini Tržiškega potoka in nato predor Laknice dolžine 500m. Na drugi strani prečka cesto R2-418 Mokronog – Zbure in potok Laknica z viaduktom dolžine 100m. Nato je trasa speljana pod kamnolomom, v km 17.866 je lociran priključek Laknice. Dalje poteka po severnem robu doline in v vasi Spodnji Lakenc ostro zavije desno proti Zburam, kjer je v km 22.827 tudi priključek Zbure. Dolino Radulje prečka z viaduktom dolžine 250m, gre nato v ozkem presledku med vasmi Šmarjeta in Gorenja vas in se spusti proti vasi Brezovica. V km 26,563 je priključek Šmarješke Toplice. Potok Toplico in lokalno cesto premostimo z viaduktom dolžine 100m, sledi globok vkop in zopet viadukt preko Toplice, čistilne naprave in ceste R3-667 Zbure – Mačkovec. Trasa se konča v Kronovem, kjer je navezava na AC A2 Karavanke - Obrežje z razcepom Kronovo v obliki trobente.

Višinski potek: Začetek je na koti 202m. Iz doline Save se niveleta dviga po pobočju hriba z vzponom do največ 5.8% do predora Goreljce. Na izhodu iz predora je najvišja točka na trasi 358m. Nato se

spušča po dolini Pekel proti Mirni, padci so od 0.8% do 5.5%. Potek ob Mirni je umirjen (kaj pa drugega), vzponi od 0.2 do 0.4%. Pri Tržišču cesta zavije proti predoru, vzponi od 2.6 do 4%. Za predorom se po dolini Tržiškega potoka vzpenja proti predoru Laknice in se potem prevesi navzdol vzporedno s potokom Laknica. Nadaljni potek mimo Zbur, Šmarjete in Brezovice do Kronovega je v vzdolžnem smislu zelo razgiban, z nagibi do 4% in zaokrožitvami blizu minimalnim: Rkonv=10000, Rkonk=8000.

Dolžina variante G3 je 28.369 m.
Krivinska karakteristika: 60.60 gradov/km
Izgubljene višine: 271m

1. Priključki in razcepi

Priključek Radeče je navezan na cesto G1-5 Radeče - Boštanj v km1.202. Ima obliko polovične deteljice.

Priključek Tržišče v km 13.482 , polovična deteljica, priključen s T križišči na cesto R1-215 Mokronog – Boštanj.

Priključek Laknice, oblika trobente, km 17.866, navezava na cesto R2-418 Mokronog – Zbure.

Priključek Zbure v km 22.827 v obliki romba (diamanta), kraki so navezani na deviacijo lokalne ceste, ta pa na R3-667 Zbure – Mačkovec.

Priključek Šmarješke Toplice v km 26.563 se nahaja pri vasi Brezovica med Šmarjeto in Šmarješkimi Toplicami. Oblika je polovična deteljica, vzhodna kraka se navezujeta direktno na cesto R3-667, zahodna pa posredno preko deviacije lokalne ceste.

Razcep Kronovo je prikazan kot trikraki razcep v obliki trobente. Oblika je zaradi konfiguracije in bližine pozidave dokaj skrčena, trije kraki imajo elemente za računsko hitrost 70km/h, eden pa za 40km/h. Če bi se HC nadaljevala v tej točki proti jugu, bi bilo potrebno razcep preoblikovati v polno deteljico, kar bi povzročilo še večjo stisko s prostorom.

Naj omenim še priključek Kronovo, ki je na AC A2 in je pravkar v gradnji. Nahaja se blizu razcepa Kronovo in severni pas za prepletanje je prekratek. V kolikor bo izbrana varanta I3 ali I4, bo potrebno priključek spremeniti iz diamanta v trobento.

2. Deviacije

- deviacija lokalne ceste, km 0.886, dolžina 80m, podvoz
- deviacija ceste G1-5 Radeče - Boštanj, km 1.202, dolžina 490m, podvoz; priključek Radeče
- deviacija lokalne ceste pod viaduktom v Hotemežu, km 2.975, dolžina 300m
- deviacija ceste R3-738 Tržišče – Hotemež, km 1.773, dolžina 330m, nadvoz 75m
- deviacija dovozne ceste, v km 5.207 podvoz skupaj z regulacijo potoka Loka, in v km 5.635 podvoz, dolžina deviacije 620m
- deviacija dovozne ceste, v km 6.180 podvoz skupaj z regulacijo potoka Loka, in enako v km 6.422, dolžina deviacije 530m
- deviacija dovozne ceste, v km 6.952 podvoz skupaj z regulacijo potoka Koritnica, in v km 7.290 podvoz z regulacijo, dolžina deviacije 490m
- deviacija lokalne ceste Križišče – Jablanica, pod viaduktom v km 9.654, dolžina 380m
- deviacija lokalne ceste, km 12.780, dolžina 240m, nadvoz preko Mirne in HC dolžine 76m
- deviacija ceste R1-215 Mokronog – Boštanj, km 13.482, dolžina 450m, podvoz, priključek Tržišče
- deviacija lokalne ceste Tržišče – Vodale, km 13.748, dolžina 380m, podvoz
- deviacija lokalne ceste, km 14.911, dolžina 740m, podvoz
- deviacija lokalne ceste, km 15.809, dolžina 350m, podvoz
- deviacija ceste v kamnolom pri Spodnjih Laknicah, km 17.612, podvoz
- deviacija dostopne ceste, km 18.878, dolžina 200m, nadvoz 62m
- deviacija lokalne ceste Dolenje Laknice – Čelevec, km 19.730, dolžina 540m, podvoz
- deviacija dovozne ceste pri Spodnjem Lakencu, km20.532, dolžina 440m, podvoz

- deviacija lokalne ceste Zbure – Zagorica, km 22.828, dolžina 460m,podvoz, priključek Zbure
- deviacija ceste R3-667 Zbure – Mačkovec, vzporedno s HC, od km 23.660 do km 24.730, dolžine 1100m
- deviacija lokalne ceste Zaboršt – Radovlja, pod viaduktom v km 24.000, dolžina deviacije 140m
- deviacija lokalne ceste Šmarjeta – Podcerovec, km 24.638, dolžina 350m, nadvoz 54m
- deviacija lokalne ceste Šmarjeta – Gorenja vas, km 24.897, dolžina 450m, podvoz
- deviacija lokalne ceste Dolenja vas – Kamen vrh, km 25.590, dolžina 430m, podvoz
- deviacija lokalne ceste v Kamen vrh, km 26.128, dolžina 180m, nadvoz 46m
- deviacija ceste R3-667 Zbure – Mačkovec, vzporedno s HC, od km 25.870 do km 26.900, dolžine 1030m
- deviacija lokalne ceste Šmarješke Toplice – Brezovica, km 26.530, dolžina 230m, nadvoz 62m

3. Predori

- predor Goreljce, od km 4.010 do km 5.120, dolžine 1110m
- predor Tržišče, od km 14.238 do km 14.858, dolžine 620m
- predor Laknice, od km 16.178 do km 16.678, dolžine 500m

4. Viadukti

- viadukt dolžine 450m s pričetkom v km 0.060
- viadukt dolžine 120m s pričetkom v km 1.280
- viadukt dolžine 60m s pričetkom v km 7.510
- viadukt dolžine 150m s pričetkom v km 9.530
- viadukt dolžine 350m s pričetkom v km 10.000
- viadukt dolžine 100m s pričetkom v km 17.158
- viadukt dolžine 250m s pričetkom v km 23.978
- viadukt dolžine 100m s pričetkom v km 26.918
- viadukt dolžine 210m s pričetkom v km 27.627
- viadukt dolžine 90m s pričetkom v km 28.332
- viadukt dolžine 124m na kraku »D« razcepa Kronovo

5. Nadvozi, podvozi,mostovi

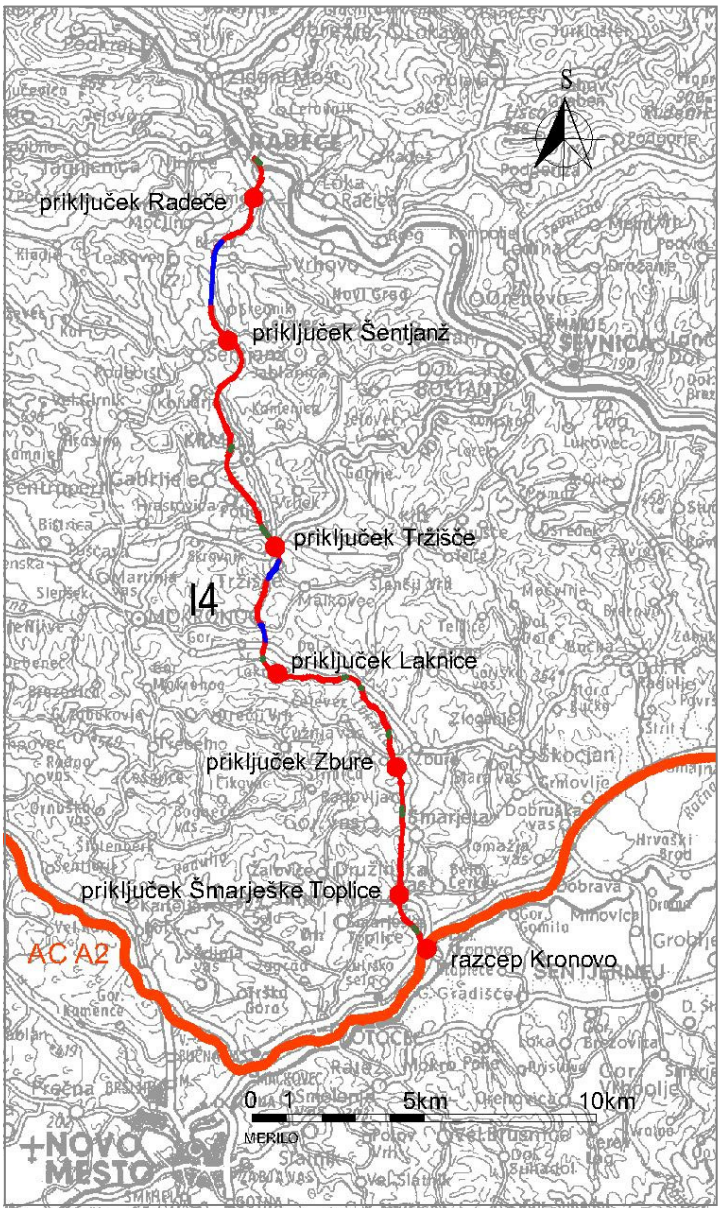
- podvoz v km 0.886, svetle odprtine 9m
- podvoz v km 1.202, svetle odprtine 12m
- nadvoz v km 1.773, dolžine 75m
- podvoz v km 5.207, svetle odprtine 18m, skupaj z regulacijo potoka Loka
- podvoz v km 5.635, svetle odprtine 8m
- podvoz v km 6.180, svetle odprtine 18m, skupaj z regulacijo potoka Loka
- podvoz v km 6.422, svetle odprtine 18m, skupaj z regulacijo potoka Loka
- podvoz v km 6.952, svetle odprtine 18m, skupaj z regulacijo potoka Koritnica
- podvoz v km 7.290, svetle odprtine 18m, skupaj z regulacijo potoka Koritnica
- most na Mirni v km 11.618, dolžine 52m
- most na Mirni v km 11.892, dolžine 48m
- nadvoz v km 12.780, dolžine 76m
- podvoz v km 13.482, svetle odprtine 12m
- podvoz v km 13.748, svetle odprtine 18m, skupaj z regulacijo potoka Sklepnica
- podvoz v km 14.911, svetle odprtine 18m, skupaj z regulacijo potoka Tržiški potok
- podvoz v km 15.809, svetle odprtine 8m
- podvoz v km 17.612, svetle odprtine 8m
- nadvoz na priključku Laknice v km 17.866, dolžine 54m, širine 15.40m
- nadvoz v km 18.878, dolžine 62m
- podvoz v km 19.730, svetle odprtine 8m
- podvoz v km 20.532, svetle odprtine 14m, skupaj z manjšim potokom
- podvoz v km 22.828, svetle odprtine 12m
- nadvoz v km 24.638, dolžine 54m
- podvoz v km 24.897, svetle odprtine 9m

- podvoz v km 25.590, svetle odprtine 18m
- nadvoz v km 26.128, dolžine 46m
- nadvoz v km 26.530, dolžine 62m
- podvoz na kraku »A« razcepa Kronovo, svetle razpetine 9m
- podvoz na kraku »B« razcepa Kronovo, svetle razpetine 9m
- podvoz na kraku »C« razcepa Kronovo, svetle razpetine 8m

6. Regulacije

- regulacija potoka Loka v dolini Pekel, več odsekov skupne dolžine 1890m,
- regulacija Kameniškega potoka, skupne dolžine 1030m,
- vzporedna prestavitev Mirne od km 10.550 do km 11.010, dolžine 480m
- regulacija potoka Sklepnica ob priključku Tržišče,, dolžine 150m
- regulacija potoka Sklepnica, km 13.756 v podvozu, dolžine 250m
- regulacija Tržiškega potoka, od km 14.900 do 15.770 z večkratnim križanjem HC (enkrat v podvozu, trikrat propust), dolžine 990m
- regulacija potoka Laknica, od km 17.670 do 20.370, več odsekov skupne dolžine 1590m
- regulacija potoka pri Kamen vrhu, km 25.600, v podvozu, dolžine 130m
- regulacija potoka pri Brezovici, skupne dolžine 830m

TRASA GLAVNE CESTE I4



Varianta I4 je na začetku in na drugi polovici odseka enaka kot I3, različna je le od km 1.572 do km 13.366; (za varianto I3 je to km 13,844).
Do Hotemeža je torej opis enak, tu pa se trasa nadaljuje po dolini Brunškega grabna do km 3.020 kjer je začetek predora Brunk dolžine 1980m. Na koncu predora (km 5.000) cesta vstopi v dolino Kameniškega potoka, po kateri poteka cca 2 km nato pa zavije desno proti Birni vasi in Gomili, kjer je lociran priključek Šentjanž. Nato trasa zavije v razmeroma 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 industrijskem kraju Krmelj smo se želeli izogniti pretiranim rušitvam in smo traso HC pomaknili proti zahodu in se zato krepko vkopali 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 zožana in je zato potreben podporni zid in prestavitev Hinje. V km 12.470 je začetek 330m dolgega viadukta ki premosti reko Hinjo, cesto R3-738 in železniško progo Trebnje – Sevnica. Sledi most dolžine 40m 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. Od tu dalje je opis enak kot pri varianti I3.

Višinski potek: Začetek je na koti 202m. Iz doline Save se niveleta dviga po Brunškem grabnu z vzponom do največ 6% do predora Brunk. Na izhodu iz predora je najvišja točka na trasi 350m. Nato se spušča po dolini Kameniškega potoka s padcem 3%, pri Birni vasi prekoči preko manjšega grebena v dolino Gomilščice kateri sledi niveletno s padcem 2.5% do Krmelja. Tam se nekoliko dvigne preko Papeževega hriba, zatem pa spet navzdol proti reki Mirni. Pri Tržišču cesta zavije proti predoru, vzponi od 2.6 do 4%. Za predorom se po dolini Tržiškega potoka vzpenja proti predoru Laknice in se potem prevesi navzdol vzporedno s potokom Laknica. Nadaljni potek mimo Zbur, Šmarjete in Brezovice do Kronovega je v vzdolžnem smislu zelo razgiban, z nagibi do 4% in zaokrožitvami blizu minimalnim: Rkonv=10000, Rkonk=8000.

Dolžina variante I4 je 27.892 m.
Krivinska karakteristika: 54.86 gradov/km
Izgubljene višine: 268m

1. Priključki in razcepi

Priključek Radeče je navezan na cesto G1-5 Radeče - Boštanj v km1.202. Ima obliko polovične deteljice.

Priključek Šentjanž v km 8.400 v obliki zamaknjenega diamanta, zahodna kraka sta priključena na R3-738, vzhodna pa na lokalno cesto.

Priključek Tržišče v km 13.482 , polovična deteljica, priključen s T križišči na cesto R1-215 Mokronog – Boštanj.

Priključek Laknice, oblika trobente, km 17.866, navezava na cesto R2-418 Mokronog – Zbure.

Priključek Zbure v km 22.827 v obliki diamanta (romba), kraki so navezani na deviacijo lokalne ceste, ta pa na R3-667 Zbure – Mačkovec.

Priključek Šmarješke Toplice v km 26.563 se nahaja pri vasi Brezovica med Šmarjeto in Šmarješkimi Toplicami. Oblika je polovična deteljica, vzhodna kraka se navezujeta direktno na cesto R3-667, zahodna pa posredno preko deviacije lokalne ceste.

Razcep Kronovo je prikazan kot trikraki razcep v obliki trobente. Oblika je zaradi konfiguracije in bližine pozidave dokaj skrčena, trije kraki imajo elemente za računsko hitrost 70km/h, eden pa za 40km/h. Če bi se HC nadaljevala v tej točki proti jugu, bi bilo potrebno razcep preoblikovati v polno deteljico, kar bi povzročilo še večjo stisko s prostorom.

Naj omenim še **priključek Kronovo**, ki je na AC A2 in je pravkar v gradnji. Nahaja se blizu **razcepa Kronovo** in severni pas za prepletanje je prekratek. V kolikor bo izbrana varianta I3 ali I4, bo potrebno priključek spremeniti iz diamanta v trobento.

2. Deviacije

- deviacija lokalne ceste, km 0.886, dolžina 80m, podvoz
- deviacija ceste G1-5 Radeče - Boštanj, km 1.202, dolžina 490m, podvoz; priključek Radeče
- deviacija lokalne ceste v Hotemežu, km 1.613, dolžina 260m
- deviacija lokalne vzporedne ceste od km 1.900 do km 2.300, dolžina 400m
- deviacija ceste R3-738 Tržišče – Hotemež, križanje nad predorom v km4.976, dolžina 490m
- deviacija ceste R3-738 Tržišče – Hotemež, km 5.840, dolžina 300m, podvoz
- deviacija lokalne ceste Šentjanž - Cerovec, v km 6.175 podvoz, dolžina deviacije 340m
- deviacija dovozne ceste, v km 6.783, podvoz,skupna dolžina deviacije 660m
- deviacija lokalne ceste Gomila - Kamenško, podvoz v km 8.104, dolžina 550m, vzhodni del priključka Šentjanž
- deviacija ceste R3-738 Tržišče – Hotemež, km 8.400, dolžina 600m, podvoz, zahodni del priključka Šentjanž
- deviacija ceste R3-738 Tržišče – Hotemež, podvoz v km 9.176 in v km9.437 , dolžina 720m
- deviacija vzporedne dovozne ceste do Fortune, od km 10.360 do km 10.610, dolžina 310m
- deviacija lokalne ceste Krmelj - Gabrijele, km 10.720, dolžina 380m, podvoz
- deviacija vzporedne ceste R3-738 Tržišče – Hotemež, dolžina 200m, zahodna kraka priključka Tržišče
- deviacija ceste R1-215 Mokronog – Boštanj, km 13.058, dolžina 250m, podvoz, priključek Tržišče – vzhodna kraka
- deviacija lokalne ceste Tržišče – Vodale, km 13.270, dolžina 380m, podvoz
- deviacija lokalne ceste, km 14.433, dolžina 740m, podvoz
- deviacija lokalne ceste, km 15.330, dolžina 350m, podvoz
- deviacija ceste v kamnolom pri Spodnjih Laknicah, km 17.134, podvoz
- deviacija dostopne ceste, km 18.400, dolžina 200m, nadvoz 62m
- deviacija lokalne ceste Dolenje Laknice – Čelevec, km 19.252, dolžina 540m, podvoz
- deviacija dovozne ceste pri Spodnjem Lakencu, km 20.054, dolžina 440m, podvoz
- deviacija lokalne ceste Zbure – Zagorica, km 22.350, dolžina 460m,podvoz, priključek Zbure

- deviacija ceste R3-667 Zbure – Mačkovec, vzporedno s HC, od km 23.180 do km 24.250, dolžine 1100m
- deviacija lokalne ceste Zaboršt – Radovlja, pod viaduktom v km 23.522, dolžina deviacije 140m
- deviacija lokalne ceste Šmarjeta – Podcerovec, km 24.160, dolžina 350m, nadvoz 54m
- deviacija lokalne ceste Šmarjeta – Gorenja vas, km 24.420, dolžina 450m, podvoz
- deviacija lokalne ceste Dolenja vas – Kamen vrh, km 25.112, dolžina 430m, podvoz
- deviacija lokalne ceste v Kamen vrh, km 25.650, dolžina 180m, nadvoz 46m
- deviacija ceste R3-667 Zbure – Mačkovec, vzporedno s HC, od km 25.390 do km 26.420, dolžine 1030m
- deviacija lokalne ceste Šmarješke Toplice – Brezovica, km 26.052, dolžina 230m, nadvoz 62m

3. Predori

- predor Brunk, od km 3.020 do km 5.000, dolžine 1980m
- predor Tržišče, od km 13.760 do km 14.380, dolžine 620m
- predor Laknice, od km 15.700 do km 16.200, dolžine 500m

4. Viadukti

- viadukt dolžine 450m s pričetkom v km 0.060
- viadukt dolžine 160m s pričetkom v km 9.770
- viadukt dolžine 330m s pričetkom v km 12.470
- viadukt dolžine 100m s pričetkom v km 16.680
- viadukt dolžine 250m s pričetkom v km 23.500
- viadukt dolžine 100m s pričetkom v km 26.440
- viadukt dolžine 210m s pričetkom v km 27.150
- viadukt dolžine 90m s pričetkom v km 27.850
- viadukt dolžine 124m na kraku »D« razcepa Kronovo

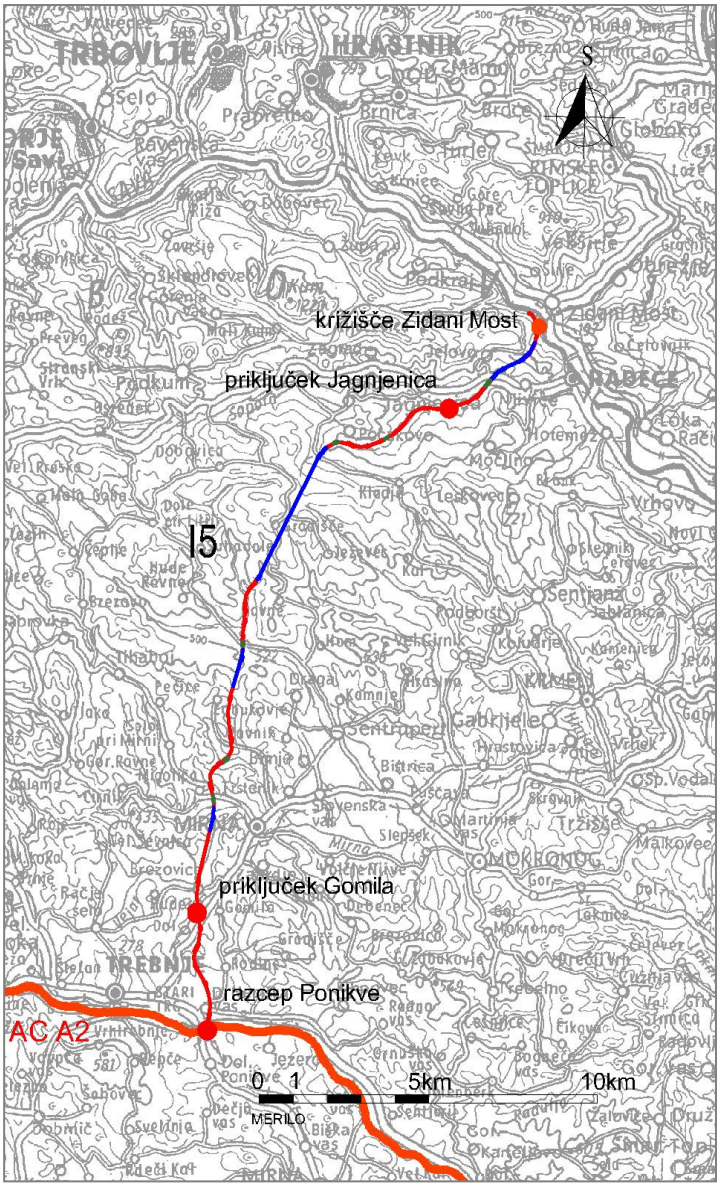
5. Nadvozi, podvozi,mostovi

- podvoz v km 0.886, svetle odprtine 9m
- podvoz v km 1.202, svetle odprtine 12m
- podvoz v km 1.613, svetle odprtine 8m
- podvoz v km 5.840, svetle odprtine 20m, skupaj z regulacijo Kameniškega potoka
- podvoz v km 6.175, svetle odprtine 20m, skupaj z regulacijo potoka Podsrednik
- podvoz v km 6.784, svetle odprtine 16m, skupaj z regulacijo potoka
- podvoz v km 8.104, svetle odprtine 9m
- podvoz v km 8.400, svetle odprtine 38m, skupaj z regulacijo potoka Gomilščica
- podvoz v km 9.176, svetle odprtine 30m, skupaj z regulacijo potoka Gomilščica
- podvoz v km 9.437, svetle odprtine 26m, skupaj z regulacijo potoka Gomilščica
- podvoz v km 10.720, svetle odprtine 8m
- most na Mirni v km 12.915, dolžine 40m
- podvoz v km 13.270, svetle odprtine 18m, skupaj z regulacijo potoka Sklepnica
- podvoz v km 14.433, svetle odprtine 18m, skupaj z regulacijo potoka Tržiški potok
- podvoz v km 15.330, svetle odprtine 8m
- podvoz v km 17.134, svetle odprtine 8m
- nadvoz na priključku Laknice v km 17.389, dolžine 54m, širine 15.40m
- nadvoz v km 18.400, dolžine 62m
- podvoz v km 19.252, svetle odprtine 8m
- podvoz v km 20.054, svetle odprtine 14m, skupaj z manjšim potokom
- podvoz v km 22.350, svetle odprtine 12m
- nadvoz v km 24.160, dolžine 54m
- podvoz v km 24.420, svetle odprtine 9m
- podvoz v km 25.112, svetle odprtine 18m
- nadvoz v km 25.650, dolžine 46m
- nadvoz v km 26.052, dolžine 62m
- podvoz na kraku »A« razcepa Kronovo, svetle razpetine 9m
- podvoz na kraku »B« razcepa Kronovo, svetle razpetine 9m
- podvoz na kraku »C« razcepa Kronovo, svetle razpetine 8m

6. Regulacije

- regulacija potoka Brunški graben, križanje s HC v km 1.805, skupne dolžine 1180m
- regulacija Kameniškega potoka, križanje s HC v km 5.040, v km 5.365, in v km 5.365, dolžine 580m,
- regulacija Kameniškega potoka, križanje s HC v podvozu v km 5.850, dolžine 460m,
- regulacija potoka Podsrednik, križanje v podvozu v km 6.185, dolžine 120m,
- regulacija potoka, križanje v podvozu v km 6.790, dolžine 160m,
- regulacija Kameniškega potoka, križanje s HC v km 7.086, dolžine 260m,
- regulacija potoka Turnščica, križanje s HC v km 7.235, dolžine 270m,
- vzporedna regulacija potoka Ločica od km 7.920 do km 8.300, dolžine 420m
- regulacija potoka Gomilščica, križanja trikrat v podvozih v km 8.414, v km 9.176, in v km 9.450, dolžine 1520m,
- vzporedna prestavitev Hinje od km 11.720 do km 11.970, dolžine 260m
- regulacija potoka Sklepnica, v km 13.036, dolžine 200m
- regulacija potoka Sklepnica, km 13.278 v podvozu, dolžine 250m
- regulacija Tržiškega potoka, od km 14.422 do 15.292 z večkratnim križanjem HC (enkrat v podvozu, trikrat propust), dolžine 990m
- regulacija potoka Laknica, od km 17.190 do 19.890, več odsekov skupne dolžine 1590m
- regulacija potoka pri Kamen vrhu, km 25.122, v podvozu, dolžine 130m
- regulacija potoka pri Brezovici, skupne dolžine 830m

TRASA GLAVNE CESTE I5



LEGENDA

- trasa predvidenih cest
- lokacija predvidenih priključkov
- trasa predvidene ceste - viadukt
- trasa predvidene ceste - predor

Varianta I5 spada po prvotnih označbah v srednje variante (med vzhodnimi in zahodnimi) in povezuje Zidani most in Trebnje. Nastala je z optimizacijo variante IV.S-3, za to pa je osnovno idejo podalo podjetje GPI Novo mesto, uživa pa tudi podporo občine Trebnje.
Začetek je na desnem bregu Save pri Zidanem mostu, kjer se navezuje na varianto G3, z nivojskim krožnim križiščem pa se priključuje na glavno cesto G1-5 Zidani most – Radeče. Po kratkem poteku ob Savi se v km 0.480 že začne predor Jelovo, ki se konča po 2220m v dolini Sopote, katero prečka z viaduktom. Na južni strani doline se trasa zakoplje v hrib Žebnik in zaradi strmih pobočij bodo potrebni obojestranski zidovi. Podporni zid je predviden tudi med km 2.880 in km 3.110 kjer poteka trasa blizu tovarne »Radeče papir« in želimo z zidom zmanjšati poseg v zemljišče tovarne. V km 3.760 je lociran priključek Jagnjenica v obliki diamanta. Pri vasi Jagnjenica trasa HC zavije levo v dolino potoka Glažuta in se najprej po južnem pobočju, nato pa po severnem dviga proti vhodu v predor Prelesje, ki se nahaja na km 7.860. Predor je izredno dolg - 4300m. Po izhodu iz predora smo kmalu v dolini potoka Bena, malo naprej pa Bistrice, katero na koncu premostimo z viaduktom in se takoj vkopljemo v hrib Preska. V km 14.320 se prične predor Preska dolžine 1080m. Izhod je v dolini Ločice (ali Sotle), po kateri poteka približno 2km, sledi oster zavoj desno v dolino Cetiške, nato pa ostro levo v globokem vkopu preko hriba Blatnik v dolino Lipoglavščice in nato Mirne. Mirno prečkamo z viaduktom, sledi pa zopet predor z imenom Zagrad dolžine 670m. Izhod je v dolini potoka Vejar, po kateri trasa HC poteka cca 1,5km. Nato naleti na nižjo vzpetino, na kateri je vas Brezovica pri Mirni. Odločili smo se prečkati vas s pokritim vkopom (dolžine 130m) iz več razlogov: ohraniti vas kot celoto, izogniti se rušitvam, delno zaščititi naselje pred škodljivimi vplivi, zlasti hrupom. V km 22.340 prečkamo železniško progo Trebnje – Sevnica, cesto R1-215 Trebnje – Boštanj in regulacijo Gomilščice. Tu je vmeščen tudi priključek Gomila. Sledijo večji vkopi in nasipi na poteku po razgibanem terenu proti jugu do Primštala in Rodin, nato pa umirjeno do Gorenjih Ponikev, kjer je razcep Ponikve, ki navezuje obravnavano HC na AC A2, za katero pričakujemo skorajšnji pričetek del in nato v bližnji prihodnosti tudi otvoritev.

Višinski potek: Krožno križišče je na koti 206m, nato pa strmo (6.5%) proti prvemu predoru, ki je načrtovan v nagibu 2.1%. Za predorom blagi vzpon, nato pa zopet strmo 6.8% in nato 3.8% proti dolgemu predoru Prelesje, kjer je tudi najvišja točka trase 468m. Sam predor ima padec 0.5%, vmesni

del do naslednjega predora Preska pa 4% in 5%. Ves nadalnji potek do Gomile je v padcu od 0.4% do 2.3%, sledi vzpon 2.5% do Primštala, nato padec 2.2% do razcepa. Prečkanje krakov razcepa čez avtocesto je v obojestranskem vzdolžnem nagibu 5%.
Vertikalne zaokrožitve so razen na samem začetku in koncu večje od 15000m, kar je več od minimalnih (Rminkonv=9000, Rminkonk=6000).

Dolžina variante I5 je 25.943 m.
Krivinska karakteristika: 40.29 gradov/km
Izgubljene višine: 235m

1. Priključki in razcepi

Prvo križišče je nivojsko krožno križišče v km 0.0 pri Zidanem mostu, polmer zunanjega kroga je30m.

Priključek Jagnjenica, oblika diamanta, km 3.760, navezava na cesto R3-665 Velika reka – Radeče
.
Priključek Gomila je navezan na cesto R1-215 Trebnje - Boštanj v km 22.340. Ima obliko polovične deteljice.

Razcep Ponikve predstavlja navezavo HC na AC A2 in je načrtovan kot trikraki razcep v obliki trobente. Računska hitrost na krakih je 70km/h, en krak pa za 40km/h. S špartanskim oblikovanjem razcepa nam je uspelo ohraniti priključek Trebnje – vzhod na AC A2, ki je tik pred gradnjo,

2. Deviacije

- deviacija ceste R3-665 Velika reka - Radeče, od km 3.500 do km4.000 dolžina 480m
- na prej omenjeno cesto se navezuje lokalna cesta Stari dvor – Žebnik, nanjo pa priključek Jagnjenica. Križanje s HC je v km 3.760, dolžina 1100m, podvoz.
- deviacija dovozne ceste v Jagnjenici, km 4.747, dolžina 570m, podvoz
- deviacija dovozne ceste pri vasi Spodnje Počakovo, km 6.590, dolžina 420m, nadvoz
- deviacija lokalne vzporedne ceste od km 6.590 do km 6.870, dolžina 300m
- deviacija dovozne ceste pri Ravnah nad Šentrupertom, km 12.846, dolžina 390m, podvoz
- deviacija dovozne ceste pri Zabukovju, km 15.793, dolžina 760m, podvoz
- deviacija dovozne ceste pri Ostrežu, km 16.767 in km 17.215, dolžina 880m, podvoz 2x
- deviacija lokalne ceste Trstenik - Zabukovje, križanje v km 17.571 pod viaduktom, dolžina 290m,
- deviacija dovozne ceste pri Lipoglavu, km 18.453, dolžina 280m, podvoz
- deviacija lokalne ceste Fužina pri Mirni – Gorenja vas, križanje v km 19.985, dolžina 270m, podvoz
- deviacija dovozne ceste pri Gorenji vasi, km 20.653, dolžina 170m, podvoz
- deviacija lokalne ceste Brezovica pri Mirni - Ševnica, križanje v km 21.730 nad pokritim vkopom, dolžina 300m,
- deviacija ceste R1-215 Trebnje - Mokronog, km 22.342, dolžina 500m, podvoz, priključek Gomila
- deviacija dovozne ceste v km 22.876, dolžina 260m, podvoz
- deviacija lokalne ceste Trebnje - Rodine, km 23.940, dolžina 300m, nadvoz
- deviacija lokalne ceste Dolenja Nemška vas - Rodine, km 24.490, dolžina 270m, podvoz
- deviacija lokalne ceste Dolenja Nemška vas – Gorenja Dobrava, km 25.206, dolžina 120m, nadvoz
- deviacija lokalne ceste Dolenja Nemška vas – Dolenja hosta, km 25.646, skupna dolžina 330m, podvoz

3. Predori in pokriti vkopi

- predor Jelovo, od km 0.480 do km 2.220, dolžine 1740m
- predor Prelesje, od km 7.860 do km 12.260, dolžine 4300m
- predor Preska, od km 14.320 do km 15.400, dolžine 1080m
- predor Zagrad, od km 19.240 do km 19.910, dolžine 670m
- pokriti vkop Brezovica, od km 21.720 do km 21.850, dolžine 130m

4. Viadukti

- viadukt dolžine 200m s pričetkom v km 2.260
- viadukt dolžine 140m s pričetkom v km 5.880
- viadukt dolžine 140m s pričetkom v km 7.440
- viadukt dolžine 150m s pričetkom v km 14.080
- viadukt dolžine 150m s pričetkom v km 17.540
- viadukt dolžine 190m s pričetkom v km 18.900

5. Nadvozi, podvozi,mostovi

- podvoz v km 3.760, svetle odprtine 9m
- podvoz v km 4.747, svetle odprtine 20m, skupaj z regulacijo potoka
- nadvoz v km 6.590, dolžine 40m
- podvoz v km 12.846, svetle odprtine 16m, skupaj z regulacijo potoka Koprivčkov graben
- podvoz v km 15.793, svetle odprtine 20m, skupaj z regulacijo potoka Ločica
- podvoz v km 16.767, svetle odprtine 16m, skupaj z regulacijo potoka Ločica
- podvoz v km 17.215, svetle odprtine 16m, skupaj z regulacijo potoka Ločica ali Sotla
- podvoz v km 18.453, svetle odprtine 22m, skupaj z regulacijo potoka Lipoglavščica
- podvoz v km 19.985, svetle odprtine 32m, skupaj z regulacijo potoka Vejar
- podvoz v km 20.653, svetle odprtine 8m
- podvoz v km 22.342, svetle odprtine 52m, skupaj z regulacijo potoka Gomilščica in železniško progo Trebnje - Sevnica
- podvoz v km 22.876, svetle odprtine 8m
- nadvoz v km 23.940, dolžine 54m
- podvoz v km 24.490, svetle odprtine 8m
- nadvoz v km 25.206, dolžine 54m
- podvoz v km 25.646, svetle odprtine 9m
- podvoz v km 25.870, svetle odprtine 26m
- nadvoz nad AC A2 v km 25.943, dolžine 54m
- podvoz v razcepu Ponikve na kraku C, svetle odprtine 26m
- podvoz v razcepu Ponikve na kraku D, svetle odprtine 26m

6. Regulacije

- regulacija potoka, križanje s HC v podvozu v km 4.740, dolžine 210m
- regulacija potoka Glažuta, pod viaduktom v km 7.549, dolžine 490m
- regulacija Koprivčkovega grabna, križanje s HC v podvozu v km 12.853, dolžine 170m
- regulacija potoka, v km 15.460 in v km 15.628, dolžine 350m
- regulacija potoka Ločica (ali Sotla), križanje v podvozih v km 15.807, v km 16.760 in v km 17.221, skupne dolžine 410m
- regulacija potoka Cetiška, pod viaduktom v km 17.646, dolžine 380m
- regulacija potoka Lipoglavščica, križanje s HC v podvozu v km 18.463, dolžine 190m
- regulacija potoka Vejar, križanje s HC v podvozu v km 20.000, dolžine 420m
- regulacija potoka Gomilščica, križanje s HC v podvozu v km 22.355, dolžine 410m

4 DEMOGRAFIJA

4.1 Opis stanja

Podatki za demografske razmere so pridobljeni iz javnih evidenc Statističnega urada Republike Slovenije. Za tri novonastale občine podatki za leti 2005 in 2006 še niso na razpolago. Za celotno območje je značilno priseljevanje prebivalstva v nižinske in ravninske dele, ki so že sedaj bolj urbanizirani. Nekatere občine pa imajo indekse rasti prebivalstva med letoma 2002 in 2006 manjše od sto, to pa pomeni, da gre tam za zmanjševanje števila prebivalstva. To so vse zasavske občine in pa občina Sevnica. Najboljše indekse pa imajo občine v ravninskih in kotlinskih delih v neposredni bližini večjih mest. To sta občini Braslovče in Celje v Savinjski ravni in pa Šentrupert, Mirna Peč ter Novo mesto na južnem delu. Izobrazbena struktura je slabša na bolj podeželskih, manj urbaniziranih in hribovitih območjih, kjer prevladuje kmečko prebivalstvo in pa tam, kjer v preteklosti ni bila razvita industrija. Tu prednjačijo predvsem občine Šentjur, Sevnica in Radeče. Podobno je z delovno aktivnim prebivalstvom, ki ga je več na bolj urbaniziranih območjih in pa v občinah, kjer je bila v preteklosti razvita industrija. Največ poslovno industrijskih con je predvidenih tam, kjer je v preteklosti že bila razvita industrija oziroma so danes že razvite določene gospodarske dejavnosti. Vsaka občina ima nekaj že obstoječih in pa predvidenih poslovno industrijskih con. Največ jih je v bližini večjih mest v ravninskih delih, kot sta Celje in Novo mesto in pa na območjih, ki so v preteklosti že bila industrijsko razvita, predvsem zasavske občine in pa Trebnje. Manj predvidenih industrijskih con imajo manjše občine, kot so Dobje, Mirna Peč, Šentrupert in pa tiste, ki imajo prebivalstvo skoncentrirano v ozkih rečnih dolinah, kot Laško in Sevnica. Največ prebivalstva vsakodnevno migrira na delovno mesto v sosednje občine v tistih občinah, ki ležijo v bližini občin z večjimi mesti (Celje in Novo mesto), kjer je največ delovnih mest in pa možnosti za zaposlitev. Migrirajo pa predvsem iz občin Braslovče, Mirna Peč in Šentrupert. Naselja v teh občinah imajo predvsem funkcijo spalnih naselij, od koder potem delovno aktivno prebivalstvo hodi na delo v sosednje občine. Največ prebivalstva je zaposlenega v isti občini na območju zasavskih občin ter občin Celje in Novo mesto, ki imajo dovolj delovnih mest, tako da ni potrebno migrirati na delo v sosednje občine.

4.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

Prebivalstvo je nosilec in izhodišče družbenega in prostorskega razvoja. Ohranjanje poselitve, števila prebivalstva, delovnih mest, usposobljenosti in ustrezne izobraženosti je temeljna vrednota, h kateri je treba trajno stremeti, če hočemo imeti v Sloveniji ohranjen naselbinski sistem, vzdrževano kulturno krajino in uspešno gospodarstvo. Vse to je opredeljeno v strategijah prostorskega in gospodarskega razvoja Slovenije.
Slovenija se sooča z negativnim naravnim prirastkom že kar nekaj časa in posledično z zmanjševanjem števila prebivalstva. Zmanjšana rodnost ima lahko veliko vzrokov, še več pa posledic, ki so predvsem negativne (od gospodarskih do socialnih). Z vstopom v Evropsko Unijo se soočamo z »begom možganov«, zato so pomembni ukrepi za zadržanje strokovnjakov doma in pritegnitev tujih. Nič manj ni pomembna prostorska razporeditev prebivalstva, predvsem je treba dati poudarek območjem izrazitega praznjenja v obrobnih podeželskih območjih, kar narekuje tudi Strategija prostorskega razvoja Slovenije
Na področju dela in delovnih mest se srečujemo po eni strani z naraščajočo mednarodno mobilnostjo delovne sile in na drugi s spremenjenim načinom in pogoji dela, ki jih prinašata tehnizacija in informatizacija. Delovna mesta potrebujejo čedalje več različnih uslug in podpor, predvsem izobraževanja in kontinuiranega usposabljanja. Določen del prebivalstva, zlasti manj kvalificiran, ima in bo imel težave pri zaposlovanju. Po eni strani smo priče tendencam razpršitve delovnih mest in individualnega prilagajanja (delo na daljavo), na drugi pa večjih koncentracij delovnih mest, v zadnjem času zlasti v terciarnem sektorju.

Pri ocenjevanju in vrednotenju variant na podlagi demografskih, migracijskih in gospodarskih kriterijev je bilo izvedeno s pomočjo statistične analize. Na razpolago smo imeli različne podatke za občine, ki smo jih obdelali s pomočjo programa Excell in razvrstili za vsako občino posebej. Za vsako varianto smo pogledali, po območju katerih občin poteka predvidena trasa in občine nato razporedili v skupine za vsako varianto posebej. Te podatke smo nato za vsako skupino spremenljivk posebej rangirali v posamezne razrede in vsaki občini za vsako spremenljivko nato napisali vrednost razreda. Te razrede smo še obtežili glede na to kakšno težo in pomembnost smo predpisovali posameznemu razredu. Nato smo za vsak razred za vsako varianto posebej dobili povprečno oceno, iz teh pa smo potem za

vse razrede za posamezno varianto dobili povprečno oceno razredov, na podlagi katerih smo potem rangirali in razvrščali vsako varianto posebej.
Tiste variante, ki so imele najnižje povprečne vrednosti razredov, smo ocenili kot bolj primerne od drugih (tiste spremenljivke, ki so kazale večjo ustreznost glede na predpostavljene kriterije, smo ocenili z nižjo oceno- ocene so bile od 1 do 5- in to je pomenilo, da bolj ustreza predpostavkam). Če sta posamezni varianti na istem odseku dosegli enaki vrednosti, smo potem upoštevali še en kriterij in sicer število priključkov, ki so predvideni za posamezno varianto. Tisti varianti, ki ima predvidenih več priključkov kot pa druga, smo pripisali boljšo končno oceno, saj ima območje, kjer je več priključkov boljše pogoje za razvoj, ker lahko ob njih nastanejo nove poslovno industrijske cone, boljše pa je tudi samo navezovanje na obstoječa naselja.

Kot bolj primerne so ocenjene variante, ki:

- Potekajo skozi občine, ki majo negativni indeks gibanja prebivalstva v letih 2002-2006 (z dodatno cestno infrastrukturo bi ustvarili boljše pogoje in s tem ustavili zmanjševanje indeksa števila prebivalstva),
- potekajo skozi občine, ki imajo negativni skupni prirastek prebivalstva v letu 2006 (z dodatno cestno infrastrukturo bi ustvarili boljše pogoje in s tem omogočili, da bi se),
- potekajo skozi občine, ki imajo boljšo izobrazbeno strukturo prebivalstva v letu 2002, ko je bil zadnji popis prebivalstva,
- potekajo skozi občine, kjer imajo več delovno aktivnega prebivalstva,
- potekajo skozi občine, kjer je več obstoječih in predvidenih industrijskih con,
- potekajo skozi občine, kjer je večje število obstoječih podjetij in kjer so nacionalno pomembna podjetja,
- potekajo skozi občine, ji imajo indeks števila podjetij med letoma 2002 in 2006 manj kot sto,
- potekajo skozi občine, ki imajo večje dnevne migracije na delo v sosednje občine,

Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant pri demografiji smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja.

Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

4.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant

Varianta G1
Pri odseku G1 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 2,7. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil manj kot sto in tu gre za zmanjšanje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 3,3, kar pomeni, da je bil pozitiven v vseh občinah skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek G3 količnik 4,3. To pomeni, da je izobrazbena struktura dokaj slaba na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še nižjo stopnjo izobrazbe. Vrednost 3,3 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, nekoliko manj delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade v razred s povprečno oceno 3,7, kar je dokaj slabo. Kriterij industrijske cone ima vrednost 3, kar pomeni, da ima s tega vidika odsek nekaj srednje velikih industrijskih con ter nekaj še planiranih. Na območju tega odseka tudi ni nacionalno zelo pomembnih podjetij. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašal 2,7 ter je precej nizka. To pomeni, da je bila pozitivna rast novih podjetij na območju trase, vendar dokaj nizka. Ocena tri pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da več prebivalcev občin na tem odseku migrira na delo v sosednje občine, kot jih je pa zaposlenih v občinah prebivališča.

Tabela 2: Demografija- varianta G1

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
G1	2,7	3,3	4,3	3,3	3,7	3	2,7	3

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Varianta je dosegla najslabšo povprečno oceno razredov in jo zaradi tega tretiramo kot manj primerno.

Varianta G2
Pri odseku G2 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 3,5. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil več kot sto in da gre tu za zvišanje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 2,3, kar pomeni, da je bil v povprečju negativen za vse občine skupaj Izobrazbena struktura ima za odsek G3 vrednost 3,3. To pomeni, da je izobrazbena struktura dokaj dobra na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še višjo stopnjo izobrazbe. Vrednost 2,3 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, kar veliko delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade v razred s povprečno oceno 3, kar je dokaj dobro. Gre za kar veliko število podjetij na tem območju, prevladujejo pa v občini Celje, ki je tudi regionalno središče in pomembno vozlišče. Kriterij industrijske cone ima vrednost 1, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka večje število industrijskih con, že obstoječih in tudi planiranih ter nekaj podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 3. Tu gre za zmerno rast števila novonastalih podjetij v tem obdobju. Ocena 4,5 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da je več prebivalcev občin na tem odseku zaposlenih v domačih občinah, kot pa jih na delo migrira v sosednje.

Tabela 3: Demografija- varianta G2

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
G2	3,5	2,3	3,3	2,3	3	1	3	4,5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Varianta je dosegla, poleg variante G2-n1, najboljšo povprečno oceno razredov in jo zaradi tega tretiramo kot zelo primerno. Vendar je vseeno uvrščena za varianto G2-n1, ker navezuje nekoliko manjše območje, ima nižje število priključkov in je tudi krajša.

Varianta G2-n1

Pri odseku G2-n1 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 3,5. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil več kot sto in da gre tu za zvišanje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 2,3, kar pomeni, da je bil v povprečju negativen za vse občine skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek G3 količnik 3,3. To pomeni, da je izobrazbena struktura dokaj dobra na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še višjo stopnjo izobrazbe. Vrednost 2,3 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, kar veliko delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade v razred s povprečno oceno 3, kar je dokaj dobro. Gre za kar veliko število podjetij na tem območju, prevladujejo pa v občini Celje, ki je tudi regionalno središče in pomembno vozlišče. Kriterij industrijske cone ima vrednost 1, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka večje število industrijskih con, že obstoječih in tudi planiranih ter nekaj podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 3. Tu gre za zmerno rast števila novonastalih podjetij v tem obdobju. Ocena 4,5 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da je več prebivalcev občin na tem odseku zaposlenih v domačih občinah, kot pa jih na delo migrira v sosednje.

Tabela 4: Demografija- varianta G2-n1

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
G2-n1	3,5	2,3	3,3	2,3	3	1	3	4,5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1:

Varianta je dosegla, poleg variante G2, najboljšo povprečno oceno razredov in jo zaradi tega tretiramo kot zelo primerno. Vendar je uvrščena pred varianto G2, ker navezuje večje območje, ima višje število priključkov in je tudi daljša

Varianta G3

Pri odseku G3 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 3,8. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil več kot sto in da gre tu za zvišanje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 2,5, kar pomeni, da je bil v povprečju negativen za vse občine skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek G3 količnik 2,8. To pomeni, da je izobrazbena struktura dobra na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še višjo stopnjo izobrazbe. Manj pa je tistih, ki imajo izobrazbo nižjo od srednješolske. Vrednost 2 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, kar veliko delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade v razred s povprečno oceno 3,8, kar pa ni zelo dobro, saj je dosti manj podjetij, kot na območju variante G2, vendar še vseeno nekoliko več, kot pa pri G1. Kriterij industrijske cone ima vrednost 4, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka nekoliko manj obstoječih in predvidenih industrijskih con ter podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 3,3. Tu gre za zmerno rast števila novonastalih podjetij v tem obdobju. Ocena 3,5 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da več prebivalcev občin na tem odseku migrira na delo v sosednje občine, kot jih je pa zaposlenih v občinah prebivališča.

Tabela 5: Demografija- varianta G3

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
G3	3,8	2,5	2,8	2	3,8	4	3,3	3,5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3

Varianta je dosegla isto povprečno oceno razredov kot varianta G3-n1 in obe tretiramo kot primerni. Vendar je vseeno uvrščena za varianto G3-n1, ker navezuje nekoliko manjše območje, ima nižje število priključkov in je tudi krajša.

Varianta G3-n1

Pri odseku G3-n1 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 3,8. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil več kot sto in da gre tu za zvišanje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 2,5, kar pomeni, da je bil v povprečju negativen za vse občine skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek G3-n1 količnik 2,8. To pomeni, da je izobrazbena struktura dobra na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še višjo stopnjo izobrazbe. Manj pa je tistih, ki imajo izobrazbo nižjo od srednješolske. Vrednost 2 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, kar veliko delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade v razred s povprečno oceno 3,8, kar pa ni zelo dobro, saj je dosti manj podjetij, kot na območju variante G2, vendar še vseeno nekoliko več, kot pa pri G1. Kriterij industrijske cone ima vrednost 4, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka nekoliko manj obstoječih in predvidenih industrijskih con ter podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 3,3. Tu gre za zmerno rast števila novonastalih podjetij v tem obdobju. Ocena 3,5 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da več prebivalcev občin na tem odseku migrira na delo v sosednje občine, kot jih je pa zaposlenih v občinah prebivališča.

Tabela 6: Demografija- varianta G3-n1

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
G3-n1	3,8	2,5	2,8	2	3,8	4	3,3	3,5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1

Varianta je dosegla isto povprečno oceno razredov kot varianta G3 in obe tretiramo kot primerni. Vendar je vseeno uvrščena pred varianto G3, ker navezuje večje območje, ima višje število priključkov in je tudi daljša.

Varianta G3-n2

Pri odseku G3-n2 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 3,5. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil nekoliko več kot sto in da gre v občinah, ki ležijo na območju te variante, za zvišanje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 2,1, kar pomeni, da je bil v povprečju negativen za vse občine skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek G3-n2 količnik 3,2. To pomeni, da je izobrazbena struktura slabša od tiste pri varianta G3 in G3-n1, saj sta tu še vključeni občini Hrastnik in Radeče, ki imata bistveno slabšo izobrazbeno strukturo, saj je več tistih, ki imajo izobrazbo nižjo od srednješolske. Vrednost 2 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, več delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade ta varianta v razred s povprečno oceno 3,8, kar pa ni zelo dobro, saj je dosti manj podjetij, kot na območju variante G2. Kriterij industrijske cone ima vrednost 4, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka nekoliko manj obstoječih in predvidenih industrijskih con ter podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 3,2. Tu gre za zmerno rast števila novonastalih podjetij v tem obdobju. Ocena 3,7 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da več prebivalcev občin na tem odseku migrira na delo v sosednje občine, kot jih je pa zaposlenih v občinah prebivališča. Vendar ta razlika ni prevelika.

Tabela 7: Demografija- varianta G3-n2

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
G3-n2	3,5	2,1	3,2	2	3,8	4	3,2	3,7

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1

Varianta je dosegla isto povprečno oceno razredov kot varianta G3-n1-n2 in obe tretiramo kot bolj primerni. Vendar je vseeno uvrščena za varianto G3-n1-n2, ker navezuje nekoliko manjše območje, ima nižje število priključkov in je tudi krajša.

Varianta G3-n1-n2

Pri odseku G3-n1-n2 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 3,5. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil nekoliko več kot sto in da gre v občinah, ki ležijo na območju te variante, za zvišanje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 2,1, kar pomeni, da je bil v povprečju negativen za vse občine skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek G3-n2 količnik 3,2. To pomeni, da je izobrazbena struktura slabša od tiste pri varianta G3 in G3-n1, saj sta tu še vključeni občini Hrastnik in Radeče, ki imata bistveno slabšo izobrazbeno strukturo, saj je več tistih, ki imajo izobrazbo nižjo od srednješolske. Vrednost 2 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, več delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade ta varianta v razred s povprečno oceno 3,8, kar pa ni zelo dobro, saj je dosti manj podjetij, kot na območju variante G2. Kriterij industrijske cone ima vrednost 4, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka nekoliko manj obstoječih in predvidenih industrijskih con ter podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 3,2. Tu gre za zmerno rast števila novonastalih podjetij v tem obdobju. Ocena 3,7 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da več prebivalcev občin na tem odseku migrira na delo v sosednje občine, kot jih je pa zaposlenih v občinah prebivališča. Vendar ta razlika ni prevelika.

Tabela 8: Demografija- varianta G3-n1-n2

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
G3-n1-n2	3,5	2,1	3,2	2	3,8	4	3,2	3,7

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1

Varianta je dosegla isto povprečno oceno razredov kot varianta G3-n2 in obe tretiramo kot bolj primerni. Vendar je vseeno uvrščena pred varianto G3-n2, ker navezuje večje območje, ima višje število priključkov in je tudi daljša.

Varianta H1

Pri odseku H1 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 2. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil manj kot sto in da gre v občinah, ki ležijo na območju te variante, za zmanjševanje števila prebivalstva v tem obdobju. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 2,5, kar pomeni, da je bil v povprečju negativen za vse občine skupaj Izobrazbena struktura ima za odsek H1 količnik 3,5. To pomeni, da je izobrazbena struktura dokaj slaba na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še višjo stopnjo izobrazbe. Vrednost 2,5 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, nekoliko manj delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade ta varianta v razred s povprečno oceno 3,5, kar pa ni zelo dobro, saj je dosti na tem območju nekoliko manj podjetij. Kriterij industrijske cone ima vrednost 3, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka nekoliko manj obstoječih in predvidenih industrijskih con ter podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 3. Tu gre za zmerno rast števila novonastalih podjetij v tem obdobju. . Ocena 4,5 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da je več prebivalcev občin na tem odseku zaposlenih v domačih občinah, kot pa jih na delo migrira v sosednje.

Tabela 9: Demografija- varianta H1

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
H1	2	2,5	3,5	2,5	3,5	3	3	4,5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1
Varianta je dosegla isto povprečno oceno razredov kot varianta H2 in obe tretiramo kot primerni. Vendar je vseeno uvrščena pred varianto H2, ker ima višje število priključkov in zaradi tega navezuje večje območje.

Varianta H2
Pri odseku H2 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 2. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil manj kot sto in da gre v občinah, ki ležijo na območju te variante, za zmanjševanje števila prebivalstva v tem obdobju. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 2,5, kar pomeni, da je bil v povprečju negativen za vse občine skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek H2 količnik 3,5. To pomeni, da je izobrazbena struktura dokaj slaba na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še višjo stopnjo izobrazbe. Vrednost 2,5 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, nekoliko manj delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade ta varianta v razred s povprečno oceno 3,5, kar pa ni zelo dobro, saj je dosti na tem območju nekoliko manj podjetij. Kriterij industrijske cone ima vrednost 3, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka nekoliko manj obstoječih in predvidenih industrijskih con ter podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 3. Tu gre za zmerno rast števila novonastalih podjetij v tem obdobju. Ocena 4,5 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da je več prebivalcev občin na tem odseku zaposlenih v domačih občinah, kot pa jih na delo migrira v sosednje.

Tabela 10: Demografija- varianta H1

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
H1	2	2,5	3,5	2,5	3,5	3	3	4,5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2
Varianta je dosegla isto povprečno oceno razredov kot varianta H1 in obe tretiramo kot primerni. Vendar je vseeno uvrščena za varianto H1, ker ima nižje število priključkov in zaradi tega navezuje manjše območje.

Varianta I1
Pri odseku I1 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 2,5. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil manj kot sto in da gre v občinah, ki ležijo na območju te variante, za zmanjševanje števila prebivalstva v tem obdobju. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 3,5, kar pomeni, da je bil pozitiven v vseh občinah skupaj. Izobrazbena struktura ima za ta odsek vrednost 4. To pomeni, da je izobrazbena struktura dokaj slaba na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še nižjo stopnjo izobrazbe. Vrednost 3 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, manj delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade ta varianta v razred s povprečno oceno 2,5 kar je dokaj dobro. Gre za kar veliko število podjetij na tem območju, prevladujejo pa v občini Krško. Kriterij industrijske cone ima vrednost 2, , kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka večje število industrijskih con, že obstoječih in tudi planiranih ter nekaj večjih podjetij. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 2. Tu gre za majhno rast števila novonastalih podjetij v tem obdobju. . Ocena 5 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da je veliko več prebivalcev občin na tem odseku zaposlenih v domačih občinah, kot pa jih na delo migrira v sosednje.

Tabela 11: Demografija- varianta I1

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
I1	2,5	3,5	4	3	2,5	2	2	5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1
Varianta je dosegla najboljšo povprečno oceno razredov in jo zaradi tega tretiramo kot zelo primerno.

Varianta I2
Pri odseku I2 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 3. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil okoli sto in da gre tu za stagniranje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 4, kar pomeni, da je bil pozitiven v vseh občinah skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek I2 vrednost 4,5. To pomeni, da je izobrazbena struktura dokaj slaba na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še nižjo stopnjo izobrazbe. Vrednost 2,5 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, nekoliko manj delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade ta varianta v razred s povprečno oceno 4, kar pa ni zelo dobro, saj je na tem območju nekoliko manj podjetij. Kriterij industrijske cone ima vrednost 3, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka nekoliko manj obstoječih in predvidenih industrijskih con ter podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 2,5 in je nizka. To pomeni, da je bila pozitivna rast novih podjetij na območju trase, vendar dokaj nizka. Ocena 4 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da več prebivalcev občin na tem odseku migrira na delo v sosednje občine, kot jih je pa zaposlenih v občinah prebivališča. Vendar ta razlika ni prevelika.

Tabela 12: Demografija- varianta I2

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
I2	3	4	4,5	2,5	4	3	2,5	4

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2
Varianta je dosegla tretjo najboljšo povprečno oceno razredov in jo zaradi tega tretiramo kot primerno.

Varianta I3
Pri odseku I3 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 3,3. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil okoli sto in da gre tu za zvišanje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 3, kar pomeni, da je bil pozitiven v vseh občinah skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek I3 vrednost 3,5. To pomeni, da je izobrazbena struktura dokaj slaba na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še višjo stopnjo izobrazbe. Vrednost 2,5 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, nekoliko manj delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade ta varianta v razred s povprečno oceno 3,8, kar pa ni zelo dobro, saj je na tem območju nekoliko manj podjetij, kot pa pri varianti I1. Kriterij industrijske cone ima vrednost 1, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka večje število industrijskih con, že obstoječih in tudi planiranih ter nekaj podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 2,7 ter je dokaj nizka. To pomeni, da je bila pozitivna rast novih podjetij na območju trase, vendar zelo nizka. Ocena 4,5 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da je več prebivalcev občin na tem odseku zaposlenih v domačih občinah, kot pa jih na delo migrira v sosednje.

Tabela 13: Demografija- varianta I3

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
I3	3,3	3	3,5	2,5	3,8	1	2,7	4,5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3
Varianta je dosegla isto povprečno oceno razredov kot varianta I4 in obe tretiramo kot manj primerni. Vendar je vseeno uvrščena pred varianto I4, ker ima višje število priključkov in zaradi tega navezuje večje območje.

Varianta I4
Pri odseku I4 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 3,3. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil okoli sto in da gre tu za zvišanje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 3, kar pomeni, da je bil pozitiven v vseh občinah skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek I4 vrednost 3,5. To pomeni, da je izobrazbena struktura dokaj slaba na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še višjo stopnjo izobrazbe. Vrednost 2,5 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, nekoliko manj delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade ta varianta v razred s povprečno oceno 3,8, kar pa ni zelo dobro, saj je na tem območju nekoliko manj podjetij, kot pa pri varianti I1. Kriterij industrijske cone ima vrednost 1, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka večje število industrijskih con, že obstoječih in tudi planiranih ter nekaj podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 2,7 ter je dokaj nizka. To pomeni, da je bila pozitivna rast novih podjetij na območju trase, vendar zelo nizka. Ocena 4,5 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da je več prebivalcev občin na tem odseku zaposlenih v domačih občinah, kot pa jih na delo migrira v sosednje.

Tabela 14: Demografija- varianta I4

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
I4	3,3	3	3,5	2,5	3,8	1	2,7	4,5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4
Varianta je dosegla isto povprečno oceno razredov kot varianta I3 in obe tretiramo kot primerni. Vendar je vseeno uvrščena za varianto I3, ker ima nižje število priključkov in zaradi tega navezuje manjše območje.

Varianta I5
Pri odseku I5 je pri indeksu prebivalstva od leta 2002 do 2006 povprečna ocena razreda v katerega je padlo povprečje indeksov za posamezno občino 4,5. To pomeni, da je indeks prebivalstva v tem obdobju bil več kot sto in da gre tu za zvišanje števila prebivalstva. Povprečna vrednost razredov skupnega prirasta prebivalstva v občinah je bila 3, kar pomeni, da je bil pozitiven v vseh občinah skupaj. Izobrazbena struktura ima za odsek I5 vrednost 3,5. To pomeni, da je izobrazbena struktura dokaj slaba na tem območju. Med aktivnim prebivalstvom, starejšim od petnajst let, prevladujejo večinoma tisti, ki imajo srednješolsko ali pa še višjo stopnjo izobrazbe. Vrednost 2,5 pri količniku delovno aktivno prebivalstvo pomeni, da je na območju občin, ki ležijo na predvideni trasi te variante, nekoliko manj delovno aktivnega prebivalstva, kot pa je povprečje za vse občine na celotnem območju. Po številu podjetij, ki so v občinah na območju odseka, pade ta varianta v razred s povprečno oceno 3,3, kar pa ni zelo dobro, saj je na tem območju nekoliko manj podjetij. Kriterij industrijske cone ima vrednost 3, kar pomeni, da ima, s tega vidika, na območju predvidenega odseka nekoliko manj obstoječih in predvidenih industrijskih con ter podjetij nacionalnega pomena. Vrednost povprečnih ocen razredov indeksov števila podjetij od leta 2002 do leta 2006 za posamezno izmed treh občin na predvideni lokaciji trase je znašala 1,8 ter je zelo nizka. To pomeni, da je bila pozitivna rast novih podjetij na območju trase, vendar zelo nizka. Ocena 3,8 pri kriteriju dnevne migracije pomeni, da več prebivalcev občin na tem odseku migrira na delo v sosednje občine, kot jih je pa zaposlenih v občinah prebivališča. Vendar ta razlika ni prevelika.

Tabela 15: Demografija- varianta I5

odsek	indeks preb. 2006/2002	skupni prirast.	izobrazbena struktura	delovno aktivno	podjetja	cone	indeks podjetij 2006/2002	dnevne migracije
I5	4,5	3	3,5	2,5	3,3	3	1,8	3,8

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5
Varianta je dosegla drugo najboljšo povprečno oceno razredov in jo zaradi tega tretiramo kot bolj primerno.

Tabela 16: Stopnja primernosti variant glede na demografijo

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	**G**	**G1**	MP	7
2		**G2**	ZP	2
2.1		**G2-n1**	ZP	1
3		**G3**	P	6
3.1		**G3-n1**	P	5
3.2		**G3-n2**	BP	4
3.3		**G3-n1-n2**	BP	3
1	**H**	**H1**	P	1
2		**H2**	P	2
1	**I**	**I1**	MP	4
2		**I2**	NP	5
3		**I3**	ZP	1
4		**I4**	ZP	2
5		**I5**	P	3

Varianta G1 je bila ocenjena kot manj primerna in je hkrati na odseku G dobila tudi najslabšo oceno. Povprečna ocena razredov je bila najvišja, kar po tej kategorizaciji pomeni tudi najslabšo oceno. Varianta G2 je bila ocenjena kot zelo primerna, vendar je bila uvrščena takoj za G2-n1, ki je dosegla najboljše ocene. Slednja bi potekala skozi območja z dobro razvejanim sistemom podjetij, dokaj dobro izobrazbeno strukturo in ponekod po občinah, kjer je bil indeks rasti prebivalstva nizek. Boljšo oceno, kot varianta G2 pa ima zaradi tega, ker navezuje večje območje, saj ima več priključkov. Varianti G3 in G3-n1 sta bili ocenjeni kot primerni, vendar je slednja po lestvici uvrščena pred varianto G3, ker ima več priključkov in posledično navezuje tudi večje območje. Izmed variant G3-n2 in G3-n1-n2, ki sta ocenjeni kot bolj primerni, je na višje mesto uvrščena varianta G3-n1-n2. Ta ima več priključkov, je daljša in navezuje bistveno večje območje, kar je boljše za razvoj.
Na odseku H je med variantama H1 in H2, ki sta bili obe ocenjeni kot primerni, višjo oceno dobila prva. Obe sta predvideni na območju istih občin in deloma se trasi tudi prekrivata, vendar ima prva predvidene tri priključke, medtem ko druga samo dva. Zaradi tega je prva dobila višjo oceno, saj lahko navezuje širše in večje območje, boljša pa je tudi perspektiva za razvoj oziroma morebitni nastanek poslovno industrijskih con.
Na odseku I je varianta I1 bila ocenjena kot manj primerna. Ta je imela drugo najnižjo povprečno oceno razredov. Občine na območju predvidene variante imajo dokaj slabo demografsko strukturo in tovrstne trende, vendar dobre obete glede izgradnje dodatnih poslovno industrijskih con. Varianta I2 je imela najslabšo povprečno vrednost razredov in bila ocenjena kot najmanj primerna.
Izmed variant I3 in I4, ki sta bili ocenjeni kot zelo primerni, se je višje na lestvici uvrstila varianta I4. Obe sta predvideni po območju istih občin in sta bili ocenjeni z enako vrednostjo, vendar ima varianta

I4 predvidenih več priključkov, kar pomeni boljše navezovanje in pa potencialni nastanek poslovno industrijskih con ob teh priključkih.
Varianta I5 je bila ocenjena kot primerna, saj je dosegla tretjo najboljšo povprečno oceno na odseku I.

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

Tabela 17: Tabela: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na demografijo

odsek G	odsek H	odsek I
G2-n1	H1	I4

Kadar so pri predlagani kombinaciji variant na odseku I izbrane predvidene variante I5, I4 ali I3, kombinacija s H odsekom ni potrebna.

5 NAVEZOVANJE IN POVEZOVANJE NASELIJ

5.1 Opis stanja

Severno in južno od obravnavanega območja potekata v smeri vzhod zahod avtocesti A1 Šentilj – Koper in A2 Ljubljana – Obrežje.
Primarna infrastrukturna povezava se lahko deli na več odsekov s specifičnimi problematikami. Zaznamuje jo več ozkih grl, ki s slabo prometno prepustnostjo ovirajo normalen razvoj občin in naselij. Na severnem delu je to ozek del doline reke Savinje in Save. Slaba povezava je prisotna tudi med Preboldom in Trbovljami, med Rimskimi Toplicami in Hrastnikom, med Šentjurjem in Sevnico, med Mokronogom in Šmarješkim Toplicami ter med Jagnjenico in Trebnjem.

Obstoječe cestno omrežje je sicer gosto razpredeno, elementi cest, predvsem glavnih in regionalnih pa ne ustrezajo potrebam prometa. To je tudi eden od razlogov za načrtovanje in izgradnjo nove cestne povezave med avtocestama A1 in A2, na katero se bo na ustrezen način navezalo obstoječe cestno omrežje. Predvidena cesta bo primerno navezovala tudi občinska središča, pomembna lokalna središča in druga naselja, kjer so razmeščene dejavnosti zdravstva, izobraževanja in socialnega varstva, prometne, trgovske, gostinske, finančne, zavarovalniške ter druge poslovne dejavnosti, kulturne in informativne dejavnosti, možnosti za rekreacijo in šport ter proizvodne površine.

Nova cestna povezava ne sme predstavlja ovire v prostoru, zagotovljeno mora biti primerno umeščeno in dovolj pogosto prečno prehajanje (podvozi, mostovi, viadukti). Števila in razdalje med prehodi se ne da sistemsko določiti, zato se mora presoja izvajati na podlagi dejanskega stanja v prostoru.

5.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

Kot bolj primerne so ocenjene variante ki:
- imajo priključke umeščene tako, da omogočajo dobro dostopnost do nove cestne povezave brez zmanjšanja kakovosti bivalnega okolja,
- ne omejujejo rasti in razvoja naselij,
- ne presekajo območij poselitve oziroma ohranijo navezave med ključnimi deli naselja in njihovim zaledjem,
- z umeščanjem priključkov ne generirajo vzpostavitve novih razvojnih jeder, ampak vzpodbudijo razvoj obstoječih,
- vzpostavljajo dobro povezavo med naselji, predvsem v regionalnem merilu.

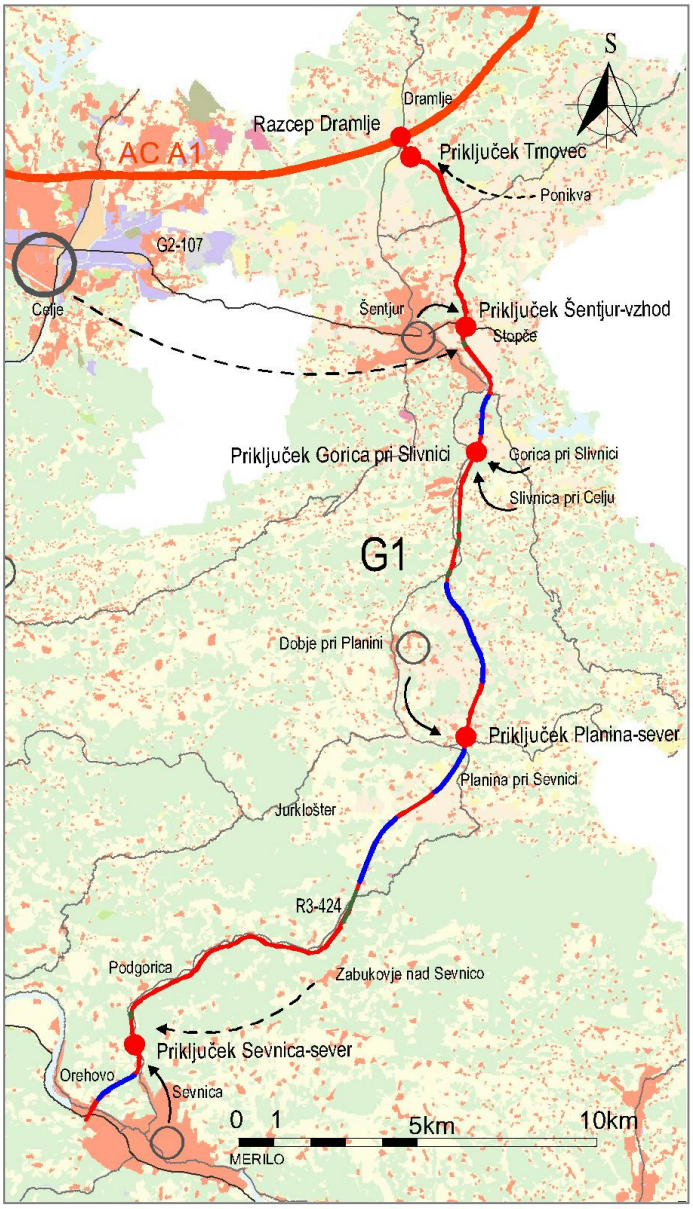
Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant pri navezovanju in povezovanju naselij smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja, ki se nekoliko razlikuje od lestvice predstavljene v uvodnem delu naloge.
Lestvica je definirana tako, da ocenjuje varianto z zelo velikim vplivom, kot zelo primerno. To pomeni, da bo varianta s predvidenimi priključki, s katerimi ustrezno povezuje naselja, imela velik vpliv na dogajanje v prostoru in bo s tem ocenjena kot zelo primerna. Če pa varianta nima vpliva, jo ocenjujemo kot najmanj primerno.

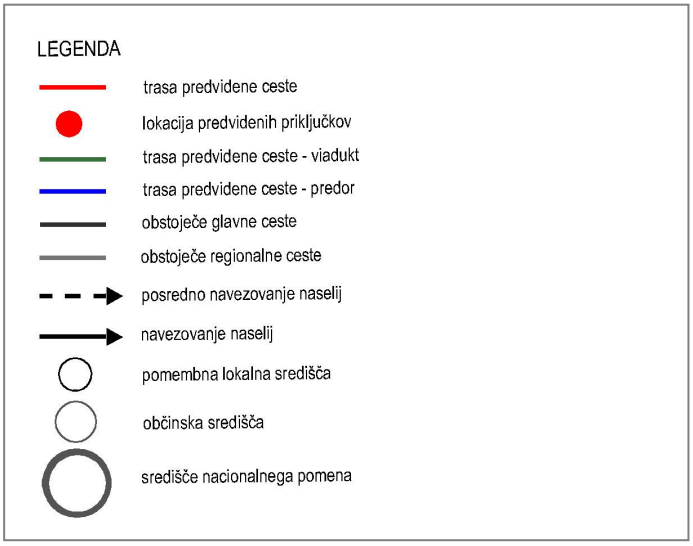
Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

5.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant

Varianta G1





Varianta se prične z AC razcepom pri Dramljah in priključkom Trnovec. Priključek je ustrezno umeščen, saj s severne smeri neposredno navezuje pomembno lokalno središče Dramlje. Z vzhodne strani se nanj posredno preko lokalne ceste, ki pelje mimo Zg. Hotunj, naveže lokalno središče Ponikva in tamkajšnja železniška postaja, z zahodne strani pa se preko obstoječe ceste, ki poteka skozi Dole, navežejo naselja Primož pri Šentjurju, Goričica, Proseniško in drugi manjši zaselki. Trasa nadaljuje smer proti razloženemu naselju Kameno in se s predvidenim priključkom Šentjur-vzhod naveže na obstoječo glavno cesto G2-107. Priključek je ustrezno umeščen, saj primerno navezuje občinsko središče Šentjur z njegovim zaledjem, poslovne cone, rekreacijske objekte (športna dvorana Hruševec-Šentjur) in železniško postajo Šentjur. Na predviden priključek se z zahodne smeri posredno po omenjeni glavni cesti povežeta tudi Štore in občinsko središče Celje, z vzhodne strani pa naselji Stopče in Grobelno. Predvidena priključka sta dobro umeščena, saj omogočata rast in razvoj obstoječih središč in ne vzpodbuja nastanka novih poselitvenih jeder.

V nadaljevanju poteka trasa mimo naselja Črnolice, kjer s tunelom prebije pobočje hriba Prednja gora. Po izhodu iz predora je predviden priključek, ki navezuje razpotegnjeno, v jedru gručasto središčno naselje Gorico pri Slivnici, razloženo naselje Slivnico pri Celju ter turistično rekreativni območji Rifnik in Slivniško jezero. Nadaljnji potek trase je speljan čez naselje Vodice pri Slivnici in nadaljuje pot proti občinskemu središču Dobje pri Planini, kjer zahodno od Slatine pri Dobjem zapelje skozi predor. V nadaljevanju se varianta spusti v dolino proti obstoječi cesti, speljani južno od Ravenskega loga, na katero se naveže s priključkom Planina-sever. Predviden priključek ustrezno navezuje gručasti naselji Loke pri Planini in Planino pri Sevnici ter posredno preko ceste speljane mimo Lok, razloženo naselje Jurklošter. Predvidena trasa prebije s predorom greben Krampil, zavije mimo naselja Golobinjek pri Planini in nadaljuje pot skozi predor mimo Prapretna. Trasa

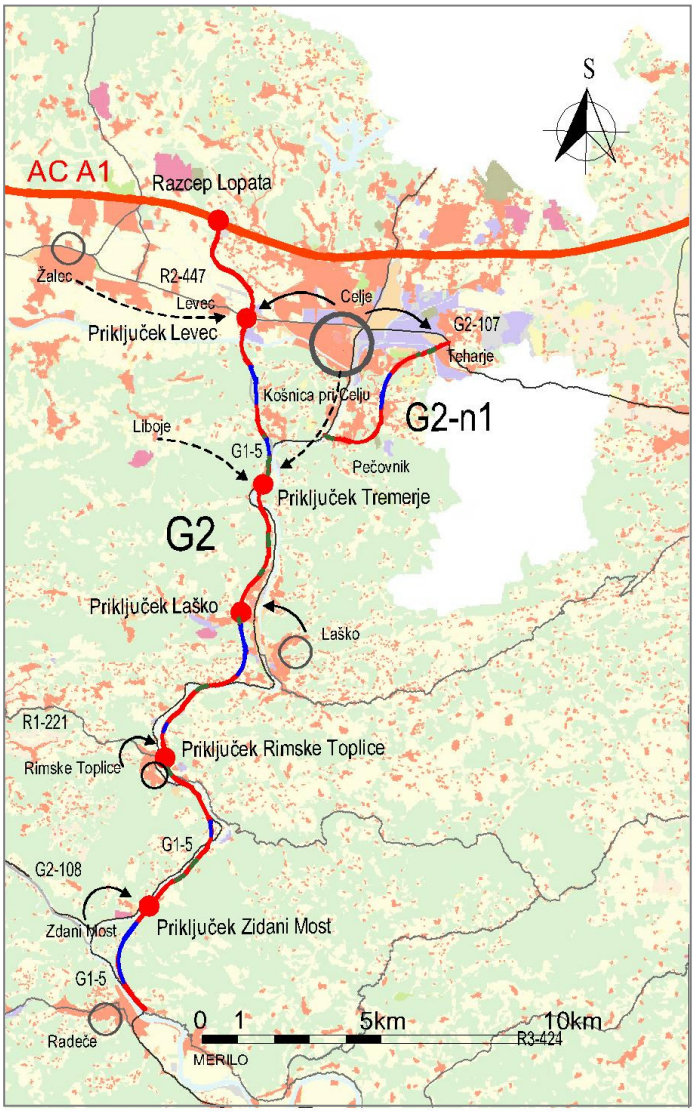
zavije proti zahodu v dolino potoka Sevnične, kjer poteka vzporedno z obstoječo cesto R3-424, le da nekoliko višje po obronkih gozdov in jo tudi večkrat prehaja. Nato obrne smer proti jugu, kjer se s predvidenim priključkom Sevnica-sever naveže na obstoječo cesto R3-424. Priključek primerno povezuje občinsko središče Sevnica ter naselji Šmarje in Ribnik. Preko lokalne ceste, ki pelje mimo Černičevega vrha se dobro navezuje tudi naselje Orehovo. Posredno se preko Sevnice povezujeta še naselji Lončarjev Dol in Podvrh z obstoječo lokalno cesto, ki zapelje mimo Žurkovega Dola. V nadaljnjem poteku prebije trasa s predorom severno pobočje Zajčje gore in preko predvidenega viadukta prečka reko Savo.

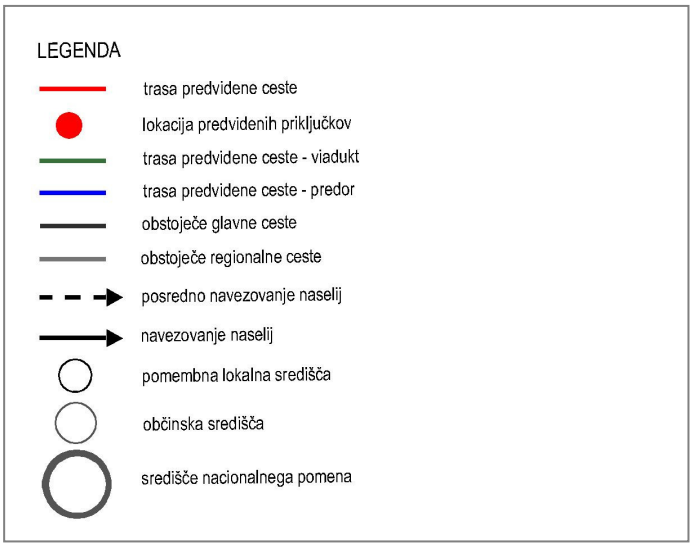
Tabela 2: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta G1

	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Šentjur	Šentjur-vzhod	990 m
	Dobje pri Planini	Planina-sever	5,1 km
	Sevnica	Sevnica-sever	1,8 km
pomembna lokalna središča	/	/	/
lokalna središča ožjega pomena	Dramlje	Trnovo	1,9 km
	Ponikva	Trnovo	5,2 km
	Gorica pri Slivnici	Gorica pri Slivnici	1,6 km
	Planina pri Sevnici	Planina-sever	2,7 km
	Jurklošter	Planina-sever	7,1 km
	Zabukovje nad Sevnico	Sevnica-sever	14,5 km
	Podgorica	Sevnica-sever	2,3 km
	Orehovo	Sevnica-sever	4,9 km
ostala naselja	Hotunje	Trnovo	2,7 km
	Stopče	Šentjur-vzhod	617 m
	Grobelno	Šentjur-vzhod	2,1 km
	Slivnica pri Celju	Gorica pri Slivnici	2,7 km

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Potek trase ohranja vse obstoječe povezave naselij. Varianta po celotnem poteku navezuje tri občinska središča Šentjur, Dobje in Sevnico. Preko petih priključkov navezuje promet z obstoječih glavnih, regionalnih in lokalnih cest. Hkrati navezuje tudi območja gospodarskih dejavnosti, ki se nahajajo znotraj Šentjurja in Sevnice. Varianto z vidika navezovanja in povezovanja naselij ocenjujemo kot primerno.

Varianta G2





Varianta G2 se začne z avtocestnim razcepom Lopata, na katerega se navezujejo območja severno od mesta Celja (Lokrovec, Šmartno v Rožni dolini in Šmartinsko jezero, ki je športno rekreacijsko območje državnega pomena). Trasa se s predvidenim priključkom Levec naveže na obstoječo cesto R2-447, za katero je na odseku od središča Celja (križišče s Čopovo) do Medloga že sprejet državni prostorski načrt za dograditev štiri pasovnice.

Predvideni priključek Levec ustrezno povezuje območja gospodarskih con mesta Celja, športno letališče Levec ter naselja Medlog, Babno, Ostrožno, Otok, Levec in Petrovče. Priključek je primerno umeščen tudi zaradi dobre navezave občinskega središča mesta Celja (upravno središče, gospodarsko in poslovno središče, visokošolsko in srednješolsko središče, trgovsko središče, športno in turistično središče), ki je hkrati središče regionalnega pomena.

Trasa v nadaljnjem poteku prečka reko Savinjo in s predorom prebije pobočje Huma. Pot nadaljuje mimo naselja Košnice pri Celju, kjer se preko predora Slomnik spusti do predvidenega priključka Tremerje. Priključek se z izvennivojsko deviacijo naveže na obstoječo cesto G1-5, preko katere se navezuje južni del mesta Celja (staro mestno jedro, z območij centralnih in proizvodnih dejavnosti) ter naselja Tremerje, Košnica pri Celju, Polule in Zagrad. Lokalno središče Liboje, s poslovnimi conami in smučiščem, prav tako gravitira na priključek, vendar preko lokalne ceste, speljane južno od Homa, ki se v nadaljevanju priključi na cesto G1-5. Pri Pečovniku se vzhodno odcepi predvidena navezovalna cesta G2-n1, ki obide gosto poselitveno jedro mesta Celja po jugovzhodni strani in se naveže na avtocestni priključek Celje-vzhod. Navezovalna cesta ustrezno povezuje industrijske cone Celja in proizvodnjo Štor ter razbremeni promet čez mestno središče. Preko omenjenega avtocestnega priključka se na povezovalno cesto G2-n1 navezujejo tudi gospodarske cone Vojnika. Nova cestna povezava omogoča dober dostop na Celjsko kočo, ki je pomembno športno rekreacijsko središče na lokalni in regionalni ravni.

Od priključka Tremerje trasa dvakrat prečka Savinjo in nadaljuje pot vzporedno z železnico Celje-Zidani Most ter obstoječo cesto G1-5, vendar nekoliko višje po obronkih gozdov. Pred vstopom v Laško je umeščen predviden priključek, ki primerno navezuje občinsko središče Laško, turistično rekreativne objekte (Zdravilišče Laško, Stari grad, dvorana Tri lilije) ter poslovne cone (Pivovarna

Laško, Rečica, Sevce in Sadeko). Priključek je dobro umeščen z vidika navezovanja na železniški promet, saj je v neposredni bližini železniške postaje Laško. Druga naselja, ki na tem odseku gravitirajo na predvideno traso so: Spodnja Rečica, Zgornja Rečica in Strmca. V nadaljnjem poteku prebije trasa z dvema predoroma hrib Šmihel in vzhodno pobočje Strmce, zapelje čez viadukt in se ob levem bregu Savinje preko predora spusti do Rimskih Toplic. Na tem delu je predviden priključek, ki neposredno navezuje pomembno lokalno središče Rimske Toplice, posredno preko lokalnih cest, mimo naselja Marno pa občinsko središče Hrastnik. Z levega brega se na priključek Rimske Toplice navezujeta tudi naselji Globoko in Marija Gradec. K dobri umeščenosti priključka prispeva bližina železniške postaje, ki omogoča primerno navezavo cestnega prometa na železniško omrežje.
Trasa nadaljuje pot čez most, zapelje na desni breg Savinje, kjer s predorom prebije pobočje Grmade, nato ponovno prečka Savinjo in zapelje vzporedno z železniško progo, vendar nekoliko višje ob gozdnem robu. Zadnji priključek na trasi se nahaja pri Zidanem Mostu. Predviden priključek primerno navezuje železniški promet, industrijske objekte in naselje Zidani Most z zaledjem. Trasa nato preko predora Površnik zavije proti Radečam.

Tabela 3: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta G2

	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Celje	Levec	0 km
	Laško	Laško	800 m
pomembna lokalna središča	Rimske Toplice	Rimske Toplice	0 km
lokalna središča ožjega pomena	Petrovče	Levec	3,3 km
	Liboje	Tremerje	5,4 km
	Sedraž	Laško	3,9 km
ostala naselja	Levec	Levec	500 m
	Košnica pri Celju	Tremerje	1,5 km
	Polule	Tremerje	3,0 km
	Spodnja Rečica	Laško	0 km
	Zidani Most	Zidani Most	1,2 km

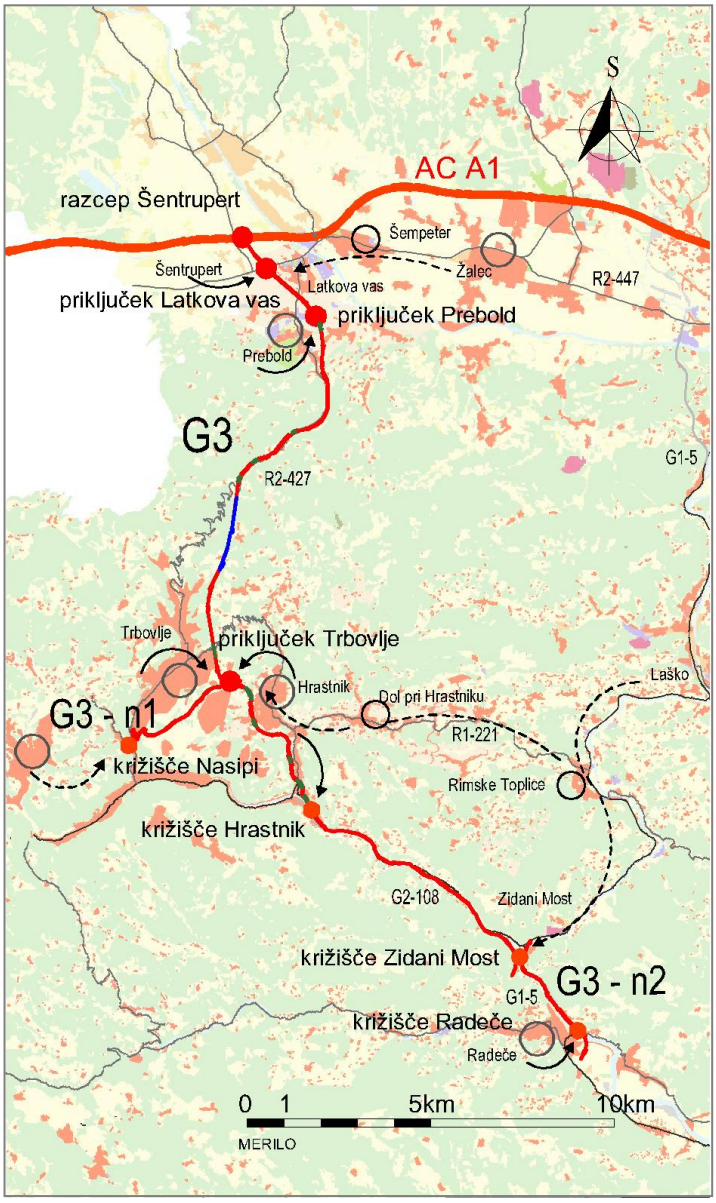
Tabela 4: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta G2-n1

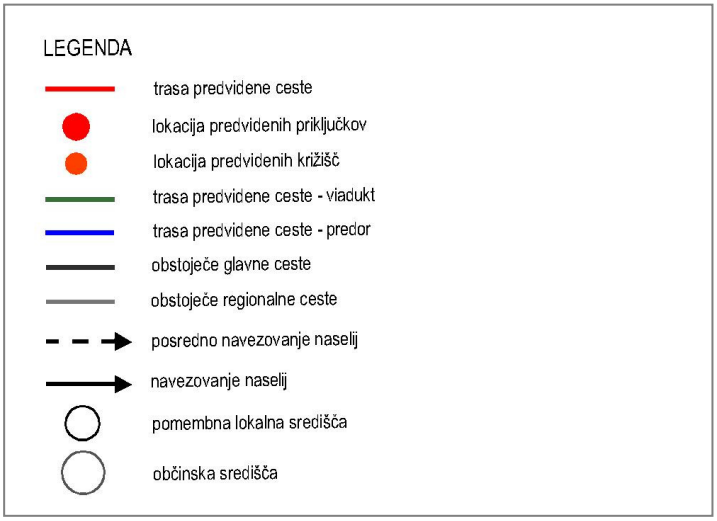
	naselja	križišča	oddaljenost naselij
občinska središča	Celje	križišče Podgorje	0 km
pomembna lokalna središča	/	/	/
lokalna središča ožjega pomena	Štore	križišče Podgorje	2,4 km
	Teharje	križišče Podgorje	1,2 m
ostala naselja	Pristava	križišče Pristava	0 km
	Pečovnik	križišče Pečovnik	0 km
	Zagrad	križišče Pristava	1,1 km
	Polule	križišče Polule	519 m

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Potek trase ohranja vse obstoječe povezave naselij. Varianta po celotnem poteku navezuje promet preko petih priključkov. Priključki ustrezno navezujejo velik delež gospodarskih in centralnih dejavnosti. Glavno gravitacijsko središče 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. Južno od Laškega se posredno preko predvidenega mostu naveže Pivovarna Laško. Na predvideno traso gravitira še pomembno lokalno središče Rimske Toplice in občinsko središče Radeče. Dobro navezavo omogočajo tudi železniške postaje Laško, Rimske Toplice in Zidani Most. Varianto z vidika navezovanja in povezovanja naselij ocenjujemo kot bolj primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1:
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. Celotni potek navezovalne ceste poveže naselja preko treh predvidenih križišč. Načrtovana cesta bo razbremenila prometno preobremenjenost Celja, zato varianto G2-n1 ocenjujemo kot zelo primerno.

Varianta G3





Varianta poteka od razcepa pri Šentrupertu, kjer se po enem kilometru naveže s predvidenim priključkom Latkova vas na obstoječo cesto R2–447. Preko te ceste se na predvideno varianto posredno navezujeta strjenji naselji Polzela in Šempeter. Slednje je turistično zanimivo zaradi Rimske nekropole in 5 km severno od nje oddaljene naravne znamenitosti Jame Pekel. Posredno preko omenjene ceste se povezuje še občinsko središče Žalec. Dobra navezava je možna tudi z železniškim prometom preko železniške postaje Šempeter in Žalec.

Trasa nadaljuje potek mimo lokalnega središča Latkova vas, kjer na kratkem odseku poteka v neposredni bližini stanovanjskega območja. Pri Dolenji vasi se priključi na obstoječo lokalno cesto, nato pa zapelje mimo občinskega središča Prebold. Predviden priključek omogoča ustrezno navezavo okoliških naselij, in sicer Kaplje vasi, Sv. Lovrenca ter Šešč. Na predviden priključek Prebold se navezujejo poslovne cone Prebolda, rekreacijski objekti, kot so: športno letališče za vzletanje motornih zmajev in ultralahkih letal, smučišče ter letni bazen. Potek trase dobro ohranja vse obstoječe povezave naselij in s predvidenimi priključki vzpodbuja razvoj obstoječih jeder. Dobra umeščenost priključkov ne generira vzpostavitve novih razvojnih središč, ampak omogoča hitrejši razvoj tamkajšnjih krajev.

V nadaljevanju zapelje mimo hribovskih naselij, čez reliefno razgiban svet severnega obronka Posavskega hribovja. Potek trase zavije mimo razloženih zaselkov naselji Matk in Marije Reke, kjer s predorom prebije pobočje hriba Vrhe. Smer nadaljuje proti Trbovljam, ki so pomembno Zasavsko občinsko središče. Trbovlje se raztezajo v ozki in dolgi dolini s pretežno strnjeno zazidavo, ki jo trasa preseka po severovzhodni strani. Poselitvena območja ustrezno naveže na predvideno traso s priključkom Trbovlje. Na tem delu se zahodno odcepi predvidena navezovalna cesta G3–n1, ki obide Trboveljsko poselitveno jedro po južni strani in ga delno preseka pred priključevanjem na

obstoječo cesto G2-108. Nova navezovalna cesta primerno poveže rekreacijska območja ob Savi in na njej ter industrijske in energetske objekte z zahodnim delom Zasavske doline (Zagorje ob Savi, Litija).
Priključek Trbovlje je primerno umeščen, saj poleg Trbovelj z gospodarskimi conami navezuje tudi občinsko središče Hrastnik z obstoječo lokalno cesto ob naselju Neža pri Trbovljah, hkrati pa navezuje še športno rekreacijske objekte kot so nogometno igrišče, atletski stadion in Športni park pri Logu. Posredno preko Hrastnika, se v smeri proti severu povezujeta tudi naselji Dol pri Hrastniku in Rimske Toplice z obstoječo cesto R1-221 in nato preko že omenjene lokalne ceste na priključek predvidene trase.
Od priključka Trbovlje se trasa spusti proti jugu mimo Prapretna. V nadaljevanju se varianta naveže s predvidenim nivojskim križiščem Hrastnik na obstoječo cesto G2–108. Križišče je dobro umeščeno, saj primerno navezuje zaledje Hrastnika in okoliška naselja ter industrijske cone. Križišče je v bližini železniške postaje Hrastnik, ki omogoča navezavo na železniški promet. Pot nadaljuje po levem bregu Save, nato pa pred Zidanim Mostom zapelje na desni breg. Pri naselju Obrežje pri Zidanem Mostu trasa ponovno prečka Savo in se s predvidenim križiščem priključi na navezovalno cesto G3–n2, ki poteka po obstoječi cesti Zidani Most-Radeče. Predvideno križišče pri Obrežju je primerno zaradi navezave na železniško postajo Zidani Most, hkrati pa omogoča posredno povezavo Rimskih Toplic, Laškega in Celja preko obstoječe ceste G1-5. Križišče je glede na severno navezavo problematično, saj je cesta G1-5 s prometno-tehničnega vidika neustrezna in jo je potrebno rekonstruirati. Navezovalna cesta G3-n2 se konča pri naselju Slap s predvidenim krožiščem, ki ustrezno navezuje občinsko središče Radeče.

Tabela 5: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta G3

	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Prebold	Prebold	670 m
	Trbovlje	Trbovlje	0 km
	Hrastnik	Križišče Hrastnik	0 km
pomembna lokalna središča	Šempeter	Latkova vas	2 km
	Dol pri Hrastniku	Trbovlje	4,8 km
lokalna središča ožjega pomena	Šentrupert	Latkova vas	500 m
	Latkova vas	Latkova vas	400 m
ostala naselja	Dolenja vas	Prebold	0 km
	Kaplja vas	Prebold	1,3 km
	Zidani Most	križišče Zidani Most	770 m

Tabela 6: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta G3-n1

	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Zagorje	križišče Nasipi	5 km
pomembna lokalna središča	/	/	/
lokalna središča ožjega pomena	Dobovec	križišče Nasipi	3,6 km

Tabela 7: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta G3-n2

	naselja	križišča	oddaljenost naselij
občinska središča	Radeče	križišče Radeče	0 km
pomembna lokalna središča	/	/	/
lokalna središča ožjega pomena	/	/	/
ostala naselja	Hotemež	križišče Radeče	1,8 km
	Slap	križišče Radeče	0 km

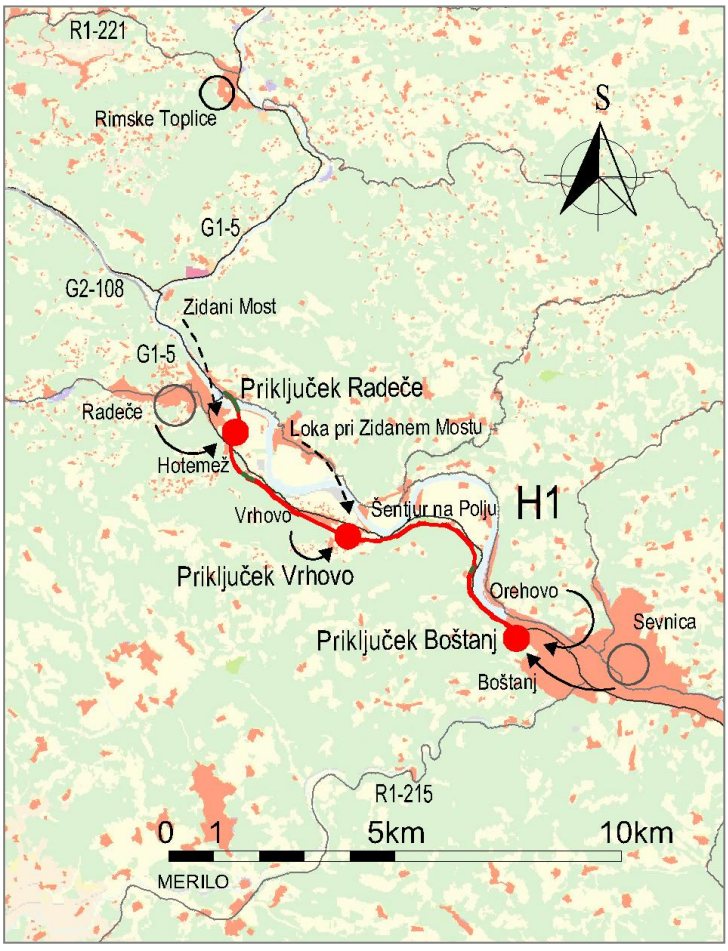
Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
Potek trase ohranja vse obstoječe povezave naselij. Varianta po celotnem poteku navezuje tri občinska središča Prebold, Trbovlje in Hrastnik, ter posredno še dva pomembna lokalna središča, to sta Šempeter in Dol pri Hrastniku. Trasa primerno naveže industrijske cone Latkove vasi ter posredno preko obstoječe ceste R2–427 še poslovne cone Žalca. Precejšnji delež gospodarskih con naveže tudi iz Trbovelj in Hrastnika. Trasa po celotnem poteku navezuje naselja preko treh priključkov in dveh nivojskih križišč. Varianta je ovrednotena kot primerna.

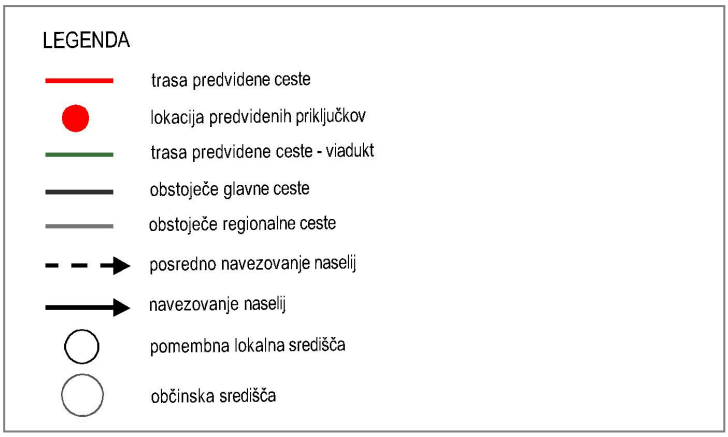
Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Navezovalna cesta G3-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno naveže še občinsko središče Zagorje ob Savi. Iz Zagorja se po obstoječi cesti R1-221 primerno navezujejo gospodarske cone in pomembnejša športno rekreacijska območja (Terme Medijske toplice, smučišča ipd.). Varianta je zaradi navezave novega občinskega središča ovrednotena kot bolj primerna.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:
Navezovalna cesta G3-n2, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno naveže še občinsko središče Radeče, zato jo ocenjujemo kot bolj primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:
Varianta G3-n1-n2 je sinteza variant G3, G3-n1 in G3-n2, zato ima precejšnji vpliv na gravitacijsko moč naselij in njihovo povezovanje. Varianto G3-n1-n2 ocenjujemo kot zelo primerno.

Varianta H1





Začetek trase zapelje ob razloženi vasici Slap, ki leži na južnem pobočju hriba Kincla, nad levim bregom reke Save, po katerem potekata cesta Zidani Most-Sevnica in železniška proga Ljubljana-Zagreb. Začetek trase na tej lokaciji omogoča navezavo celotnega Zasavskega dela (Litija, Zagorje, Trbovlje, Hrastnik, Zidani Most), preko obstoječih cest G2-108 in G1-5, kot tudi povezavo občinskih središč Laškega in Celja, preko glavne ceste G1-5. Trasa se prične z viaduktom čez železnico, prečka Savo in zapelje na desni breg, na ravnico Dvorskega polja, kjer so rodovitne površine kmetijskih zemljišč. Na tem delu je predviden priključek Radeče, ki s severne strani navezuje občinsko središče Radeče in poslovne cone, z južne pa razloženo naselje Hotemež h kateremu spadajo zaselki Breška vas, Veliko Polje in Malo Polje. V nadaljevanju poteka trasa vzporedno ob obstoječi cesti Radeče-Krško, vendar nekoliko višje ob obronkih gozdov in se po pobočju Vrhovske hoste spusti po južni strani naselja Vrhovo. Na tem delu je predviden priključek Vrhovo, ki navezuje naselje Prapretno ter lokalno središče Vrhovo s hidroelektrarno, ki je prva v nizu hidroelektrarn spodnjesavske verige. Z levega brega se na predviden priključek preko lokalne ceste in obstoječega mosta pri Vrhovem, navezujeta tudi naselji Račica in Loka pri Zidanem Mostu. V nadaljevanju poteka trasa ponovno ob obstoječi cesti Radeče-Krško, nekoliko dvignjeno po pobočju gozdnega roba in se pred naseljem Boštanj s predvidenim priključek konča. Priključek dobro navezuje gručasto naselje Boštanj in proizvodne dejavnosti, ki se nahajajo

na desnem bregu Save, z levega brega pa preko mosta pri Sevnici primerno naveže lokalno središče Orehovo in občinsko središče Sevnica z naselji Šmarje in Ribnik.

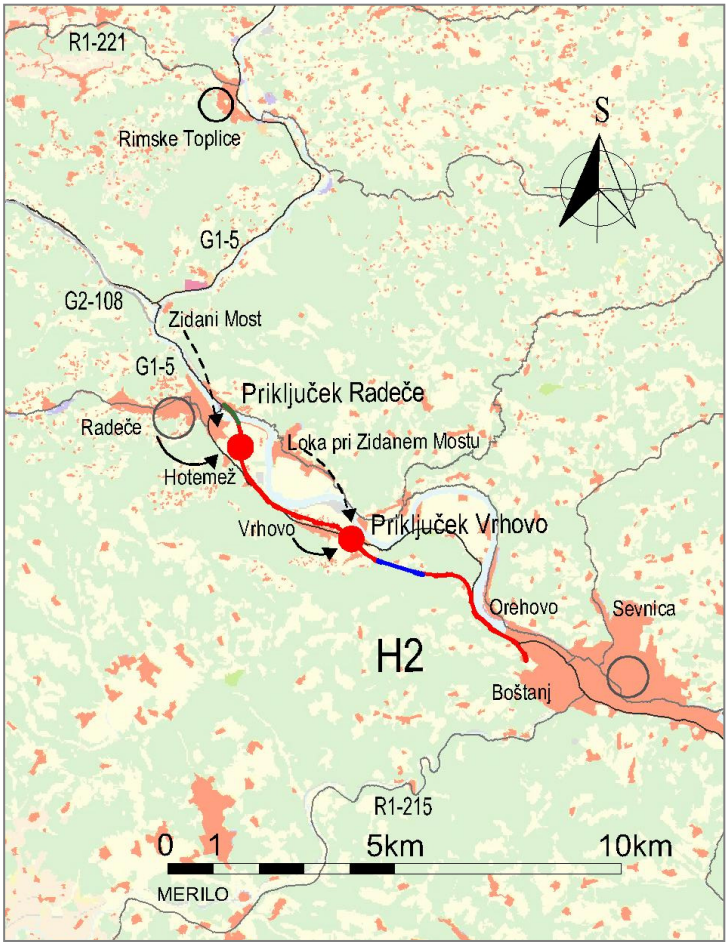
Tabela 8: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta H1

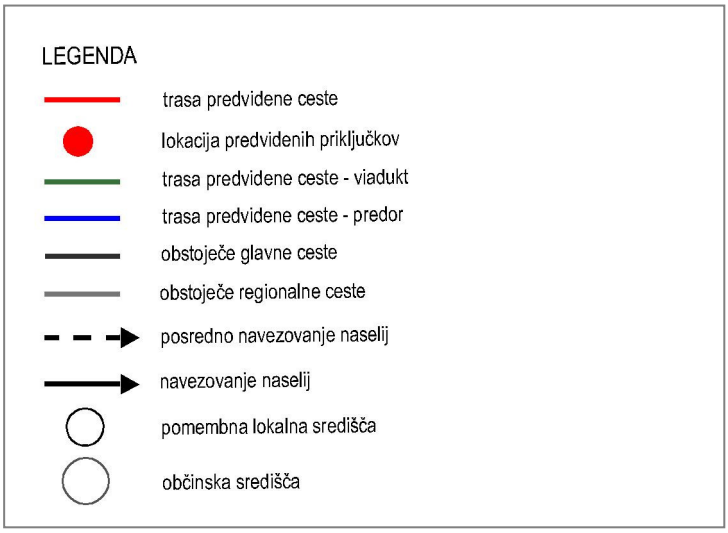
	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Radeče	Radeče	800 m
	Sevnica	Boštanj	2,4 km
pomembna lokalna središča	/	/	/
lokalna središča ožjega pomena	Vrhovo	Vrhovo	0 km
	Šentjur na Polju	Vrhovo	6,2 km
	Boštanj	Boštanj	0 km
	Orehovo	Boštanj	3,5 km
ostala naselja	Zidani Most	Radeče	3,6 km
	Hotemež	Radeče	0 km
	Loka pri Zidanem Mostu	Vrhovo	3,5 km

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1:

Varianto z vidika navezovanja in povezovanja naselij ocenjujemo kot zelo primerno, saj navezuje dve občinski središči Radeče in Sevnico. Vzdolž trase so trije priključki, ki omogočajo 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 naravne ovire vodotoka, težji dostop do predvidene nove cestne povezave. Potek trase ohranja vse obstoječe povezave naselij.

Varianta H2





Varianta se prične ob razloženi vasici Slap, ki leži na južnem pobočju hriba Kincla, nad levim bregom reke Save, po katerem potekata cesta Zidani Most-Sevnica in železniška proga Ljubljana-Zagreb. Začetek trase na tej lokaciji omogoča navezavo celotnega Zasavskega dela (Litija, Zagorje, Trbovlje, Hrastnik, Zidani Most), preko obstoječih cest G2-108 in G1-5, kot tudi povezavo Laškega in Celja, preko glavne ceste G1-5. Trasa se prične z viaduktom čez železnico, prečka Savo in zapelje na desni breg ravnice Dvorskega polja. Na tem delu je predviden priključek Radeče, ki s severne strani navezuje lokalno središče Radeče in poslovne cone, z južne pa razloženo naselje Hotemež h kateremu spadajo zaselki Breška vas, Veliko Polje in Malo Polje. V nadaljevanju zavije trasa vzporedno z obstoječo cesto Radeče-Krško in jo prehaja na kratkem odseku pri Podravni. Smer nadaljuje po severni strani lokalnega središča Vrhovo, obide poselitveno jedro in se priključi na omenjeno glavno cesto. Predviden priključek Vrhovo ustrezno navezuje naselji Prapretno in Vrhovo, hkrati pa dobro navezuje tudi ves promet, ki ga generira hidroelektrarna. Z levega brega Save se na predviden priključek preko lokalne ceste in obstoječega mostu pri Vrhovem, navezujeta tudi naselji Račica in Loka pri Zidanem Mostu. V nadaljevanju preseka trasa manjše območje naselja Prapretno in s predorom prebije hrib Dobrava, nato se spusti proti obstoječi cesti Radeče-Krško, kjer se pred poselitvenim jedrom naselja Boštanj konča.

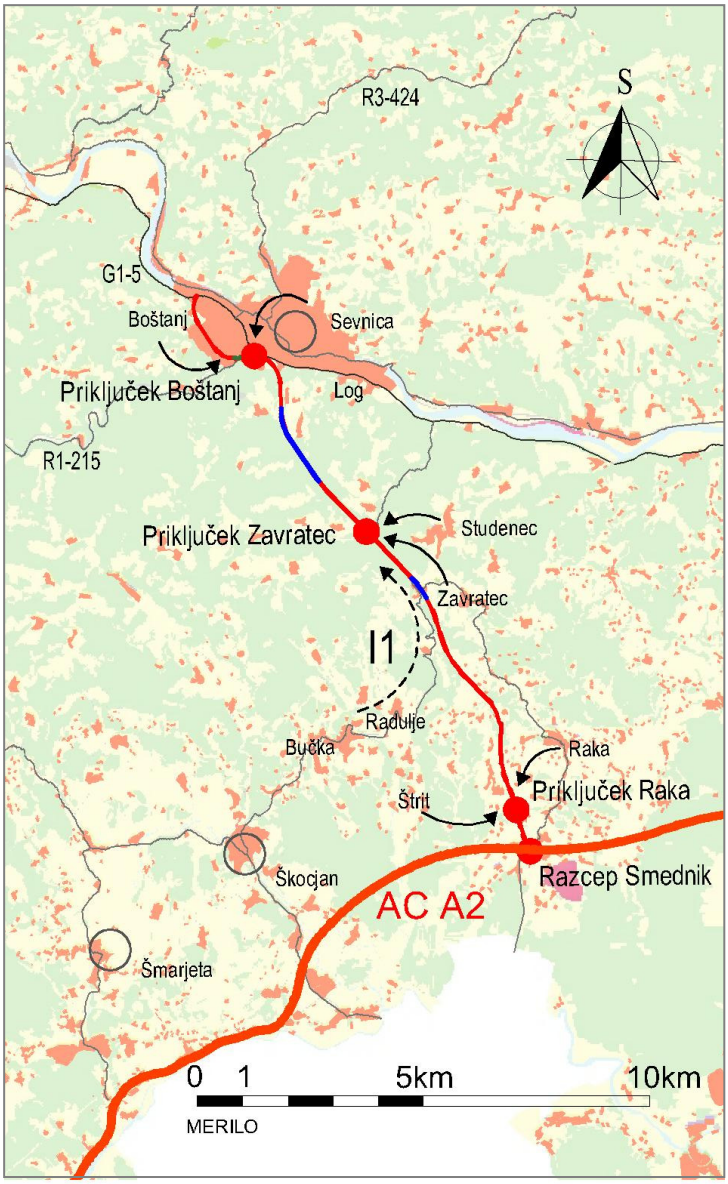
Tabela 9: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta H2

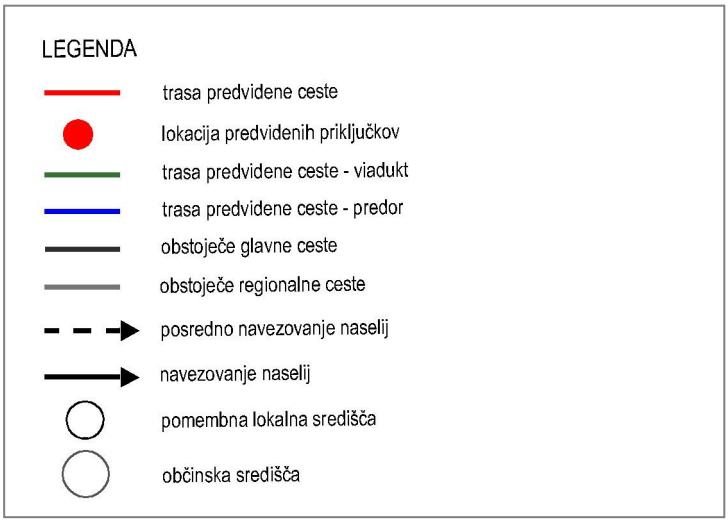
	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Radeče	Radeče	800 m
pomembna lokalna središča	/	/	/
lokalna središča ožjega pomena	Vrhovo	Vrhovo	440 m
	Šentjur na Polju	Vrhovo	5,5 km
ostala naselja	Zidani Most	Radeče	3,6 km
	Hotemež	Radeče	0 km
	Loka pri Zidanem Mostu	Vrhovo	2,9 km

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2:

Varianto z vidika navezovanja in povezovanja naselij ocenjujemo kot bolj primerno. Trasa navezuje samo eno občinsko središče Radeče. Vzdolž trase 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. Potek trase ohranja vse obstoječe povezave naselij.

Varianta I1





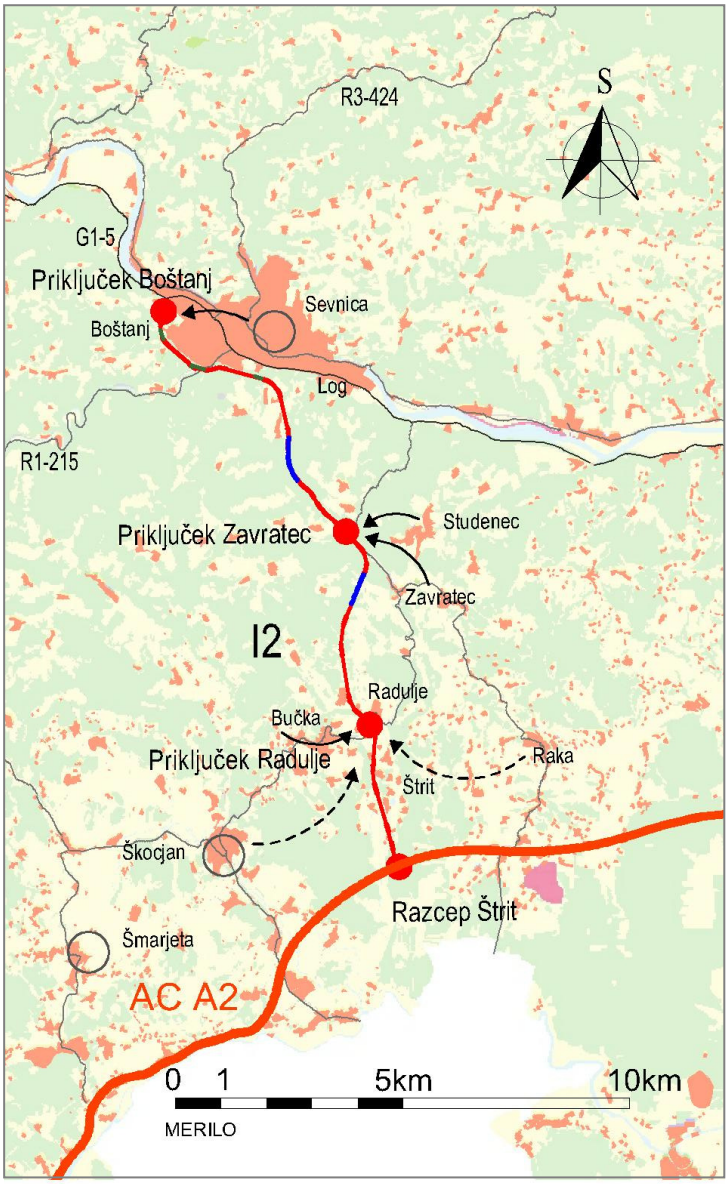
Trasa se začne s priključkom Boštanj, ki povezuje Zasavje preko glavnih cest G2-108 in G1-5, hkrati omogoča navezavo občinskih središč Laškega in Celja preko glavne ceste G1-5 ter Kozjanskega, ki se na predvideno traso naveže z obstoječo cesto R3-424. Priključek Boštanj v gradbeno tehnični situaciji ni zrisan, a smo ga kljub temu upoštevali, saj ga je možno umestiti na isto lokacijo kot pri varianti I2. Trasa v nadaljevanju zapelje mimo Boštanja in z viaduktom prečka dolino Mirne. Po prečkanju doline se s predviden priključkom Boštanj dobro naveže na levi breg Save preko obstoječega mostu pri Sevnici, kjer je lokalno središče Orehovo in občinsko središče Sevnica z manjšimi naselji Šmarje in Ribnik. Preko tega mostu se na predviden priključek navezujejo tudi turistično rekreativni objekti in železniška postaja Sevnica. Z desnega brega Save se primerno navezujejo naselja Boštanj, Dolenji Boštanj, Radna in Log, hkrati pa še pomembna območja poslovnih con (Boštanj, Ines, PC ob HE Boštanj). Posredno se preko lokalne ceste, ki je speljana južno od Riže priključi še naselje Konjsko, preko lokalne ceste mimo Javš in ceste Sevnica-Krško pa naselje Lukovec. Priključek Boštanj je dobro umeščen, saj vzpodbuja razvoj obstoječih jeder.
Trasa na tem delu zavije proti jugu in prebije pobočje hriba Poganka. Ob naselju Dolnje Impolje se nahaja predviden priključek Zavratec, ki navezuje tri lokalna središča Studenec, Zavratec in Rovišče pri Studencu. Hkrati navezuje tudi druga naselja kot so: Hudo Brezje, Osredek pri Hubajnici, Dolnje Orle, Loke, Dolnje Impolje, Veliko Hubajnico ter nekatere manjše zaselke. Trasa v nadaljevanju s predorom prebije pobočje Jerdanovega hriba in nadaljuje smer proti Krškemu gričevju. Na izteku trase je predviden priključek Raka, ki ustrezno navezuje naselja Dolenjo vas pri Raki, Površje, Dobravo pod Rako, Dolgo Rako, Pristavo pod Rako in Rako. Na koncu se trasa priključi z razcepom Smednik na dolenjski krak avtocestnega križa.

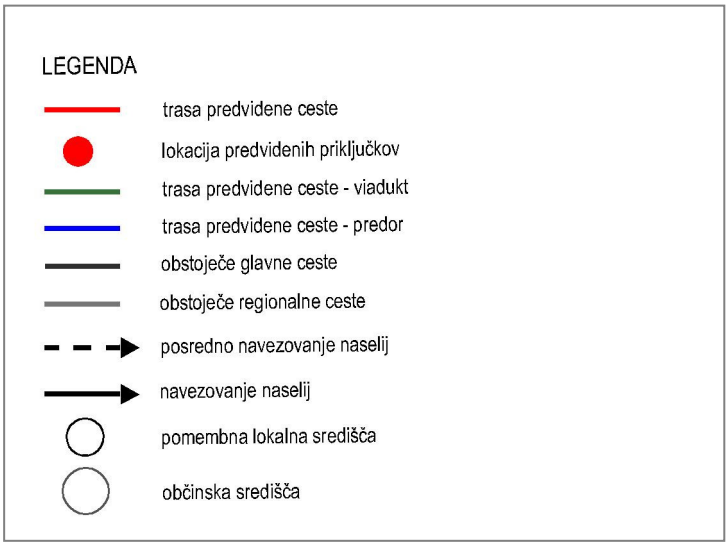
Tabela 10: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta I1

	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Sevnica	Boštanj	2 km
pomembna lokalna središča	/	/	/
lokalna središča ožjega pomena	Orehovo	Boštanj	2,8 km
	Boštanj	Boštanj	1,3 km
	Log	Boštanj	2 km
	Studenec	Zavratec	3,5 km
	Rovišče pri Studencu	Zavratec	2,6 km
	Zavratec	Zavratec	1,6 km
	Bučka	Raka	6,5 km
ostala naselja	Dolnje Orle	Zavratec	992 m
	Gornje Impolje	Zavratec	1,6 km
	Radulje	Raka	4,6 km
	Raka	Raka	2 km
	Štrit	Raka	5,9 km

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
Potek trase ohranja vse obstoječe povezave naselij. Varianta navezuje občinsko središče Sevnica in tri lokalna središča ožjega pomena: Zavratec, Studenec in Rovišče pri Studencu. Po celotni dolžini trase so štirje priključki, ki navezujejo promet z obstoječih glavnih, regionalnih in lokalnih cest. Varianta se poveže tudi z železniško postajo v Sevnici. Z vidika navezovanja in povezovanja naselij jo ocenjujemo kot primerno.

Varianta I2





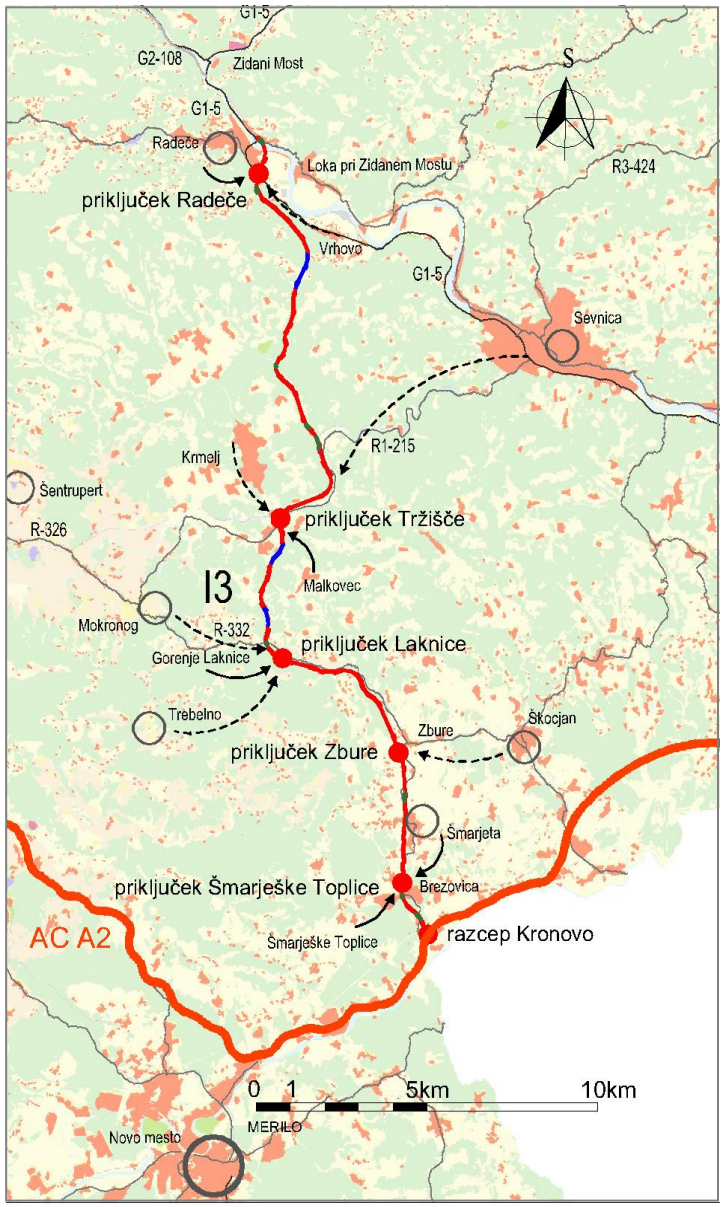
Trasa se začne s priključkom Boštanj, ki povezuje Zasavje preko glavnih cest G2-108 in G1-5, hkrati omogoča navezavo občinskih središč Laškega in Celja preko glavne ceste G1-5 ter Kozjanskega, ki se na predvideno traso naveže z obstoječo cesto R3-424. Priključek je ustrezno umeščen pred vstopom v naselje; umestitev znotraj naselja bi bila manj primerna. Preko mostu pri Sevnici se na priključek primerno navezuje levi breg Save, kjer je lokalno središče Orehovo in občinsko središče Sevnica z naselji Šmarje in Ribnik, z desnega brega pa se navezuje gručasto naselje Boštanj z zaselkoma Puše in Redna. V nadaljevanju prečka trasa dolino Mirne, po kateri poteka železniška proga Sevnica-Trebnje in regionalna cesta R1-215, ki povezuje Sevnico z Mokronogom. Trasa zapelje ob vznožje pobočja Riže in nadaljuje smer proti jugu, kjer s predorom Vrhovc premosti reliefno zahteven teren in zapelje vzporedno z Impoljskim potokom. Ob naselju Dolnje Impolje se nahaja predviden priključek Zavratec, ki navezuje tri lokalna središča Studenec, Zavratec in Rovišče pri Studencu. Preko lokalnih cest se na traso navezujejo tudi naselja Hudo Brezje, Osredek pri Hubajnici, Dolnje Orle, Loke, Dolnje Impolje, Velika Hubajnica in drugi manjši zaselki. Trasa v nadaljevanju s predorom prebije pobočje Gomile in se spusti do naselja Radulje. Na tem delu je predviden priključek, ki primerno navezuje lokalno središče Bučka z njenim zaledjem ter druga manjša naselja. Na predvideno traso se preko lokalne ceste, ki zapelje čez naselje Bučka navezuje tudi občinsko središče Škocjan. Na koncu se trasa priključi z razcepom Štrit na dolenjski krak avtocestnega križa.

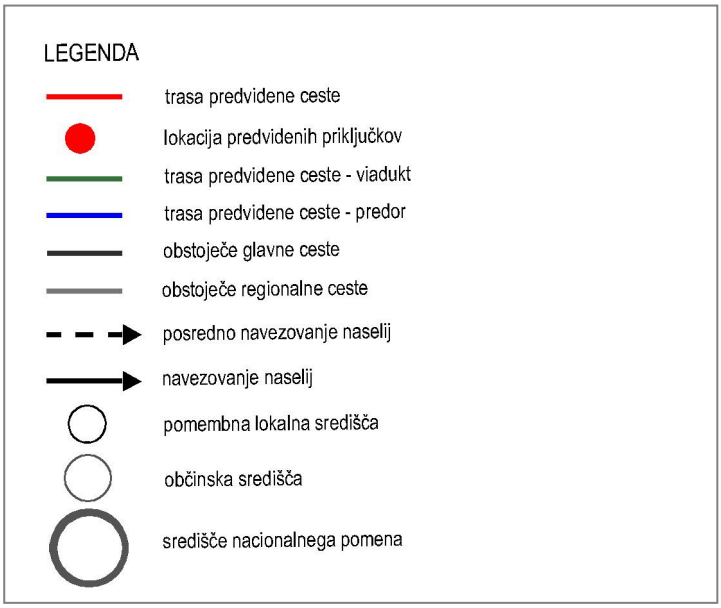
Tabela 11: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta I2

	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Sevnica	Boštanj	1,8 km
pomembna lokalna središča	/	/	/
lokalna središča ožjega pomena	Orehovo	Boštanj	3,5 km
	Boštanj	Boštanj	0 km
	Log	Boštanj	4 km
	Studenec	Zavratec	3,5 km
	Rovišče pri Studencu	Zavratec	2,6 km
	Zavratec	Zavratec	1,6 km
	Bučka	Radulje	1,1 km
ostala naselja	Dolnje Orle	Zavratec	992 m
	Gornje Impolje	Zavratec	1,6 km
	Radulje	Radulje	0 km
	Zabukovje pri Raki	Radulje	2,5 km
	Štrit	Radulje	2 km

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2:
Potek trase ohranja vse obstoječe povezave naselij. Varianta navezuje občinski središči Sevnico in Škocjan ter tri lokalna središča ožjega pomena: Zavratec, Studenec in Rovišče pri Studencu. Po celotni dolžini trase so trije priključki, ki primerno navezujeta promet z obstoječih glavnih, regionalnih in lokalnih cest. Začetni potek trase je nadaljevanje variante H1, ki se na izteku zaključi s predvidenim priključkom Boštanj. Omenjeni priključek pri varianti I2 primerno navezuje industrijske cone Sevnice in Boštanja. Zaradi manjšega števila priključkov, smo varianto ocenili kot manj primerno.

Varianta I3





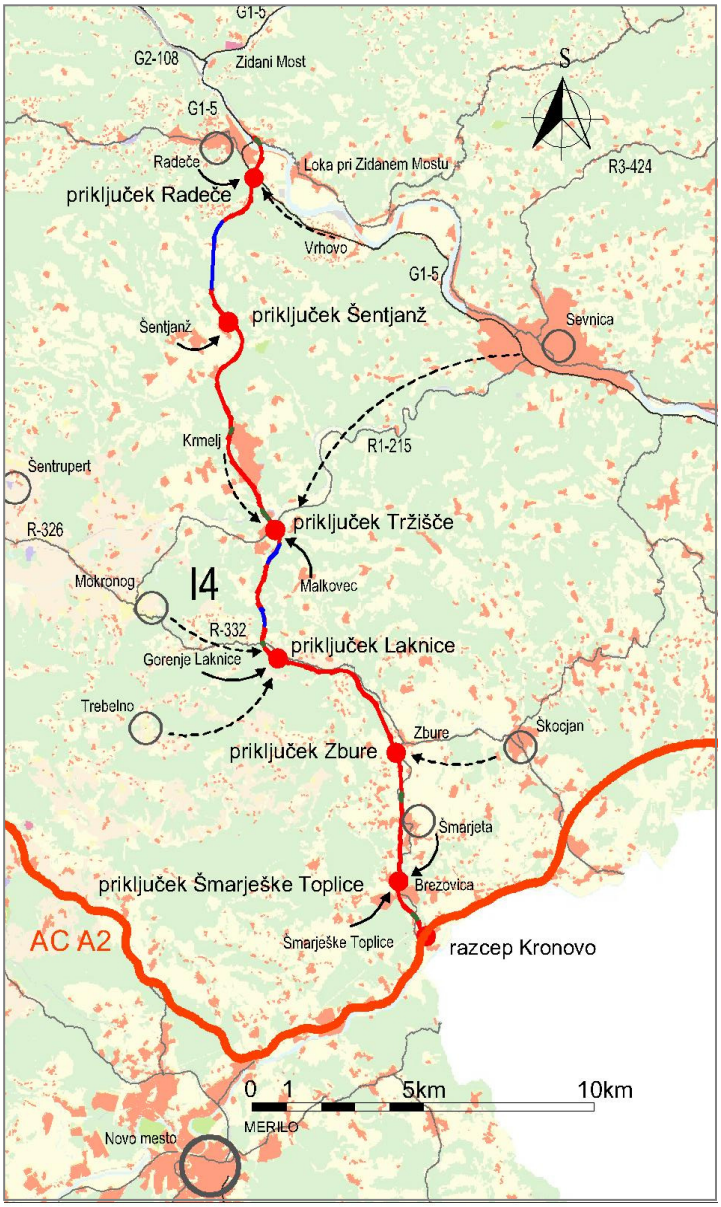
Začetni potek variante omogoča navezavo Zasavja preko obstoječih cest G2-108 in G1-5 ter občinskih središč Laškega in Celja preko ceste G1-5. Trasa je speljana po robu naselja Slap, ki se nadaljuje s prečkanjem Save na desni breg vodotoka. Od tod se spusti do naselja Hotemež, kjer je umeščen predviden priključek Radeče. Na ta priključek se neposredno navezuje naselje Hotemež in občinsko središče Radeče, posredno pa se preko obstoječe ceste Zidani Most-Sevnica navezujejo še druga naselja: Vrhovo, Loka pri Zidanem Mostu, Račica in Šentjur na Polju. V nadaljevanju zapelje varianta proti jugu in s predorom prebije pobočje hriba pri naselju Goreljce. Nato se spusti vzhodno od naselja Šentjanž in zapelje po dolini reke Mirne, kjer je umeščen predviden priključek Tržišče. Slednji navezuje s severne smeri naselje Krmelj z gospodarskimi conami, z južne strani pa naselja Tržišče, Spodnje Vodale in Malkovec. Na tem delu naveže trasa še železniško postajo Tržišče. V nadaljevanju se varianta preko dveh predorov spusti proti Laknicam, kjer je umeščen predviden priključek Laknice. Slednji ustrezno navezuje naselja Trščina, Klenovik ter Gorenje, Srednje in Dolenje Laknice. Posredno naveže tudi občinski središči Trebelno in Mokronog. Predvidena cesta se v nadaljnjem poteku spusti mimo naselja Zbure. Na tem delu je predviden priključek, ki navezuje naselja Zbure, Radovlja, Vinica pri Šmarjeti in Velike Poljane. Posredno preko obstoječe ceste Škocjan-Zbure naveže tudi občinsko središče Škocjan. Zadnji priključek je umeščen pri Brezovici. Priključek primerno navezuje Šmarješke Toplice, Brezovico, Šmarjeto, Orešje in ostale manjše zaselke. Na koncu se trasa priključi z razcepom Kronovo na dolenjski krak avtocestnega križa.

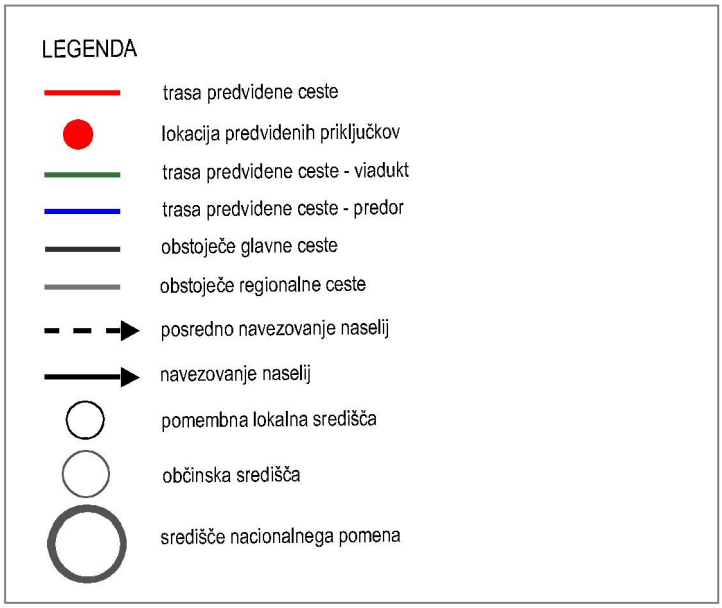
Tabela 12: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta I3

	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Radeče	Radeče	988 m
	Šmarjeta	Šmarješke Toplice	1,6 km
pomembna lokalna središča	Šmarješke Toplice	Šmarješke Toplice	1,9 km
lokalna središča ožjega pomena	Vrhovo	Radeče	2 km
	Krmelj	Tržišče	2,2 km
	Malkovec	Tržišče	2,8 km
	Zbure	Zbure	0 km
ostala naselja	Zidani Most	Radeče	3,6 km
	Hotemež	Radeče	0 km
	Loka pri Zidanem Mostu	Radeče	6 km
	Šentjur na Polju	Radeče	8,6 km
	Tržišče	Tržišče	1 km
	Dolenje Laknice	Laknice	0 km
	Gorenje Laknice	Laknice	2,2 km
	Klenovik	Zbure	3,1 km
	Zagrad	Zbure	3,3 km
	Vinica pri Šmarjeti	Zbure	2,6 km
	Radovlja	Zbure	2,3 km
	Orešje	Šmarješke Toplice	2,9 km
	Brezovica	Šmarješke Toplice	0 km

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3:
Potek trase ohranja vse obstoječe povezave naselij. Varianta po celotnem poteku navezuje pet občinskih središč Radeče, Mokronog, Trebelno, Škocjan in Šmarješke Toplice. Slednje so hkrati tudi pomembno lokalno središče. Naselja se vzdolž trase navezujejo preko petih priključkov, torej enega priključka manj kot pri varianti I4, zato varianto I3 ocenjujemo kot bolj primerno.

Varianta I4





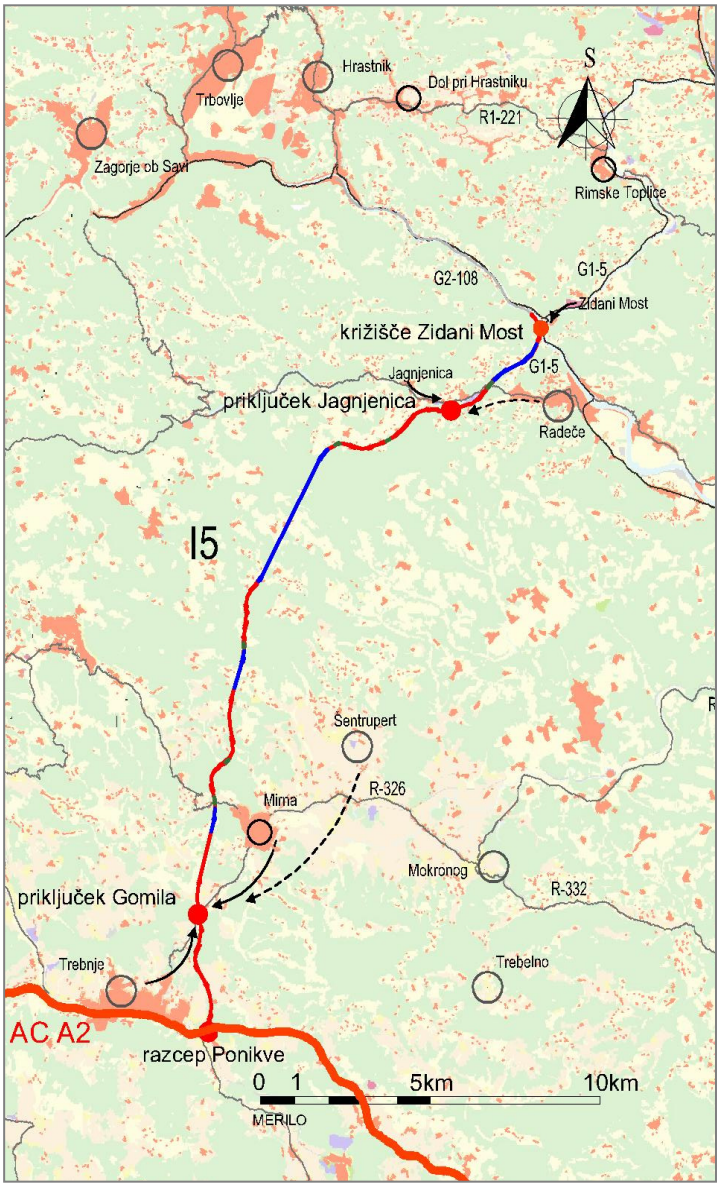
Začetni potek variante omogoča navezavo Zasavja preko obstoječih cest G2-108 in G1-5 ter občinskih središč Laškega in Celja preko ceste G1-5. Trasa je speljana po robu naselja Slap, ki se nadaljuje s prečkanjem Save na desni breg vodotoka. Od tod se spusti do naselja Hotemež, kjer je umeščen predviden priključek Radeče. Na ta priključek se neposredno navezuje naselje Hotemež in občinsko središče Radeče, posredno pa se preko obstoječe ceste Zidani Most-Sevnica navezujejo še druga naselja: Vrhovo, Loka pri Zidanem Mostu, Račica in Šentjur na Polju. V nadaljevanju zapelje varianta proti Brunški Gori, kjer s predorom prebije pobočje hriba in nadaljuje pot mimo naselja Šentjanž, ki ga preko predvidenega priključka naveže na traso. Naslednji priključek je umeščen pri naselju Tržišče. Na tem delu naveže trasa s severne smeri naselje Krmelj z gospodarskimi conami, z južne strani pa naselja Tržišče, Spodnje Vodale in Malkovec. Na priključek se ustrezno navezuje tudi železniška postaja Tržišče. V nadaljevanju se varianta preko dveh predorov spusti proti Laknicam, kjer je umeščen predviden priključek Laknice. Slednji ustrezno navezuje naselja Trščina, Klenovik ter Gorenje, Srednje in Dolenje Laknice. Posredno naveže tudi občinski središči Trebelno in Mokronog. Predvidena cesta se v nadaljnjem poteku spusti mimo naselja Zbure. Na tem odseku je predviden priključek, ki navezuje naselja Zbure, Radovlja, Vinica pri Šmarjeti in Velike Poljane. Posredno preko obstoječe ceste Škocjan-Zbure naveže tudi občinsko središče Škocjan. Zadnji priključek je umeščen pri Brezovici. Priključek primerno povezuje Šmarješke Toplice, Brezovico, Šmarjeto, Orešje in ostale manjše zaselke. Na koncu se trasa priključi z razcepom Kronovo na dolenjski krak avtocestnega križa.

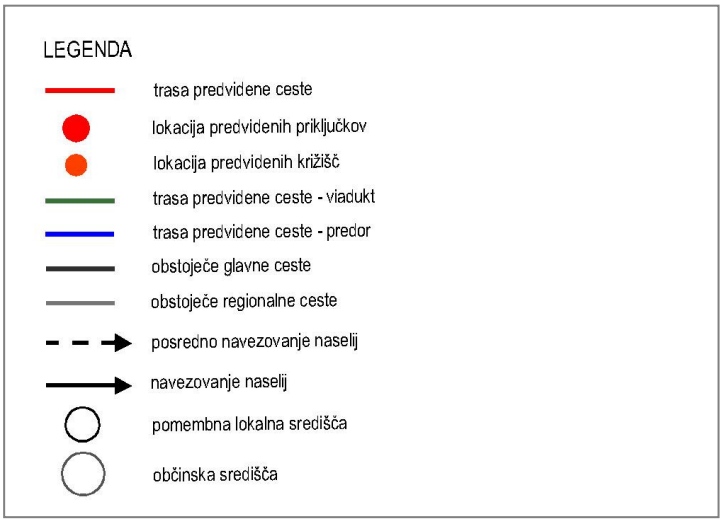
Tabela 13: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta I4

	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Radeče	Radeče	988 m
	Šmarjeta	Šmarješke Toplice	1,6 km
pomembna lokalna središča	Šmarješke Toplice	Šmarješke Toplice	1,9 km
lokalna središča ožjega pomena	Vrhovo	Radeče	2 km
	Šentjanž	Šentjanž	960 m
	Krmelj	Tržišče	2,2 km
	Gabrijele	Tržišče	3,3 km
	Malkovec	Tržišče	2,8 km
	Zbure	Zbure	0 km
ostala naselja	Zidani Most	Radeče	3,6 km
	Hotemež	Radeče	0 km
	Loka pri Zidanem Mostu	Radeče	6 km
	Šentjur na Polju	Radeče	8,6 km
	Veliki Cirnik	Tržišče	8,5 km
	Mali Cirnik	Tržišče	7,6 km
	Tržišče	Tržišče	1 km
	Dolenje Laknice	Laknice	0 km
	Gorenje Laknice	Laknice	2,2 km
	Klenovik	Zbure	3,1 km
	Zagrad	Zbure	3,3 km
	Vinica pri Šmarjeti	Zbure	2,6 km
	Radovlja	Zbure	2,3 km
	Orešje	Šmarješke Toplice	2,9 km
	Brezovica	Šmarješke Toplice	0 km

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4:
Potek trase ohranja vse obstoječe povezave naselij. Varianta po celotnem poteku navezuje pet občinskih središč Radeče, Mokronog, Trebelno, Škocjan in Šmarješke Toplice. Slednje so hkrati tudi pomembno lokalno središče. Naselja se vzdolž trase navezujejo preko šestih priključkov, zato je varianta ovrednotena kot zelo primerna.

Varianta I5





Varianta se prične južno od Zidanega Mosta s krožnim križiščem, ki je umeščen na desni breg reke Save in povezuje Zasavski del preko glavnih cest G2-108 in G1-5 ter občinski središči Laško in Celje preko ceste G1-5. Na predvideno traso se navezuje tudi naselje Zidani Most z gospodarsko cono in železniško postajo. Trasa nadaljuje pot čez predor Jelovo ter se nato spusti v dolino Sopote, kjer se naveže s predvidenim priključkom Jagnjenica na lokalno cesto pri naselju Stari Dvor. Na priključek gravitirata lokalni središči Svibno in Jagnjenica ter druga manjša naselja. Posredno se na traso navezuje tudi Radeče preko ceste, ki poteka po dolini Sopote. Varianta nadaljuje pot preko predorov Prelesje in Preska ter se spusti do Mirne. V nadaljevanju ponovno zapelje skozi predor in zavije mimo Brezovice pri Mirni, kjer je predviden priključek Gomila. S severne strani primerno navezuje pomembno lokalno središče Mirna z industrijsko cono in železniško postajo, ustrezno navezuje tudi občinsko središče Šentrupert, preko lokalne ceste, speljane mimo Straže in ostala manjša naselja kot so Trstenik, Straža in Migolica. Z južne strani pa se na predviden priključek Gomila navezuje občinsko središče Trebnje z gospodarskimi conami, železniško postajo in s turistično rekreativnimi objekti. Na priključek gravitirajo tudi naselja Češnjevek, Dolenja Nemška vas, Gorenja Dobrava in Rodine pri Trebnjem. Na koncu se trasa priključi z razcepom Trebnje na dolenjski krak avtocestnega križa.

Tabela 14: Oddaljenost naselij od priključkov v koridorju 3 km - varianta I5

	naselja	priključki	oddaljenost naselij
občinska središča	Radeče	Jagnjenica	2,9 km
	Šentrupert	Gomila	6,2 km
	Trebnje	Gomila	3,9 km
pomembna lokalna središča	Mirna	Gomila	2,9 km
lokalna središča ožjega pomena	Svibno	Jagnjenica	3,7 km
	Jagnjenica	Jagnjenica	1,0 km
ostala naselja	Zidani Most	križišče Zidani Most	1,5 km

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5:
Potek trase ohranja vse obstoječe povezave naselij. Varianta po celotnem poteku navezuje tri občinska središča Radeče, Šentrupert in Trebnje, hkrati pa navezuje tudi pomembno lokalno središče Mirna. Okoliška naselja se na traso navezujejo preko dveh priključkov (Jagnjenica, Gomila). Priključek Gomila omogoča primerno navezavo industrijskih območij Mirne in gospodarskih con znotraj občinskega središča Trebnje. Začetni potek trase s predvidenim križiščem pri Zidanem Mostu posredno navezuje tudi Rimske Toplice, Laško in Celje. Zaradi manjšega števila priključkov, smo varianto ocenili kot manj primerno.

Tabela 15: Stopnja primernosti variant glede na navezovanje in povezovanje naselij

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	**G**	**G1**	P	7
2		**G2**	BP	3
2.1		**G2-n1**	ZP	1
3		**G3**	P	6
3.1		**G3-n1**	BP	5
3.2		**G3-n2**	BP	4
3.3		**G3-n1-n2**	ZP	2
1	**H**	**H1**	ZP	1
2		**H2**	BP	2
1	**I**	**I1**	P	3
2		**I2**	MP	5
3		**I3**	BP	2
4		**I4**	ZP	1
5		**I5**	MP	4

Na odseku G sta z oceno zelo primerno ovrednoteni varianti G2-n1 in G3-n1-n2. Kot najustreznejša se je izkazala varianta G2-n1, saj ima največ predvidenih priključkov in križišč s katerimi primerno navezuje občinska in pomembna lokalna središča z gospodarskimi in športno rekreacijskimi conami. Z oceno bolj primerno so ocenjene variante G2, G3-n1 in G3-n2. Od omenjenih variant je najbolj ustrezna varianta G2, ki ima največ priključkov in predvidenih križišč, preko katerih naveže občinska

središča in središče regionalnega pomena. Po številu priključkov ji sledita varianti G2 in G3-n1. Z oceno primerno sta vrednoteni varianti G1 in G3. Trasa G1 je uvrščena na zadnje mesto, saj naveže najmanj občinskih središč in pomembnih lokalnih središč.
Na odseku H ocenjujemo, da je varianta H1 primernejša od variante H2, saj ima po celotnem poteku trase en priključek več, kot varianta H2. Trasa H1 naveže tudi več občinskih središč.
Na odseku I je z oceno zelo primerno ovrednotena varianta I4. Trasa preko šestih priključkov naveže pet občinskih središč. Takoj za njo sledi varianta I3, ki je ocenjena kot bolj primerna. Varianta I1 je z vidika navezovanja in povezovanja naselij ocenjena kot primerna, saj ima po celotni dolžini trase manj priključkov kot prej omenjeni varianti. Varianti I2 in I5 sta ocenjeni kot manj primerni. Ustreznejša varianta v tej kategoriji ocene je I5, saj naveže več občinskih središč kot varianta I2.

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

Tabela 16: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na navezovanje in povezovanje naselij

odsek G	**odsek H**	**odsek I**
G2-n1	H1	I4

Kadar so pri predlagani kombinaciji variant na odseku I izbrane predvidene variante I5, I4 ali I3, kombinacija s H odsekom ni potrebna.

6 POSELITEV (STANOVANJSKE POVRŠINE, CENTRALNE DEJAVNOSTI IN PROIZVODNJA)

6.1 Opis stanja

Poselitveni vzorec je odraz naravnih in zgodovinskih razmer. Zanj so značilni velika razpršenost in majhnost naselij v razmerju do števila prebivalcev ali površine. Značilna je zgoščena poselitev dolinskih oz. ravninskih delov. Razvoj rudarstva in industrije v Zasavju ter industrije na osi Šentjur – Celje ter Radeče – Sevnica – Krško je poselitev skoncentrirala v večjih naseljih ob vodotokih, predvsem pa ob prometnicah.

V večjih mestih in naseljih kot so Šentjur, Celje, Laško,Trbovlje, Hrastnik, Radeče, Sevnica, Škocjan, Šentrupert, Mirna, Mokronog, Trebelno in Trebnje, prevladujejo središčno gospodarske, družbene in kulturne funkcije širšega območja. Omenjeni kraji predstavljajo območja gostejše poselitve, ki imajo v glavnem stanovanjske površine, med katerimi so se razvile centralne dejavnosti, območja proizvodnih dejavnosti ter številna delovna mesta. Posamezni kraji vzbujajo zanimanje investitorjev za umeščanje njihovih investiciji na območje mesta.

V urbaniziranem, ravninskem območju je pričakovati nadaljnje naraščanje prebivalstva. S tem so povezani negativni vplivi urbanizacije, ki se kažejo v prostorskih zgostitvah prebivalstva in dejavnosti kot izvor onesnaženja, degradacij okolja ter vir socialnih problemov.

Zaradi prilagajanja fizičnim pogojem obravnavanega prostora so v hribovitem svetu naselja majhna, razpršena in tradicionalno navezana na ruralno zaledje. Posledica takega poselitvenega razvoja se odraža v izjemni arhitekturni identiteti in kulturni dediščini, ki je prisotna v številnih naseljih.

6.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

V poglavju obravnavamo vpliv variant na stanovanjsko poselitev ter centralne in proizvodne dejavnosti. Kot bolj primerne so ocenjene variante, ki manj posegajo v območje naselij in obstoječo poselitev, ne navezujejo območij proizvodnih dejavnosti preko poselitvenih predelov, omogočajo kakovostno širitev naselij in nadaljnji razvoj dejavnosti ter nudijo skladen urban razvoj ob upoštevanju racionalne rabe prostora.

Vpliv smo ocenili glede na potek nove cestne povezave. Kadar varianta zapelje v bližino stanovanjskih površin ali jih preseka je vpliv največji. Če trasa zavije po robu naselja, je vpliv na poselitev manjši. Vpliva ni, kadar se potek trase odmika od stanovanjskih površin.

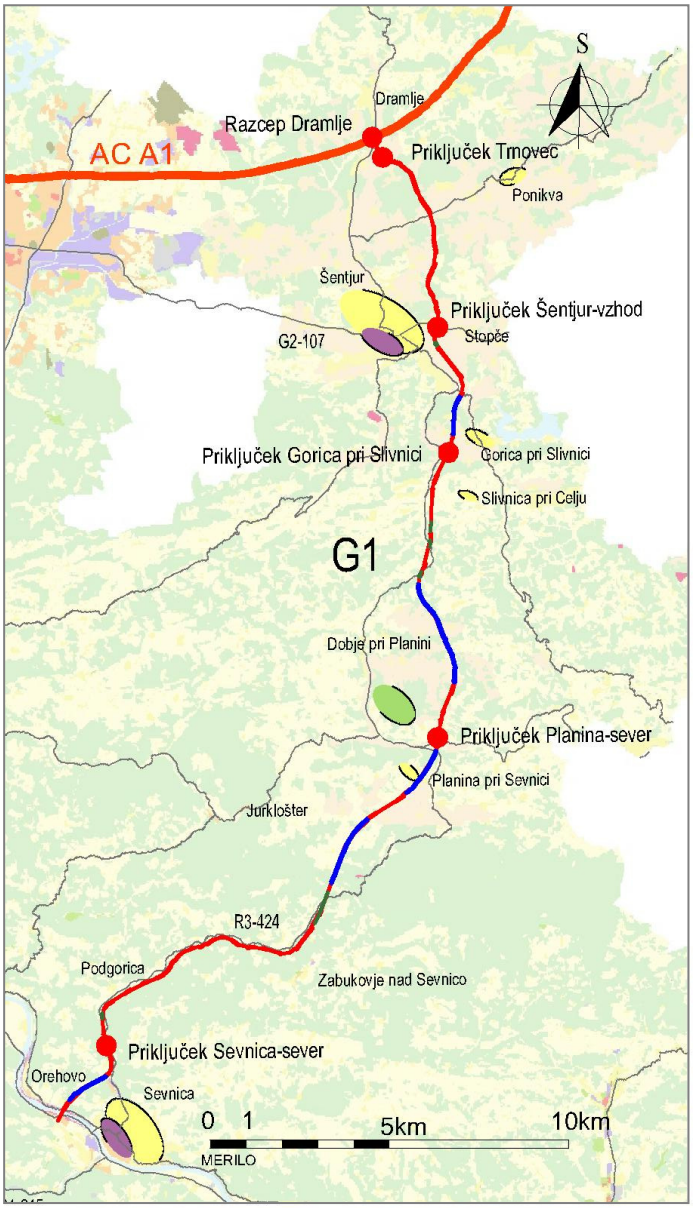
Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant glede na poselitev smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja.

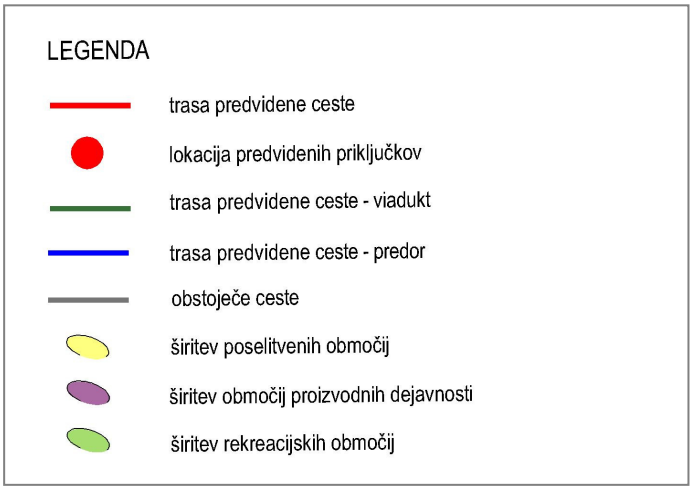
Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

6.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant

Varianta G1





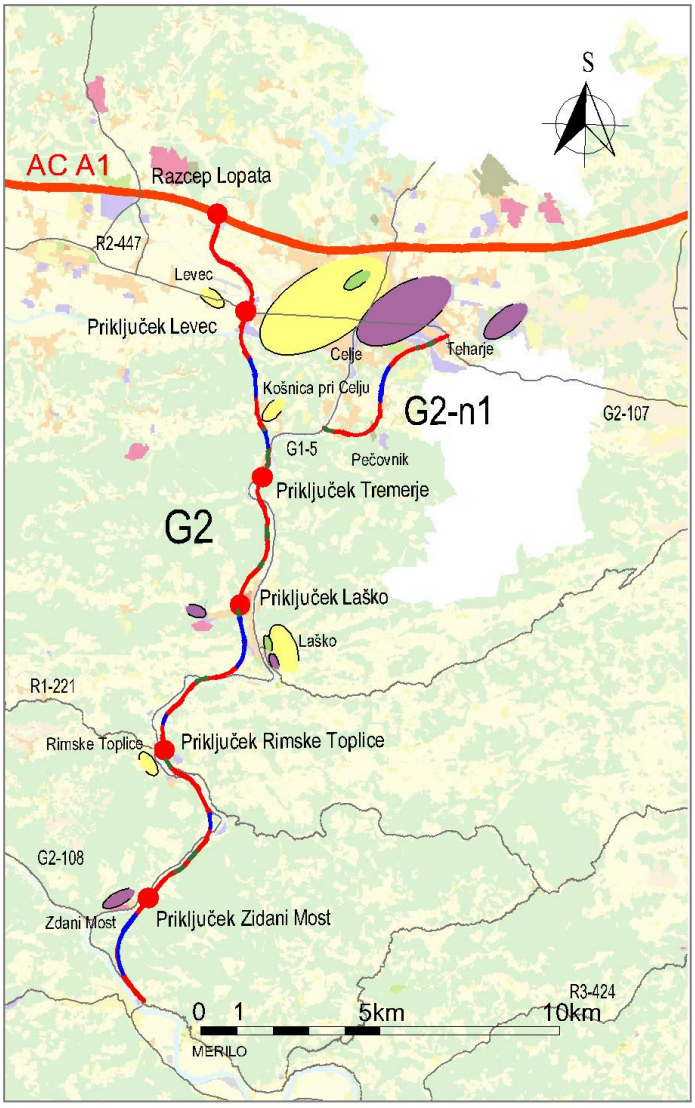
Varianta G1 pri avtocestnem razcepu Dramlje poteka po robu stanovanjskih površin naselja Trnovec in se s potekom trase do priključka Šentjur-vzhod izogiba poselitvenim območjem. Odmiki od gostejših poselitvenih območij so zadostni. Varianta po vzhodni strani obide stanovanjske površine in centralne dejavnosti Šentjurja ter omogoča nadaljnji razvoj obstoječe poselitve. Pred priključkom Šentjur-vzhod zapelje na krajšem odseku po robu zaselka Vodeb. Pri naselju Bezovje pri Šentjurju zavije po robu stanovanjskih površin in z izvennivojskimi deviacijami predvidenega priključka Šentjur-vzhod poseže na stanovanjska območja. Predviden priključek navezuje poslovne cone Šentjurja preko stanovanjskih površin. V nadaljevanju se trasa spusti do naselja Črnolica, kjer preseka tri objekte. Južno od priključka Gorice pri Slivnici zapelje na stanovanjska območja in se spusti do naselja Vodice pri Slivnice, kjer poseže na območje stanovanjskih hiš. Južno od Kostrivnice varianta z vkopom preseka manjši zaselek Smeh. Tudi s potekom mimo zaselka Zalokar poseže na stanovanjsko območje. Priključek Planina-sever je umeščen tako, da preseka manjše stanovanjske površine. Ko varianta zapelje mimo naselja Golobinjek pri Planini, z vkopom poseže na območje stanovanjskih hiš. V nadaljevanju se varianta izogiba poseljenim območjem, na odsekih, kjer je zahtevnejši teren pa naselja nemoteno obide s predori. Predviden priključek Sevnica-sever je umeščen tako, da območja proizvodnih dejavnosti navezuje preko stanovanjskih površin, kar je manj primerno. Varianta se ponovno približa stanovanjskemu območju, ko z vkopom preseka naselji Orešje nad Sevnici in Legoje.

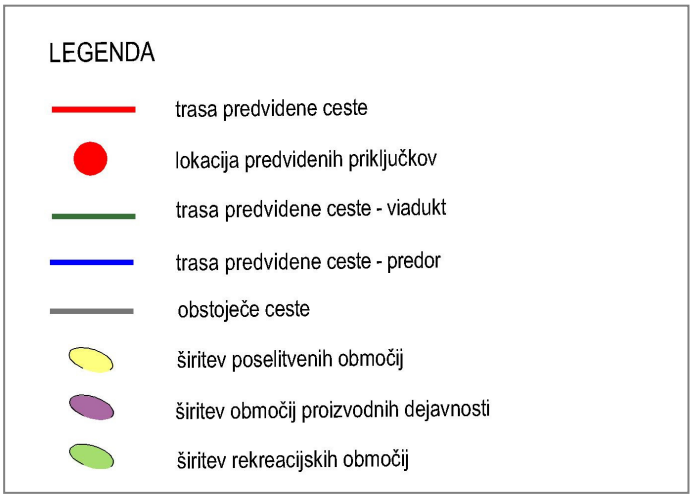
Tabela 2: Število predvidenih rušitev na trasi G1

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
G1	40	11

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Varianta se izogiba območjem gostejše poselitve, medtem ko se območjem nižje gostote približuje in jih celo seka (Arzenšek, Smeh, Zalokar,…). V koridorju nove cestne povezave je za rušitev predvidenih 40 objektov. Priključka Šentjur-vzhod in Sevnica-sever navezujeta večji del proizvodnje preko stanovanjskih površin, kar je neustrezno. Celotni potek trase se izogiba območjem centralnih dejavnosti. Varianto z vidika poselitve ocenjujemo kot manj primerno, saj poruši v primerjavi z ostalimi trasami na tem odseku veliko objektov.

Varianta G2





Naselja Levec, Medlog, Babno in Lava so širše mestno območje Celja. Omenjeni kraji imajo v glavnem stanovanjske površine, med katerimi so se mestoma razvile tudi centralne in proizvodne dejavnosti. Slednje se preko ceste R2-447 primerno navezujejo na predviden priključek Levec. Južno od priključka zapelje trasa po robu dveh manjših stanovanjskih površin. Z nadaljnjim potekom s predorom prebije pobočje Huma in se približa naselju Košnica pri Celju, ki ga zaobide po zahodni strani. Predno zapelje v predor Slomnik preseka območje stanovanjskih površin nizke gostote.
Pri Pečovniku se vzhodno odcepi predvidena navezovalna cesta G2-n1, ki po jugovzhodni strani obide gosto poselitveno jedro mesta Celja in se naveže na avtocestni priključek Celje-vzhod. Navezovalna cesta zapelje na levi breg Savinje, kjer z deviacijo poseže na rob stanovanjskih površin. Pri Selcah preseka večje območje centralnih dejavnosti, sicer se pa primerno izogiba poseljenim območjem. Omenjena povezovalna cesta neposredno navezuje območja proizvodnih dejavnosti in jih na predvideno traso priključi, ne da bi sekala stanovanjske površine.
Varianta G2 pri predvidenem priključku Tremerje nadaljuje smer proti jugu. Pri zaselku Majcen ponovno preseka manjše območje stanovanjskih hiš. Pot nadaljuje vzporedno z železnico in obstoječo cesto G1-5, mimo zaselkov Šipek in Gavge, kjer poseže na rob stanovanjskih površin. S potekom trase mimo naselja Debro poteka na kratkem odseku v neposredni bližini stanovanj. Pred priključkom Laško preseka pet objektov. Predviden priključek je umeščen tako, da preči območja centralnih dejavnosti in stanovanjske objekte. Preko priključka se ustrezno navezujejo območja proizvodnih dejavnosti Laškega in Zgornje Rečice. Proizvodnja Pivovarne Laško, ki se nahaja na levem bregu Savinje se preko predvidenega mostu pri naselju Marija Gradec, naveže na obstoječo cesto G1-5. Omenjena cesta se na novo cestno

povezavo v smeri proti severu naveže s predvidenim priključkom Laško, v smeri proti jugu pa s priključkom Rimske Toplice.
Trasa v nadaljevanju zavije mimo stanovanjskih površin Laškega ter zapelje skozi predor Šmihel in Strmca. Pri izhodu iz predora Strmca poseže na manjša območja stanovanjskih površin. Z nadaljnjim potekom poseže na stanovanjska območja pri naselju Modrič. Večjemu poselitvenemu jedru se trasa ponovno približa pri Rimskih Toplicah. Pred priključkom preseka naselje Strensko. Predviden priključek Rimske Toplice navezujejo proizvodne dejavnosti z levega in desnega brega Save preko stanovanjskih površin, kar je manj primerno. Območjem centralnih dejavnosti se ustrezno izogne. Južno od Zdravilišča Rimske Toplice poseže trasa na rob manjšega zaselka in zapelje čez predor Grmada. Pri izhodu iz predora preseka štiri objekte. V nadaljevanju zapelje trasa po robu naselja Briše in s predvidenim priključkom nekajkrat poseže na stanovanjske površine. S potekom mimo zaselka Amerika znova preseka stanovanjska območja. Pri izhodu iz predora Površnik še zadnjič zapelje čez stanovanjske površine naselja Slap.

Tabela 3: Število predvidenih rušitev na trasi G2

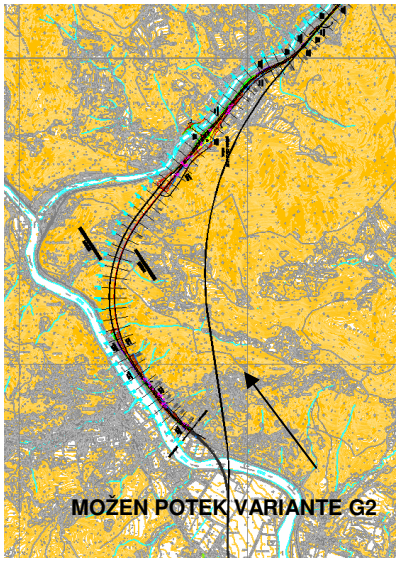
varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
G2	143	17

Tabela 4: Število predvidenih rušitev na trasi G2-n1

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
G2-n1	155	17

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Varianta se izogiba območjem gostejše poselitve, medtem ko se območjem nižje gostote približuje in jih velikokrat celo preseka. V koridorju nove cestne povezave je za rušitev predvidenih 143 objektov. Trasa ustrezno navezuje območja proizvodnih dejavnosti, vendar ne po celotni dolžini. Dobro navezuje proizvodnjo Celja in Laškega, medtem ko proizvodnjo Rimskih Toplic naveže preko stanovanjskih površin, kar je manj primerno. Varianta se ustrezno izogiba tudi območjem centralnih dejavnosti. Manjši vpliv je prisoten pri predvidenem priključku Laško, kjer trasa z viaduktom poseže nanje. Traso z vidika poselitve ocenjujemo kot najmanj primerno.

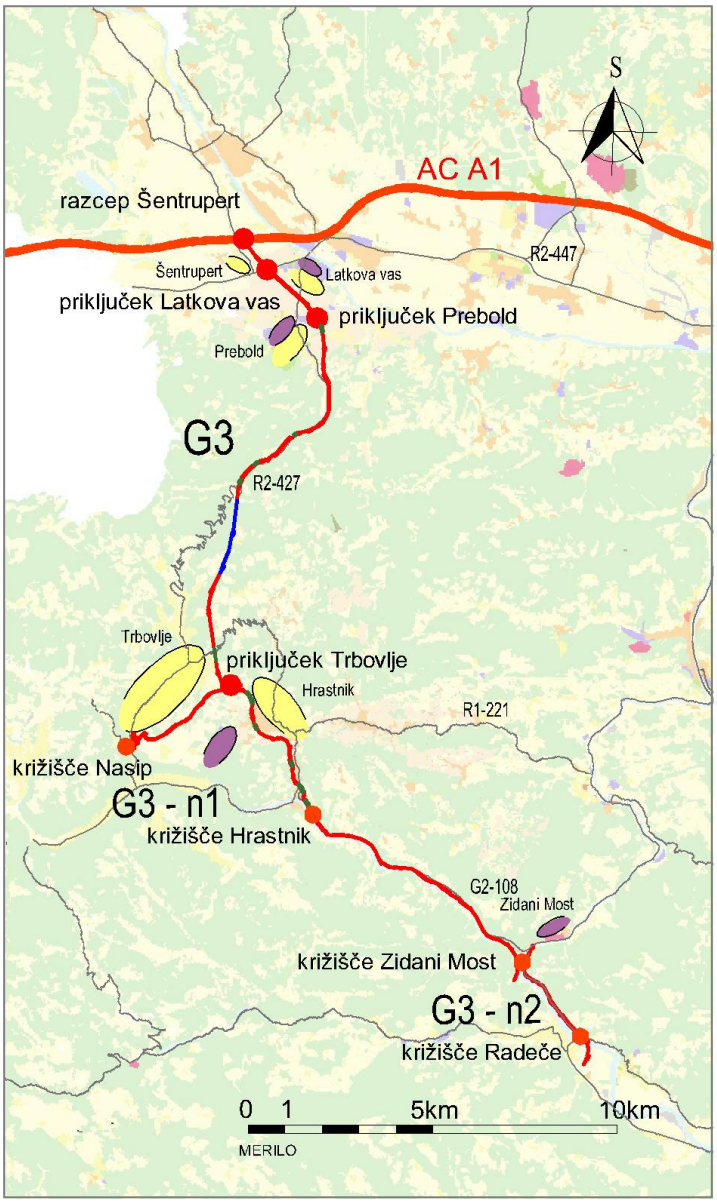
Ker varianta G2 na delu od Zidanega Mostu do Radeč poruši veliko število hiš, je možnost prestavitve trase v predor. S tem hiše ohranimo, poveča pa se investicija. Obstaja tudi možnost, da se cesta zgradi na trasi železnice, ko se ta prestavi. Tudi v tem primeru se izognemo rušitvam, investicija se ne poveča, nastane pa nova (železnica). Če varianto G2 na tem odseku optimiziramo je lahko končna ocena vrednotenja trase boljša.

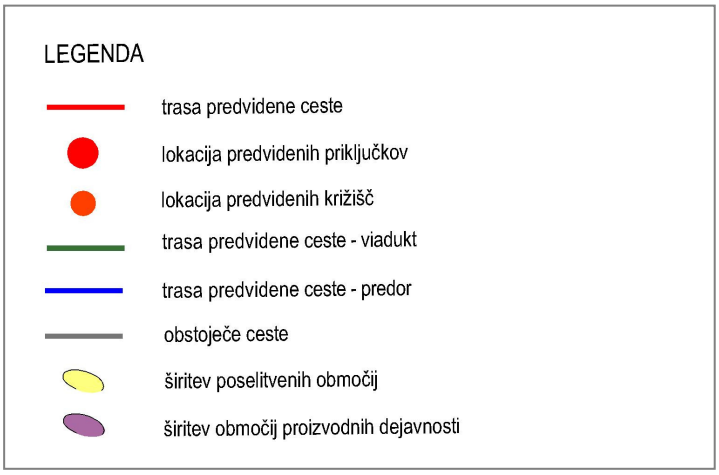


Slika 1: Možen potek trase G2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1:
Navezovalna cesta G2-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G2, dodatno poruši 12 objektov, tako da je na celotnem poteku nove cestne povezave predvidenih 155 rušitev, kar je največje število rušitev v primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku. Varianta primerno naveže tudi območja proizvodnih dejavnosti Teharja in Štor, medtem ko območja centralnih dejavnosti pri Selcah grobo preseka. Traso z vidika poselitve ocenjujemo kot najmanj primerno.

Varianta G3





Začetni potek trase mimo Šentruperta poseže s predvidenim priključkom Latkova vas na manjše stanovanjsko območje. Priključek ustrezno navezuje območja proizvodnih dejavnosti, ki se nahajajo v Latkove vasi. Trasa nadaljuje potek mimo lokalnega središča Latkova vas, kjer na kratkem odseku zapelje v neposredno bližino stanovanjskega območja. Nadaljnji potek trase se izogne prečkanju stanovanjskih površin in centralnih dejavnosti znotraj Prebolda. Predviden priključek Prebold navezuje območja proizvodnih dejavnosti preko stanovanjskih površin, kar je manj primerno. Trasa nadaljuje smer mimo naselja Sv. Lorenca, kjer poseže na rob stanovanjskih površin. S potekom po vznožju Burkeljčevega hriba prav tako preseka stanovanjski objekt. V nadaljevanju zapelje mimo razpršenih hribovskih naselij, severnega obronka Posavskega hribovja.

Naslednje stanovanjsko območje, ki se razprostira po ozki dolini in ga trasa preseka po severovzhodni strani so Trbovlje.

Od priključka Trbovlje se odcepi predvidena navezovalna cesta G3-n1, ki obide Trboveljsko poselitveno jedro po južni strani in ga delno preseka pred priključevanjem na obstoječo cesto G2-108. Nova navezovalna cesta primerno poveže območja proizvodnih dejavnosti in energetske objekte z zahodnim delom Zasavske doline (Zagorje ob Savi, Litija).

V nadaljevanju se varianta G3 po zahodni strani približa naselju Prapretno pri Hrastniku in ga preseka. Na tem delu potek trase onemogoča širitev poselitve proti zahodu. Naslednje stanovanjsko območje, ki ga trasa ponovno preseka je severno od železniške postaje Hrastnik. Trasa se na tem odseku spusti proti obstoječi cesti G2-108, na katero se naveže s krožnim križiščem. Križišče dobro navezuje območja proizvodnih dejavnosti Hrastnika. Trasa nato zavije vzporedno s Savo v smeri proti Zidanem Mostu. S potekom mimo naselja Suhadol preseka štiri objekte. Pred železniško postajo Zidani Most trasa ponovno preseka šest objektov in se nato priključi na navezovalno cesto G3-n2. Slednja se približa stanovanjskim površinam le pri naselju Slap, kjer s predvidenim krožiščem poseže na območja centralnih dejavnosti.

Tabela 5: Število predvidenih rušitev na trasi G3

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
G3	28	7

Tabela 6: Število predvidenih rušitev na trasi G3-n1

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
G3-n1	38	8

Tabela 7: Število predvidenih rušitev na trasi G3-n2

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
G3-n2	28	7

Tabela 8: Število predvidenih rušitev na trasi G3-n1-n2

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
G3-n1-n2	38	8

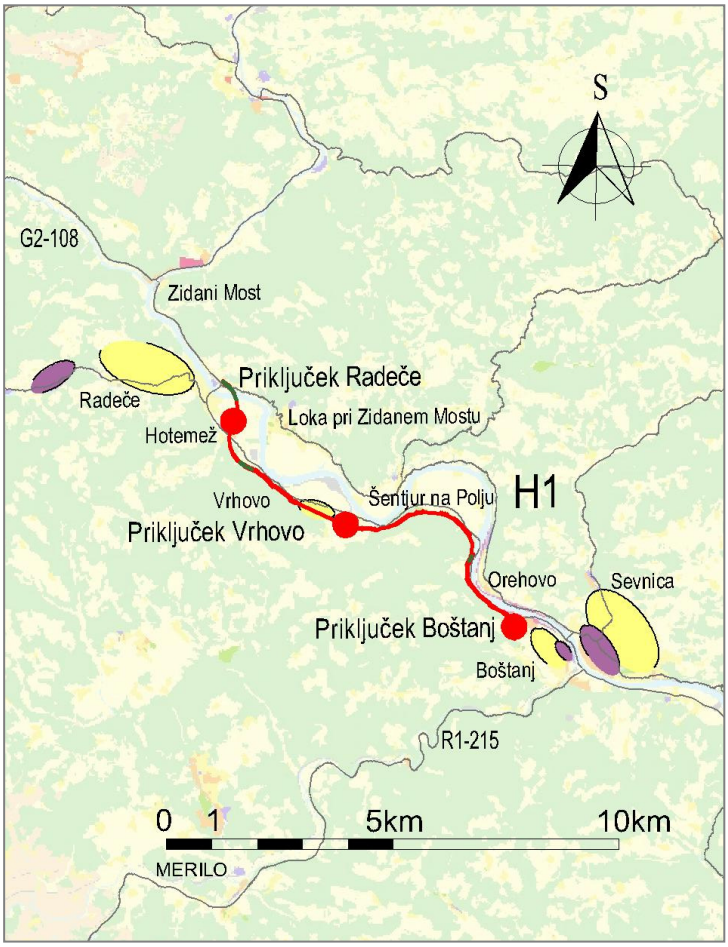
Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
V koridorju nove cestne povezave je za rušitev predvidenih 28 objektov. Varianta s predvidenimi priključki in križišči ustrezno navezuje območja proizvodnih dejavnosti, nekoliko slabšo navezavo omogoča le priključek Prebold, ki proizvodnjo naveže preko stanovanjskih površin. Varianta se ustrezno izogiba območjem centralnih dejavnostih. Varianto z vidika poselitve ocenjujemo kot bolj primerno.

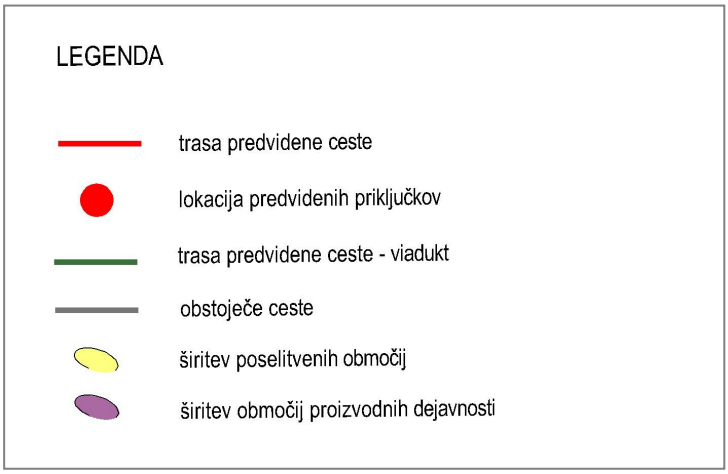
Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Navezovalna cesta G3-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno poruši 10 objektov, tako da je skupno število porušenih objektov 38. Ustrezno naveže tudi območja proizvodnih dejavnosti in energetske objekte zahodnega dela Zasavske doline (Zagorje ob Savi, Litija). Varianta se po celotnem poteku trase izogiba območjem centralnih dejavnosti. Varianto z vidika poselitve ocenjujemo kot primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:
Navezovalna cesta G3-n2, poleg vsega naštetega pri varianti G3, navezuje proizvodnjo Radeč preko stanovanjskih površin. Takšno navezovanje je manj primerno, saj neugodno vpliva na prebivalce. Varianta na izteku trase poseže tudi na manjše območje centralnih dejavnosti, zato varianto G3-n2 z vidika poselitve vrednotimo slabše kot varianto G3, čeprav sta obe ocenjeni kot bolj primerni.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:
Varianta G3-n1-n2 je sinteza variant G3, G3-n1 in G3-n2, zato ima precejšnji vpliv na poselitev. V koridorju nove cestne povezave je za rušitev predvidenih 38 objektov. Varianto z vidika poselitve ocenjujemo kot primerno.

Varianta H1





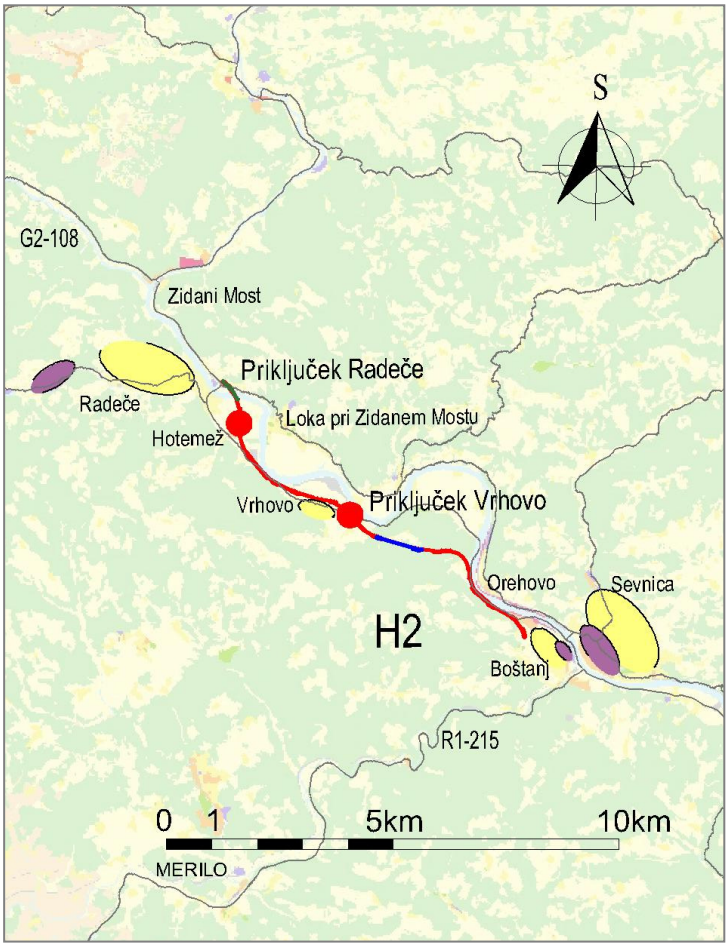
Zahodna deviacija priključka Radeče poseže na območje centralnih dejavnosti. Iz zahodne smeri se na predvideno traso preko stanovanjskih površin v Radečah, navezujejo območja proizvodnih dejavnosti. V nadaljevanju se trasa približa naselju Hotemež in zavije po vzhodni strani stanovanjskega območja. Preko viadukta zapelje mimo naselja Breška vas in se spusti po robu naselja Vrhovo. Na tem delu je predviden nov priključek, ki navezuje proizvodnjo hidroelektrarne v ustrezni oddaljenosti od stanovanjskih površin. S potekom mimo naselja Prapretno preseka manjše poselitveno območje. V nadaljevanju poseže na stanovanjska območja tudi pri zaselku Lisičja Jama in Redna.

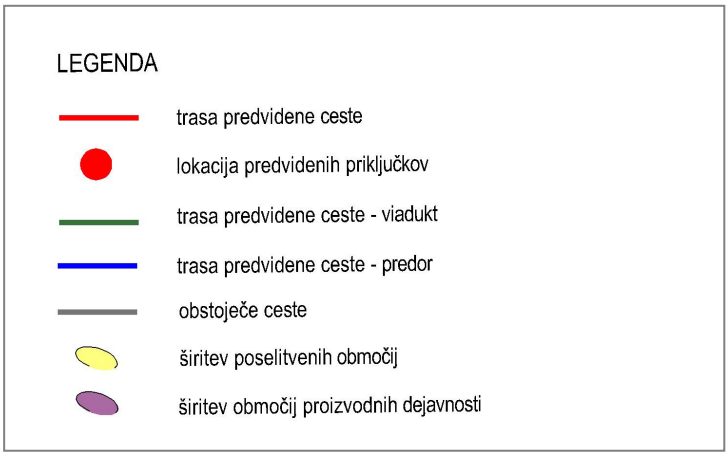
Tabela 9: Število predvidenih rušitev na trasi H1

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
H1	15	3

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1:
Varianto H1 z vidika poselitve ocenjujemo kot bolj primerno, saj preseka manj stanovanjskih površin kot varianta H2. V koridorju nove cestne povezave je za rušitev predvidenih 15 objektov. Predvidena priključka Vrhovo in Boštanj ustrezno navezuje območja proizvodnih dejavnosti, medtem ko priključek Radeče naveže proizvodnjo posredno preko stanovanjskih površin. Varianta poseže na območja centralnih dejavnosti pri Radečah, sicer se pa izogiba posegom na ta območja oz. jih preči z viaduktom in s tem zmanjšuje negativni vpliv.

Varianta H2





Zahodna deviacija priključka Radeče poseže na območja centralnih dejavnosti. Iz zahodne smeri se na predvideno traso preko stanovanjskih površin v Radečah, navezujejo območja proizvodnih dejavnosti. Pri naselju Hotemež poteka varianta po robu območij centralnih dejavnosti. S potekom mimo Breške vasi zapelje na rob stanovanjskih površin in se spusti do naselja Vrhovo, kjer na petih odsekih preseka posamezne stanovanjske hiše. Na tem delu je predviden priključek Vrhovo, ki v ustrezni oddaljenosti od poselitve navezuje proizvodnjo hidroelektrarne. V nadaljevanju zapelje trasa čez stanovanjske površine pri naselju Prapretno, nato pa pri zaselku Lisičja Jama in Redna preseka nekaj stanovanjskih hiš.

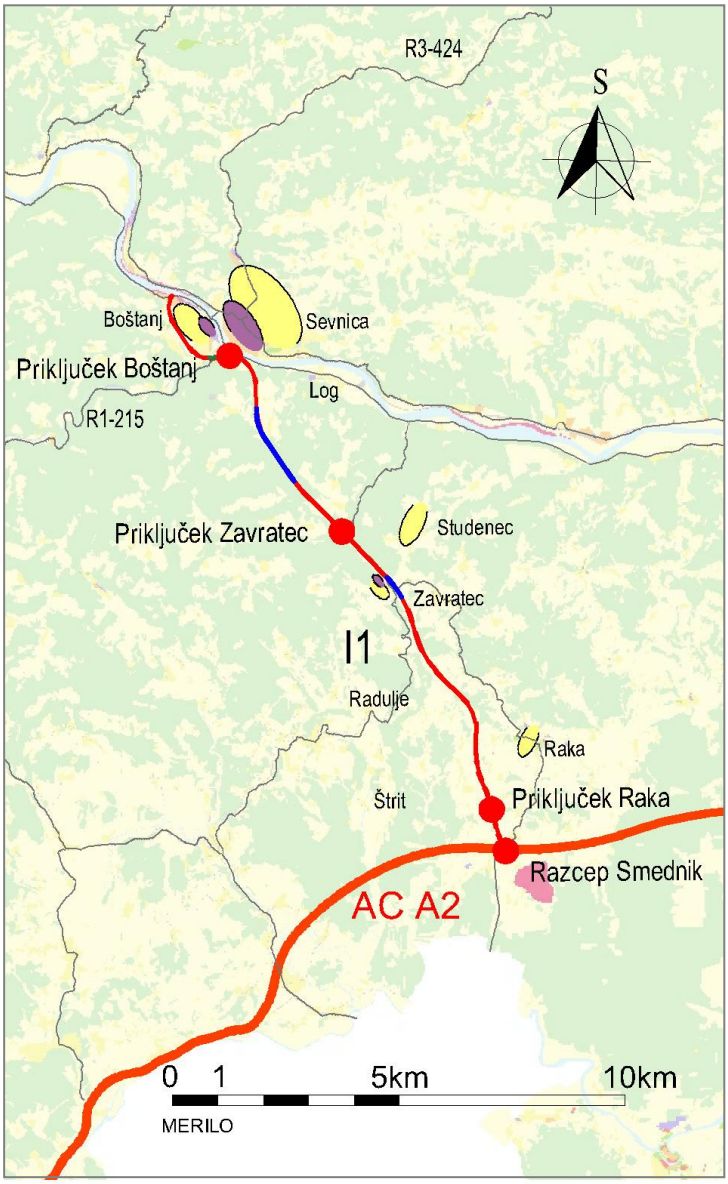
Tabela 10: Število predvidenih rušitev na trasi H2

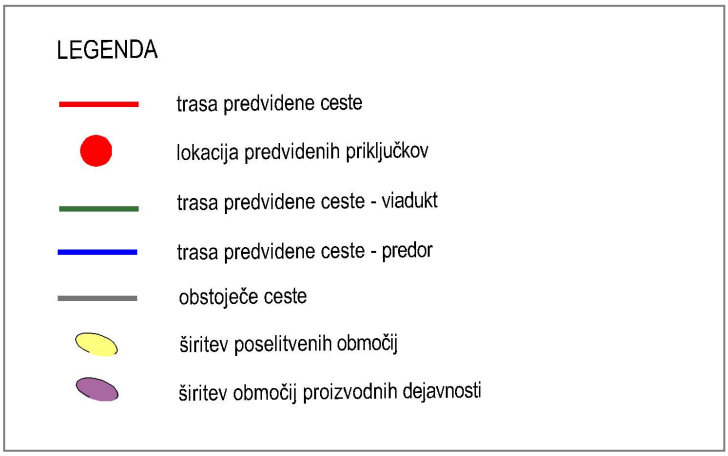
varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
H2	31	6

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2:

Varianto z vidika poselitve ocenjujemo kot primerno, saj s potekom mimo naselja Vrhovo preprečuje širjenje obstoječe poselitve proti severu. Potrebna bo ustrezna ureditev s protihrupnimi ograjami za zmanjšanje negativnega vpliva ceste. V koridorju nove cestne povezave je za rušitev predvidenih 31 objektov. Priključek Radeče posredno navezuje območja proizvodnih dejavnosti preko stanovanjskih površin, kar je neugodno za prebivalce, medtem ko priključek Vrhovo dobro naveže tamkajšnjo proizvodnjo. Varianta poseže na območja centralnih dejavnosti pri Radečah, sicer se pa izogiba posegom na ta območja oz. jih preči z viaduktom in s tem zmanjšuje negativni vpliv.

Varianta I1





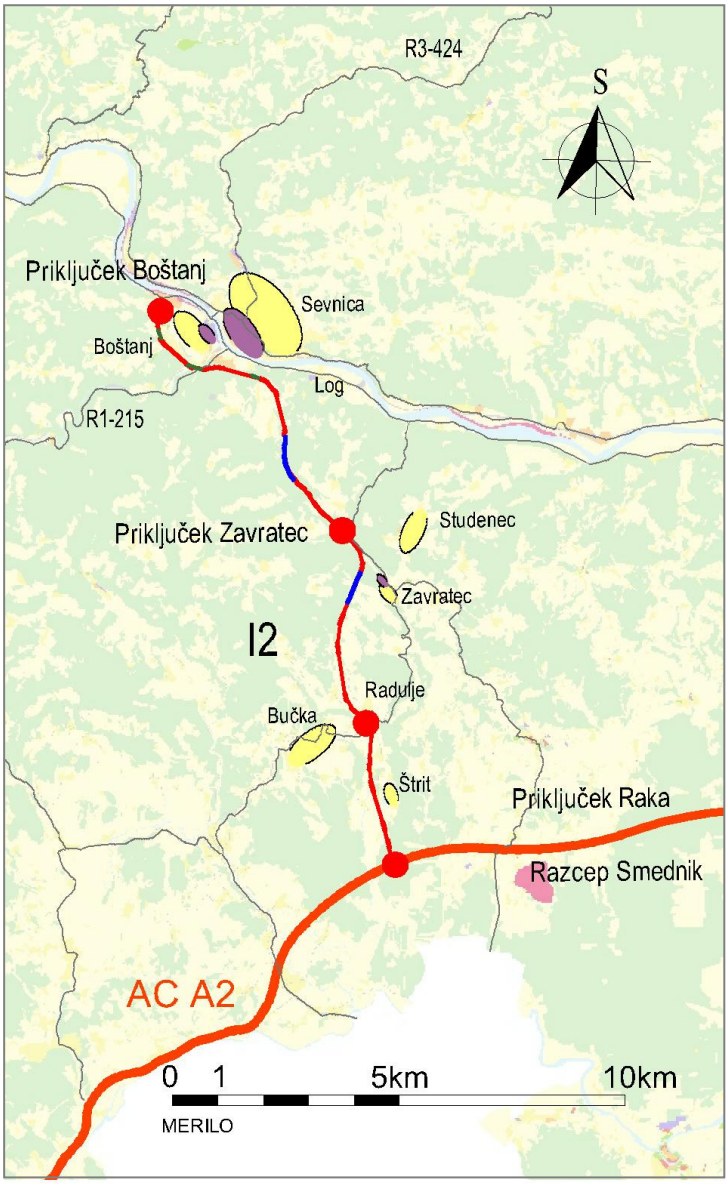
Začetni potek trase preseka območje centralnih dejavnosti severnega dela Boštanja in manjše stanovanjsko območje, locirano severno od zaselka Puše. Smer nadaljuje mimo naselja Boštanj, kjer zapelje v primerni oddaljenosti od stanovanjskih objektov, odmiki od stanovanjskih površin so zadostni za ukrepe, ki zmanjšajo negativne vplive ceste. V nadaljevanju preseka stanovanjska območja in območja centralnih dejavnosti pri Dolenjem Boštanju. Na tem delu je predviden priključek Boštanj, na katerega se navezujejo območja proizvodnih dejavnosti z levega in desnega brega Save. Trasa nato preseka zahodni del naselja Radna in se v smeri proti jugu izogiba poseljenim območjem. Pri predvidenem priključku Zavratec, z izvennivojsko deviacijo poseže na manjše območje počitniških hiš, sicer pa s priključkom ustrezno navezuje območja proizvodnih dejavnosti. Z nadaljnjim potekom zapelje skozi predor in nemoteno obide naselje Zavratec. Pri naselju Zabukovje pri Raki poteka na dveh kratkih odsekih v neposredni bližini stanovanjskih površin.

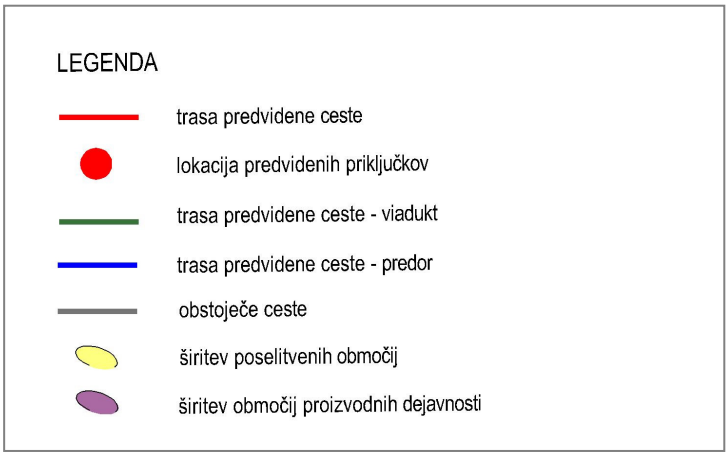
Tabela 11: Število predvidenih rušitev na trasi I1

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
I1	15	5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
V koridorju nove cestne povezave je za rušitev predvidenih 15 objektov. Varianta ustrezno navezuje preko predvidenih priključkov območja proizvodnih dejavnosti, ki se nahajajo v Boštanju, Sevnici in Zavratcu. Na območja centralnih dejavnosti poseže na treh odsekih. Traso z vidika poselitve ocenjujemo kot primerno.

Varianta I2





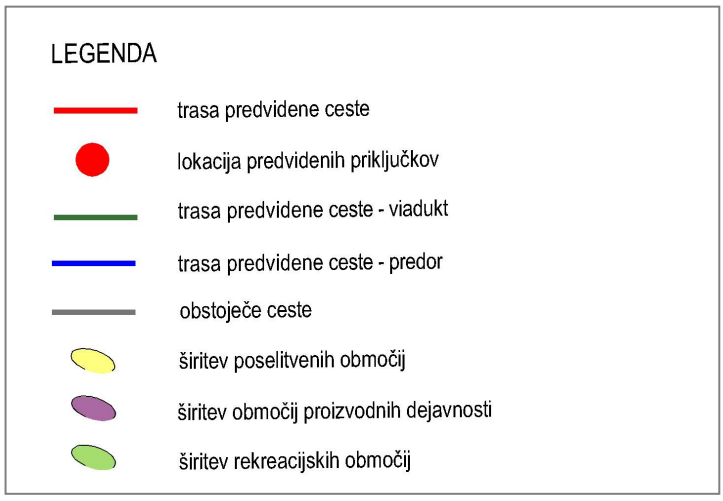
Na novo cestno povezavo se preko priključka Boštanj primerno navezujejo območja proizvodnih dejavnosti. Trasa zavije po zahodni strani Boštanja, preko manjšega stanovanjskega območja pri zaselku Puše in se spusti do naselja Radna. Na tem delu zavije proti jugu in ne posega na poselitvena območja. Pri predvidenem priključku Zavratec, z izvennivojsko deviacijo poseže na manjše območje počitniških hiš, sicer pa s priključkom ustrezno navezuje območja proizvodnih dejavnosti. S potekom mimo naselja Gorenje Radulje neposredno poseže na rob stanovanjskih površin. Varianta pri nadaljnjem poteku zapelje s predvideno izvennivojsko deviacijo po robu naselja Dule in se do izteka trase izogne vsem poseljenim območjem.

Tabela 12: Število predvidenih rušitev na trasi I2

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
I2	10	3

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2:
Varianto z vidika poselitve ocenjujemo kot bolj primerno, saj poteka v ustrezni oddaljenosti od obstoječih stanovanjskih površin in omogoča njihovo nadaljnjo širitev. V koridorju nove cestne povezave je za rušitev predvidenih 10 objektov. Na dveh odsekih z ustreznim odmikom od stanovanjskih površin navezuje območja proizvodnih dejavnosti Boštanja, Sevnice in Zavratca. Varianta se po celotnem poteku trase izogiba območjem centralnih dejavnosti.

Varianta I3



Južno od naselja Slap zapelje varianta z viaduktom čez območje centralnih dejavnosti in se spusti do naselja Hotemež, kjer zapelje na rob poselitvenega območja. Na tem delu je predviden priključek Radeče, ki z zahodne smeri preko stanovanjskih površin navezuje območja proizvodnih dejavnosti. V nadaljevanju se varianta izogiba poselitvenim območjem, odmiki od stanovanjskih površin so zadostni za ukrepe, ki zmanjšajo negativne vplive ceste. Pri naselju Tržišče poseže s predvidenim priključkom na območje centralnih dejavnosti. Priključek navezuje proizvodne cone Krmelja z zadostnimi odmiki od stanovanjskih površin. Varianta nadaljuje pot proti jugu in zapelje mimo naselja Zbure. Zahodno od poselitvenega jedra preseka tri objekte. V nadaljnjem poteku se približa poselitvenemu območju pri Šmarjeti in zapelje mimo Brezovice. Na tem odseku znova preseka območje poselitve, deloma ga prečka z viaduktom. Zadnje poselitveno območje preseka pri razcepu Kronovo.

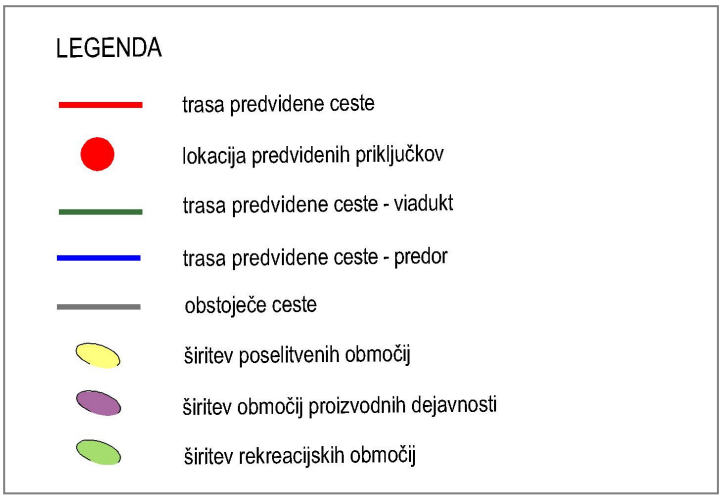
Tabela 13: Število predvidenih rušitev na trasi I3

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
I3	28	5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3:

V koridorju nove cestne povezave, je v primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku, za rušitev predvidenih največ objektov. Celoten potek trase poruši 28 objektov. Priključek Radeče navezuje območja proizvodnih dejavnosti posredno preko stanovanjskih površin, s čimer negativno vpliva na bivalne razmere, medtem ko priključek Tržišče ustrezno naveže proizvodnjo Krmelja z zadostnimi odmiki od poselitve. Varianta dvakrat poseže na območja centralnih dejavnosti. Čez omenjena območja zapelje pri naselju Slap in pri predvidenim priključkom Tržišče. Traso z vidika poselitve ocenjujemo kot manj primerno.

Varianta I4



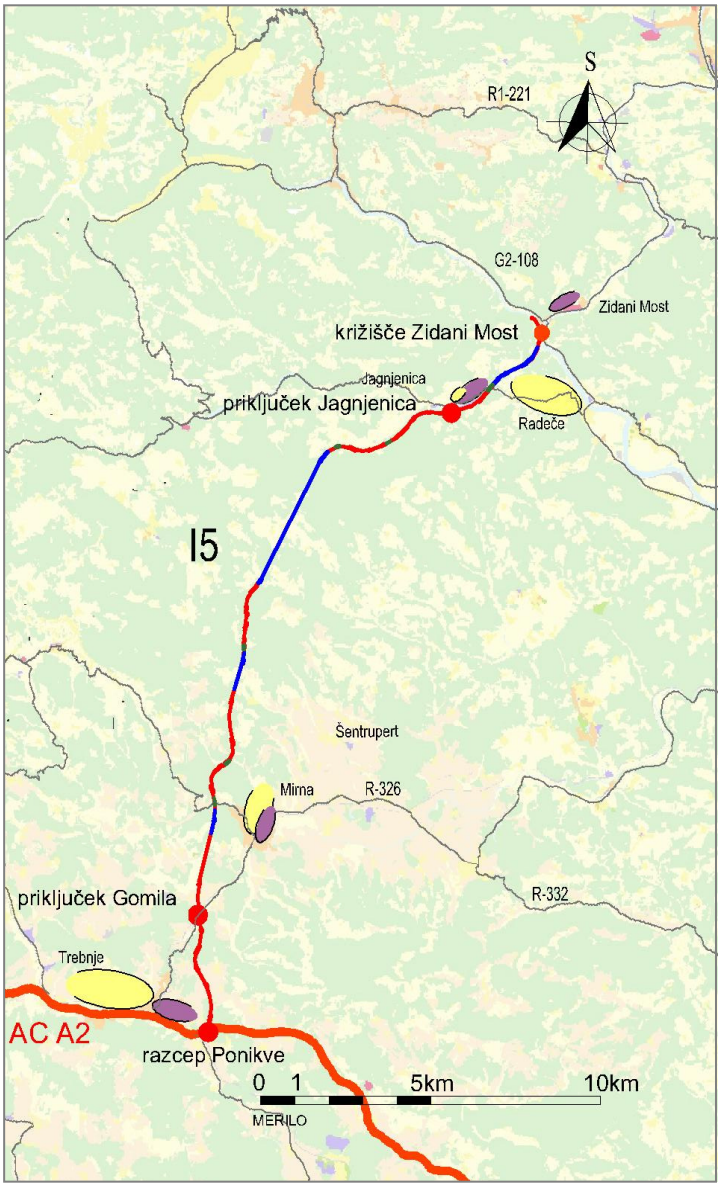
Južno od naselja Slap zapelje varianta z viaduktom čez območje centralnih dejavnosti in se spusti do naselja Hotemež, kjer se nekoliko približa območju poselitve. Na tem delu je predviden priključek Radeče, ki z zahodne smeri preko stanovanjskih površin navezuje območja proizvodnih dejavnosti. V nadaljevanju se varianta izogiba poselitvenim območjem, odmiki od stanovanjskih površin so zadostni za ukrepe, ki zmanjšajo negativne vplive ceste. Nadaljnji potek trase se približa naselju Šentjanž, kjer s predvidenim priključkom poseže na stanovanjske površine. Severni del naselja Krmelj primerno obide z viaduktom, južni del pa preseka preko območij centralnih dejavnosti. Trasa se ponovno približa območjem poselitve pri naselju Tržišče. S predvidenim priključkom poseže na območje, ki je namenjeno centralnim dejavnostim. Priključek navezuje proizvodne cone Krmelja z ustrezno oddaljenostjo od stanovanjskih površin. Varianta nadaljuje smer proti jugu in zapelje mimo naselja Zbure. Zahodno od poselitvenega jedra preseka tri objekte. V nadaljnjem poteku se približa poselitvenemu območju pri Šmarjeti in zapelje mimo Brezovice. Na tem odseku znova preseka območje poselitve, deloma ga prečka z viaduktom. Zadnje poselitveno območje preseka pri razcepu Kronovo.

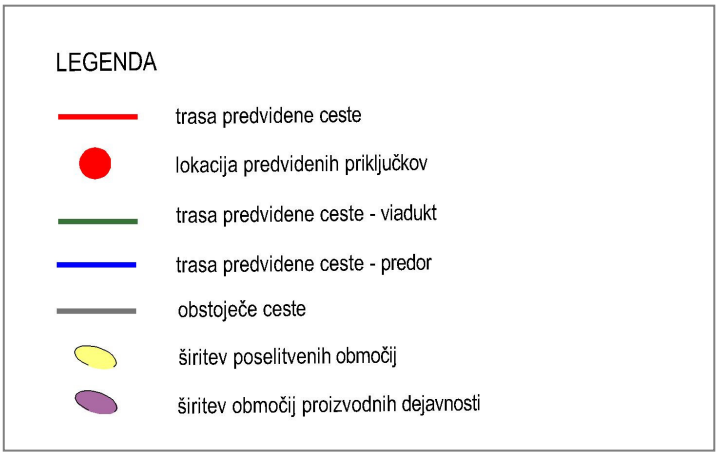
Tabela 14: Število predvidenih rušitev na trasi I4

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
I4	25	6

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4:
V koridorju nove cestne povezave je za rušitev predvidenih 25 objektov. Predvidena trasa navezuje območja proizvodnih dejavnosti pri Radečah, preko stanovanjskih površin, kar je neugodno za prebivalce, medtem ko se pri Tržišču proizvodnja ustrezno naveže s primernimi odmiki od stanovanjskih območij. Varianta štirikrat poseže na območja centralnih dejavnosti. Pri naseljih Slap in Krmelj preči območja z viaduktom, na južnem delu Krmelja in pri Tržišču pa neposredno zapelje nanje. Traso z vidika poselitve ocenjujemo kot manj primerno.

Varianta I5





Varianta se večjemu poselitvenemu območju približa pri Jagnjenici. Pri naselju Stari Dvor preseka manjše območje, namenjeno proizvodnim dejavnostim. V nadaljevanju zapelje po robu naselja Žebnik, kjer je umeščen priključek Jagnjenica. Omenjen priključek je umeščen tako, da preseka nekaj stanovanjskih površin in neprimerno naveže proizvodnjo preko območij stanovanjskih hiš. Trasa s potekom mimo razloženega naselja Počakovo preseka tri manjše zaselke. V nadaljevanju se s predvidenimi predori ali z zadostnimi odmiki od stanovanjskih površin izogiba poselitvenim območjem. Brezovico pri Mirni prečka s pokritim vkopom, zato je vpliv ceste na območja stanovanj manjši. Preko priključka Gomila navezuje proizvodnjo Mirne in Trebnjega z ustrezno oddaljenostjo od stanovanjskih površin.

Tabela 15: Število predvidenih rušitev na trasi I5

varianta	rušitve objektov	sekanje stanovanjskih površin
I5	10	3

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5:
Varianto I5 z vidika poselitve ocenjujemo kot bolj primerno, saj se njen potek pretežno izogiba območjem poselitve. V koridorju nove cestne povezave je za rušitev predvidenih 10 objektov. S predvidenim priključkom Jagnjenica navezuje proizvodnjo preko stanovanjskih površin, medtem ko s priključkom Gomila navezuje proizvodnjo Mirne in Trebnjega v ustrezni oddaljenosti od poselitve. Varianta se po celotnem poteku izogiba območjem centralnih dejavnosti.

Tabela 16: Stopnja primernosti variant glede na poselitev

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	**G**	**G1**	MP	5
2		**G2**	NP	6
2.1		**G2-n1**	NP	6
3		**G3**	BP	1
3.1		**G3-n1**	P	3
3.2		**G3-n2**	BP	2
3.3		**G3-n1-n2**	P	4
1	**H**	**H1**	BP	1
2		**H2**	P	2
1	**I**	**I1**	P	3
2		**I2**	BP	1
3		**I3**	MP	5
4		**I4**	MP	4
5		**I5**	BP	2

Na odseku G sta varianti G3 in G3-n2 z vidika poselitve ocenjeni kot bolj primerni. Najustreznejša je varianta G3, saj se izogiba območjem gostejše poselitve in območjem centralnih dejavnosti. Varianta G3-n2 navezuje večji del proizvodnje preko stanovanjski površin, zato jo uvrščamo na drugo mesto. Varianti G3-n1 in G3-n1-n2 sta ocenjeni kot primerni. Čeprav obe varianti porušita enako število objektov, je varianta G3-n1-n2 slabše ovrednotena, saj več proizvodnje naveže posredno preko stanovanjskih območij. Varianta G1 poruši v primerjavi z zgoraj omenjenimi variantami največ objektov, zato jo ocenjujemo kot manj primerno. Varianti G2 in G2-n1 sta ovrednoten kot najmanj primerni. Potek trase G2-n1 poruši v primerjavi z vsemi variantami na tem odseku največ objektov, zato jo uvrščamo na zadnje mesto.
Na odseku H ocenjujemo varianto H1 z vidika poselitve kot bolj primerno, saj po celotnem poteku poruši manj objektov kot varianta H2.
Na odseku I sta varianti I2 in I5 ocenjeni kot bolj primerni. V primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku porušita najmanj objektov. Na prvo mesto uvrščamo varianto I2, saj z ustreznim odmikom od stanovanjskih površin navezuje območja proizvodnih dejavnosti. Glede na število rušitev sledi varianta I1, ki je uvrščena na tretje mesto. Varianti I3 in I4 z vidika poselitve ocenjujemo kot manj primerni. Varianta I3 poruši več objektov kot varianta I4, zato jo uvrščamo na zadnje mesto.

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

Tabela 17: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na poselitev

odsek G	odsek H	odsek I
G3	H1	I2

7 KAKOVOST BIVALNEGA OKOLJA

7.1 Opis stanja

Na kakovost bivalnega okolja vpliva več medsebojno povezanih in v mnogih primerih težko izmerljivih dejavnikov. Kljub temu, da obstajajo določeni splošno sprejeti standardi, ki zagotavljajo osnovno kakovost bivalnega okolja, lahko specifične lokalne značilnosti drastično spremenijo kakovost na boljše ali slabše.

V večjih krajih, kjer so številna delovna mesta, raznolike in raznovrstne urbane dejavnosti, so značilne močne, vsakodnevne delovne in druge migracije, ki povzročajo gost promet, predvsem z osebnimi avtomobili, kar obremenjuje območje. Na predelih, kjer je prisotna gostejša poselitev z razvito gospodarsko javno infrastrukturo in s pestrimi gospodarskimi panogami, je bivalna kakovost slaba.

Najbolj onesnažen del obravnavanega območja je Zasavska dolina. V smeri proti vzhodu se kakovost bivalnega okolja izboljšuje. Na območju Kozjanskega prevladuje kakovostno naravno okolje z ohranjeno kulturno krajino. Na južnem delu obravnavanega območja je onesnaženost okolja močno izražena pri Boštanju in Sevnici, saj je delež proizvodnje precej večji, kot na zahodnem delu, kjer je kakovost bivalnega okolja ugodnejša za prebivalce.

Ob upoštevanju Agende Habitat (Carigrad 1996) je v prihodnosti potrebno nadgrajevati predvsem načela izboljšanja kakovosti bivališč, mest in drugih naselij v smislu njihove humanosti, gospodarske učinkovitosti in okoljske primernosti, predvsem z ustvarjanjem pogojev za razvoj trajnostnih človekovih naselij.

7.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

Kakovost bivalnega okolja je stanje bivalnega okolja ali njegovega dela, ki je posledica emisije in drugih človekovih dejanj ter delovanja naravnih pojavov.
Na kakovost bivalnega okolja vpliva:

- ustrezna urbanistična ureditev (razmestitev objektov in dejavnosti, zadostne javne in odprte, predvsem zelene površine, …)
- estetsko oblikovanje objektov in celotnega območja,
- racionalna izraba površin,
- racionalna zasnova prometnih omrežij komunalnih,
- fizične lastnosti prostora (hrup, kakovost zraka, prisotnost naravnih prvin prostora …) in
- ohranjenost kulturne dediščine, umeščenost v prostor, orientacija, osončenost, kvalitetni pogledi…

Kot bolj primerne so ocenjene variante ki:

- ne poslabšujejo obstoječega stanja bivalnega okolja in
- pozitivno vplivajo na izboljšanje kakovosti bivalnega okolja.

Vpliv smo ocenili glede na potek nove cestne povezave. Varianta, ki je speljana ob poselitvenih območjih v oddaljenosti 100-300 m, ima zadosten odmik in je primernejša od variante, ki zapelje mimo stanovanjskih površin v odmiku 0-100 m. Trasa, ki večkrat preseka stanovanjska območja je ocenjena kot najmanj primerna.
Kadar trasa poteka mimo stanovanjskih površin po terenu, je vpliv na kakovost bivalnega okolja zelo velik. Če trasa zapelje po robu naselja z nasipom je vpliv manjši. Potek trase po vkopu nevtralizira vpliv na bivalno kakovost. Vpliva ni, kadar se potek trase odmika od stanovanjskih površin.

Pomemben kriterij za vrednotenje je tudi obstoječe stanje kakovosti bivalnega okolja v posameznih stanovanjskih območjih. Degradirano poselitveno območje lahko ima zaradi obstoječe ceste ali železnice, že sedaj nizko stopnjo bivalne kakovosti. V tem primeru predstavlja umestitev nove trase pozitivne učinke v prostoru, saj je predvidena preselitev prebivalcev v drugo, bolj kakovostno bivalno okolje. Zato ta vpliv ni ovrednoten kot negativen vpliv.

Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant glede na kakovost bivalnega okolja smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja.

Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

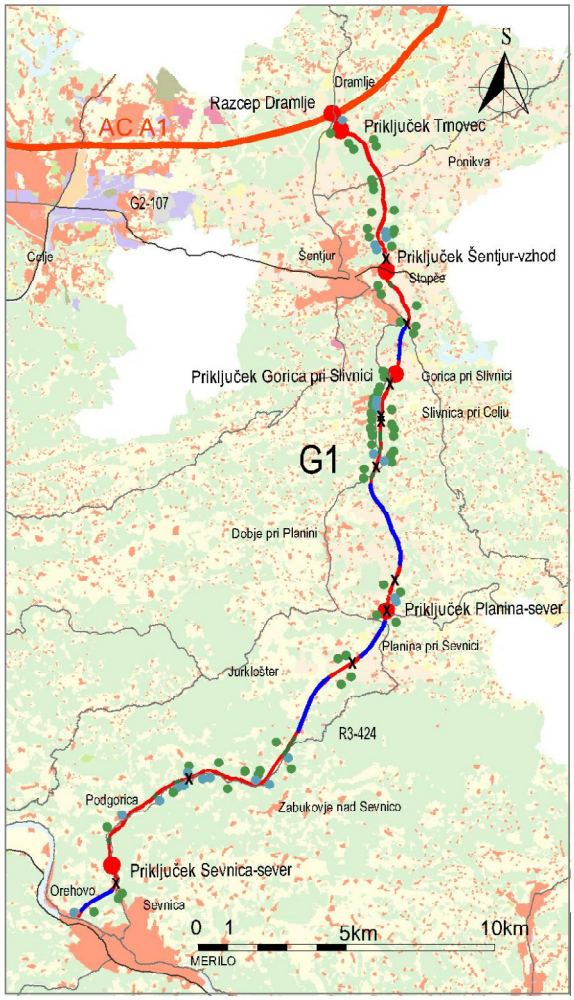
7.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant

Varianta G1

Predvidena trasa zapelje po robu naselja Trnovec, zato na tem odseku negativno vpliva na kakovost bivalnega okolja. V nadaljnjem poteku se varianta približa zaselku Vodeb in s tem povzroča negativni vpliv na bivalne razmere. Potek trase mimo Šentjurja se ustrezno izogne poselitvenemu jedru. Varianta zavije ob naselje Bezovje pri Šentjurju, kjer poteka nekoliko po nasipu, večji del pa po vkopu in s tem nevtralizira vpliv na bivalno kakovost. Pri naselju Črnolica preseka zaselek Arzenšek in s tem zmanjša kakovost bivanja. Trasa nato poteka mimo Gorice pri Slivnici, Vezovja, Vodic pri Slivnici, Kostrivnice in Planine pri Sevnici, kjer na posameznih odsekih znova preseka manjše razpršene zaselke in poslabša kakovost bivanja v njih. Pri naselju Kostrivnica poteka trasa z dvema viaduktoma mimo stanovanjskih območij, s čimer poveča vizualni vpliv. Južno od Kostrivnice varianta z vkopom preseka manjši zaselek Smeh. Tudi s potekom mimo zaselka Zalokar poseže na stanovanjsko območje. Planino pri Sevnici nemoteno obide s predorom. Ko varianta zapelje mimo naselja Golobinjek pri Planini, z vkopom poseže na manjše stanovanjsko območje zaselka Krajnc. Pri Prapretnem, z viaduktom zapelje mimo dveh zaselkov. Ob predvidenem viaduktu je območje enodružinskih hiš, katerih kakovost bivalnega okolja je zmanjšana. V nadaljevanju zapelje varianta v obstoječi cestni koridor, kjer poteka regionalna cesta Planina-Sevnica. To območje ima zaradi omenjene ceste že sedaj slabo kakovost bivanja, zato z umestitvijo nove cestne povezave ni večjih dodatnih negativnih vplivov. Vpliv je prisoten le pri zaselkih Kurja vas, Stope, Novak in Vrtačnik, saj ležijo med obstoječo in predvideno cesto. Varianta nato zapelje ob naselje Orešje nad Slivnici, kjer preseka območje stanovanj in s tem poveča negativni vpliv na bivalno kakovost. Na izteku zapelje z vkopom ob naselje Legoje, s katerim nevtralizira vpliv ceste.

Tabela 2: Potek variante G1 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100 m	100-300 m
Laze pri Dramljah		●	
Trnovec pri Dramljah			●
Planinšek			●
Lemek			●
Razbor			●
Florjanc			●
Bušar			●
Fender			●
Grom			●
Kukovič			●
Gajšek			●
Smole			●
Kameno			●
Gorica			●
Dobnik			●
Poglavšek			●
Jezernik		●	
Blažun			●
Vodeb		●	
Lampreht		●	
Čuček		●	
Dolska Gorca			●
Bezovje pri Šentjurju	x		
Retmajer			●
Šentjur			●
Kocijan			●
Balon			●
Arzenšek	x		
Tomplak			●
Gajšek			●
Rupnik			●
Malgaj			●
Podkrajšek	x		
Tržan			●
Jevšenak			●
Vezovje			●
Perko			●
Kukovič		●	
Pungaršek		●	



naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100 m	100-300 m
Kantužar			●
Rebuza		●	
Guzej			●
Gajšek			●
Zelič	x		
Gubenšek			●
Hrvat	x		
Repec			●
Zupanec			●
Tovornik			●
Vrečko			●
Tržan			●
Mravljak			●
Žafran			●
Kolar			●
Kostrivnica		●	
Zelič			●
Zupanc		●	
Smeh	x		
Flerjan			●
Lončar			●
Zalokar	x		
Tovornik			●
Leskovšek			●
Bobek		●	
Tajhte		●	
Karlovec	x		
Jazbinšek			●
Pušnik			●
Krajnc	x		
Koprivc			●
Marof			●
Pajk			●
Štefan			●
Podreber			●
Arenšek		●	
Dol			●
Srebotno			●
Kurja vas		●	
Brilej			●
Zepevc		●	
Dobrava			●
Stope			●
Malo Podgorje			●
Travnik		●	
Novak		●	
Zlake			●
Vrtačnik		●	
Bizelje	x		
Kunšek		●	
Ocvirk		●	
Vrtačnik			●
Pekel		●	
Orešje nad Sevnico		●	
Krakovo			●
Na Ravnah	x		
Kozinc			●
Lužar			●
Mirt			●
Legoje		●	
	11	23	65

Legenda:

nasip	
potek po terenu	
vkop	
viadukt	
pokriti vkop	

Rezultati tabele prikazujejo, da varianta 11-krat preseka stanovanjska območja z nižjo gostoto poselitve. V koridorju 0-100 m, 23-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin (največkrat se jim približa z nasipom). Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase precej velik. V koridorju širine 100-300 m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 65 poselitvenih območij.

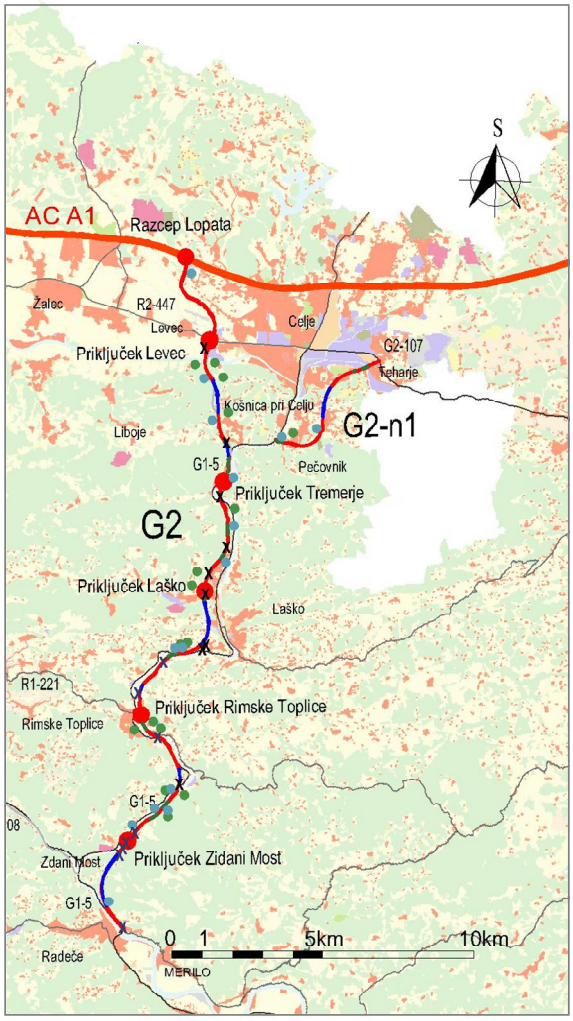
Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Celoten potek trase preseka 11 poselitvenih območij z visoko stopnjo bivalne kakovosti, zato ocenjujemo, da je vpliv trase zelo velik. Varianta G1 preseka skoraj enako število poselitvenih območij z visoko stopnjo bivalne kakovosti kot varianti G2 in G2-n1, zato smo pri ocenjevanju upoštevali tudi kriterij oddaljenosti trase ceste od stanovanjskih površin. Analiza je pokazala, da se varianta G1 v koridorju 0-100 m, večkrat približa stanovanjskim območjem kot varianti G2 in G2-n1, zato varianto G1 ocenjujemo kot najmanj primerno.

Varianta G2
Začetek trase se na posameznih odsekih približa območjem poselitve, toda ne povzroča dodatnih negativnih vplivov na kakovost bivalnega okolja, saj poteka po obstoječem cestnem koridorju. S priključkom Levec poveča vpliv na kakovost bivalnega okolja stanovanjskih hiš pri Medlogu. Na odseku pri Košnici zavije po vkopu v bližino zaselkov, zato je vpliv na bivalno kakovost manjši. Predno zapelje v predor Slomnik preseka območje stanovanjskih površin. Priključek Tremerje nima dodatnega vpliva na bivalno kakovost stanovanjskih hiš, saj je umeščen v obstoječi infrastrukturni koridor.
Pri Pečovniku se vzhodno odcepi navezovalna cesta G2-n1, ki obide poselitveno jedro mesta Celja. Na začetnem poteku navezovalne ceste sta predvidena dva viadukta, ki povzročata vizualni vpliv. Po prečkanju Savinje zapelje trasa z deviacijo po robu stanovanjskih površin in tako poveča vpliv na bivalno kakovost. V nadaljevanju preseka območje strelišča v Zagradu, ki služi vojaškim namenom. Umeščenost strelišča je v konfliktu s kakovostjo bivalnega okolja, vendar ga je možno prestaviti na drugo, ustreznejšo lokacijo.
Varianta G2 pri predvidenem priključku Tremerje nadaljuje smer proti jugu. Pri zaselku Majcen ponovno preseka manjše območje stanovanjskih hiš. Pot nadaljuje vzporedno z železnico in obstoječo cesto Celje-Laško, mimo zaselkov Šipek, Gavge in naselja Debro, kjer na posameznih odsekih poseže na rob stanovanjskih površin in zmanjša kakovost bivalnega okolja. Mimo zaselka Gavge zapelje z viaduktom, s katerim poveča vizualen vpliv. Pri Spodnji Rečici je priključek Laško umeščen tako, da posega na stanovanjska območja in s tem povečuje negativni vpliv na kakovost bivalnega okolja. V nadaljevanju zapelje trasa skozi predor Šmihel in Strmca. Pri izhodu iz predora poseže na manjša območja stanovanjskih površin in zmanjša kakovost bivanja. Trasa nato z viaduktom prečka reko Savinjo in dodatno povzroči še vizualen vpliv. Z nadaljnjim potekom poseže na stanovanjska območja pri naseljih Modrič in Strensko, kjer znova poslabša kakovost bivalnega okolja. S potekom po levem bregu Savinje se izogne poselitvenemu jedru Rimskih Toplic. Ko trasa zapelje na desni breg, zavije vzporedno z obstoječo cesto. Na odseku, kjer se približa stanovanjskim površinam, ne povzroča dodatnega vpliva, saj je kakovost bivanja že tako slaba. Z nadaljnjim potekom trasa ponovno zapelje na desni breg, kjer manjše stanovanjsko območje prečka z viaduktom. Ob predvidenem viaduktu je območje enodružinskih hiš, katerih kakovost bivalnega okolja je zmanjšana. Z nadaljnjim potekom preseka trasa stanovanjska območja pri naseljih Briše in Obrežju pri Zidanem Mostu, kjer je zaradi obstoječe železnice, že sedaj nizka stopnja bivalne kakovosti. Pri izhodu iz predora Površnik zapelje čez stanovanjske površine naselja Slap.

Tabela 3: Potek variante G2 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Jaminšek		•	
Medlog	x		
Koštomaj			•
Na Gričku			•
Teržan		•	
Šah			•
Zgornja Košnica			•
Klemen		•	
Spodnja Košnica	x		
Tremerje		•	
Majcen	x		
Hadolin			•
Leče		•	

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Šipek	x		
Gavge		●	
Debro	x		
Hrušovje			●
Kavšek			●
Volovšek	x		
Strmca	x		
Naglič		●	
Obad	x		
Pintar			●
Železnik		●	
Logar			●
Kos			●
Jarh		●	
Modrič	x		
Strensko	x		
Rimske Toplice			●
Tomič			●
Loka			●
Toplice	x		
Korpes	x		
Gutman		●	
Lubej			●
Kladnik			●
Flis		●	
Šeško		●	
Strniša			●
Gracev		●	
Briše	x		
Obrežje pri Zid.Mostu	x		
Amerika	x		
Okoren	x		
Domitrovičevo		●	
Slap	x		
	17 (8-x/9-x)	14	16



Legenda:

nasip	
potek po terenu	
vkop	
viadukt	
sekanje stanov. površin z nizko stopnjo bivalne kakovosti	x
sekanje stanov. površin z visoko stopnjo bivalne kakovosti	x

Rezultati tabele prikazujejo, da varianta 17-krat preseka stanovanjska območja, od tega preseka 8 stanovanjskih površin, ki imajo že sedaj nizko kakovost bivalnega okolja. V koridorju 0-100 m, 14-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin (največkrat se jim približa z nasipom). Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase precej velik. V koridorju širine 100-300m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 16 poselitvenih območij.

Tabela 4: Potek navezovalne ceste G2-n1 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Pečovnik		●	
Ločnica			●
Pristava		●	
Zagrad			●
	0	2	2

Legenda:

nasip	
vkop	

Rezultati tabele prikazujejo, da navezovalna cesta ne seka stanovanjskih območij. V koridorju 0-100 m, 2-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin. Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase precej velik. V koridorju širine 100-300m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide poselitveni območji pri Ločnici in Pristavi.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2

Celoten potek trase poteka čez 17 poselitvenih območij, od tega preseka 8 stanovanjskih površin, ki imajo že sedaj nizko kakovost bivalnega okolja. Ker trasa poseže na devet območij, ki imajo visoko stopnjo bivalne kakovosti, ocenjujemo da je vpliv trase zelo velik. Če upoštevamo še kriterij oddaljenosti trase ceste od stanovanjskih površin, se izkaže, da se varianta G2 v koridorju 0-100 m, manjkrat približa stanovanjskim območjem kot varianta G2-n1, zato varianto G2 boljše vrednotimo, čeprav sta obe ocenjeni kot manj primerni.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1

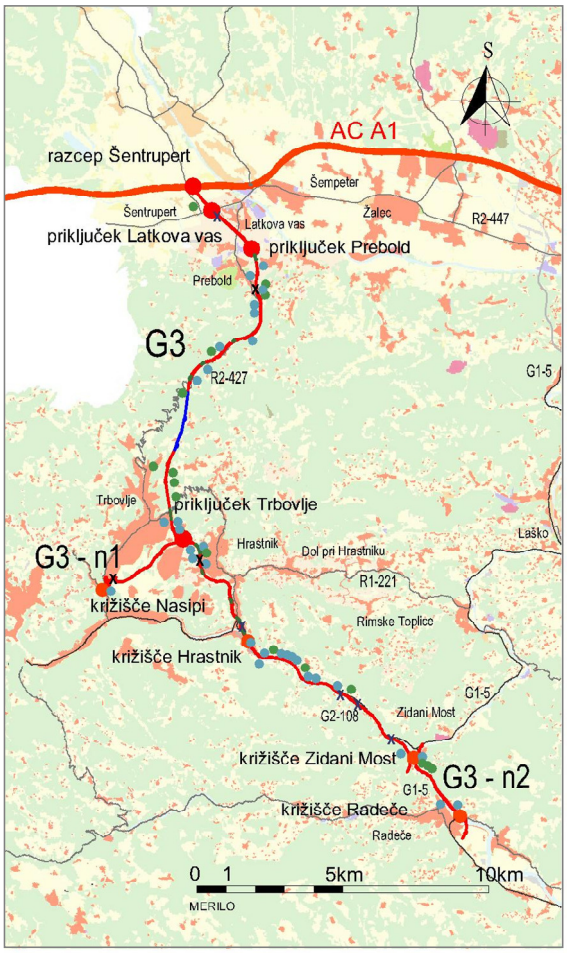
Celoten potek trase poteka čez 17 poselitvenih območij, od tega preseka 8 stanovanjskih površin, ki imajo že sedaj nizko kakovost bivalnega okolja. Ker trasa poseže na devet območij, ki imajo visoko stopnjo bivalne kakovosti, ocenjujemo da je vpliv trase zelo velik. Če upoštevamo še kriterij oddaljenosti trase ceste od stanovanjskih površin, se izkaže, da se varianta G2-n1 v koridorju 0-100 m, večkrat približa stanovanjskim površinam kot varianta G2, zato varianto G2-n1 slabše vrednotimo, čeprav sta obe ocenjeni kot manj primerni.
Varianta s potekom mimo Zagrada preseka območje strelišča, ki precej zmanjšuje kakovost bivalnega okolja v naselju, vendar z umestitvijo predvidene trase kakovost bivalnega okolja izboljšamo zaradi prestavitve strelišča na drugo, ustreznejšo lokacijo.

Varianta G3

Začetni potek trase mimo Šentruperta poseže s predvidenim priključkom Latkova vas na manjše stanovanjsko območje. Trasa se v nadaljevanju ustrezno izogne poselitvenim območjem v Dolenji vasi in Kaplji vasi. S potekom mimo Latkove vas, na kratkem odseku zapelje v neposredno bližino stanovanjskih hiš, kar povečuje vpliv na bivalno kakovost. V smeri naselja Sv. Lovrenca poseže na rob stanovanjskih območij z vkopom, kar zmanjšuje negativni vpliv ceste. Trasa zapelje na vznožje Burkeljčevega hriba, kjer preseka stanovanjski objekt. V nadaljevanju zapelje mimo hribovskih naselij severnega obronka Posavskega hribovja, kjer se na posameznih odsekih nekoliko približa manjšim zaselkom in zmanjšuje kakovost bivanja v njih. Naslednje stanovanjsko območje, ki ga trasa preseka so Trbovlje. Območje stanovanj prečka z viaduktom po severovzhodni strani, zato je poleg negativnega vpliva na kakovost bivanja prisoten tudi vizualni vpliv.
Od priključka Trbovlje se odcepi predvidena navezovalna cesta G3-n1, ki obide Trboveljsko poselitveno jedro po južni strani in ga delno preseka pred priključevanjem na obstoječo cesto Trbovlje-Zagorje. Na tem odseku predvidena navezovalna cesta poslabša kakovost bivalnega okolja.
V nadaljevanju se varianta G3 po zahodni strani približa naselju Prapretno pri Hrastniku, kjer preseka območje individualnih hiš. Delno jih preči z viaduktom, ki povzroča vizualen vpliv, kot tudi negativen vpliv na bivalno kakovost. Naslednje stanovanjsko območje, ki ga trasa preseka je severno od železniške postaje Hrastnik. Tudi na tem delu preči stanovanjske površine z viaduktom in povečuje vizualen vpliv. Nato zapelje po obstoječem cestnem koridorju vzporedno z reko Savo in železnico. S svojim potekom ne vpliva na kakovost bivalnega okolja, saj je poselitev že sedaj prilagojena obstoječi glavni cesti in njenemu koridorju. Stanovanjska območja se ji odmikajo zaradi vpliva prometa na bivalno kakovost.
Od Zidanega Mostu do Radeč je speljana predvidena navezovalna cesta G3-n2, ki se območju poselitve približa le pri naselju Slap. Na tem odseku je zaradi obstoječe železnice že sedaj nizka stopnja bivalne kakovosti, zato predvidena cesta ne povzroča dodatnih negativnih vplivov na poselitev.

Tabela 5: Potek variante G3 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Šentrupert			●
Latkova vas	x		
Sveti Lovrenc		●	
Prebold		●	
Razpotnik			●
Gornja vas pri Preboldu	x		
Pušnik		●	
Uplaznik			●
Pepelč		●	
Miklavc		●	
Koritnik		●	
Strgar		●	
Gradišek			●
Kranjčev mlin	x		
Vrban		●	
Kregar			●
Spodnje Gabrsko			●
Vamp			●
Sp. Kozar			●
Dečman			●
Ojstro	x		
Pintar		●	
Knez		●	
Bočko		●	
Oreševje		●	
Hrastnik			●
Bantan		●	
Log		●	
Prapretno pri Hrastniku	x		
Draga	x		
Za Savo		●	
Zlata luknja		●	
Podkrnice			●
Strniša		●	
Musar		●	
Draksler		●	
Kolman			●
Jazbinšek		●	
Kmetič		●	
Koritnik		●	
Kreže			●
Osredkar		●	
Landera		●	
Suhadol		●	
Kaič	x		
Dular			●
Suhadol	x		
Zidani Most	x		
Bec		●	
Majland		●	
	9 (5-x/4-x)	27	14



Legenda:

nasip	
potek po terenu	
vkop	
viadukt	
sekanje stanov. površin z nizko stopnjo bivalne kakovosti	x
sekanje stanov. površin z visoko stopnjo bivalne kakovosti	x

Rezultati tabele prikazujejo, da varianta 9-krat preseka stanovanjska območja, od tega preseka 5 stanovanjskih površin, ki imajo že sedaj nizko kakovost bivalnega okolja. V koridorju 0-100 m, 27-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin (največkrat se jim približa s potekom po terenu). Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase precej velik. V koridorju širine 100-300 m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 14 poselitvenih območij.

Tabela 6: Potek navezovalne ceste G3-n1 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Nasipi	x		
Sušnikova kolonija		•	
	1	1	0

Legenda:

nasip	

Rezultati tabele prikazujejo, da navezovalna cesta enkrat preseka stanovanjska območja. V koridorju 0-100 m, zapelje s potekom po nasipu v bližino stanovanjskih površin pri naselju Sušnikova kolonija. Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase velik.

Tabela 7: Potek navezovalne ceste G3-n2 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Klenovšek			•
Palir			•
Sušin			•
Domitrovičevo		•	
Slap		•	
Radeče		•	
	0	3	3

Legenda:

nasip	
potek po terenu	

Rezultati tabele prikazujejo, da navezovalna cesta ne seka stanovanjskih območij. V koridorju 0-100 m, 3-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin. Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase velik. V koridorju širine 100-300 m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 3 poselitvena območja.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
Celoten potek trase poteka čez 9 poselitvenih območij, od tega preseka 5 stanovanjskih površin, ki imajo že sedaj nizko kakovost bivalnega okolja. Ker trasa poseže na 4 območja, ki imajo dobre bivalne razmere, ocenjujemo da je vpliv trase zmeren. Varianta G3 ima na poselitev enak vpliv kot varianta G3-n2, zato smo pri ocenjevanju upoštevali tudi kriterij oddaljenosti trase ceste od stanovanjskih površin. Analiza je pokazala, da se varianta G3 v koridorju 0-100 m, manjkrat približa stanovanjskim površinam kot varianti G3-n2, zato varianto G3 boljše vrednotimo, čeprav sta obe ocenjeni kot bolj primerni.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Navezovalna cesta G3-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno preseka še eno stanovanjsko območje z višjo stopnjo bivalne kakovosti. Varianta G3-n1 se v koridorju 0-100 m približa manj stanovanjskim območjem kot varianta G3-n1-n2, zato varianto G3-n1 boljše vrednotimo, čeprav sta obe ocenjeni kot primerni.

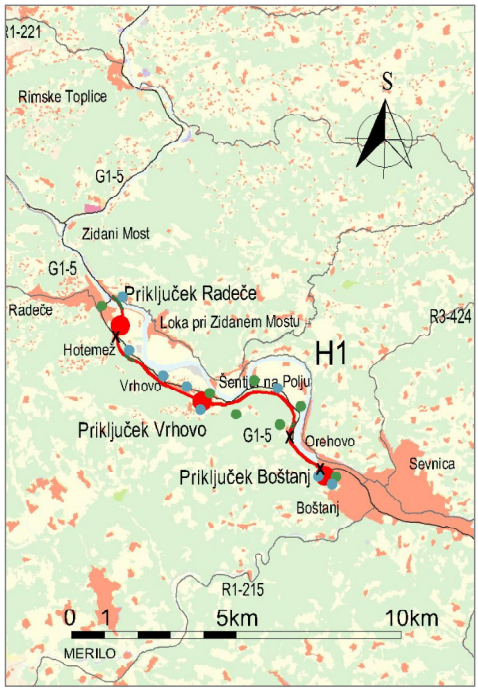
Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:
Navezovalna cesta G3-n2 se ustrezno izogiba poselitvi, zato je vpliv variante enak vplivu variante G3. Pri vrednotenju smo upoštevali tudi kriterij oddaljenosti trase od stanovanjski površin in ugotovili, da se varianta G3-n2 v koridorju 0-100 m večkrat približa stanovanjskim površinam kot varianta G3, zato varianto G3-n1 slabše vrednotimo, čeprav sta obe ocenjeni kot bolj primerni.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:
Varianta G3-n1-n2 je sinteza variant G3, G3-n1 in G3-n2. Predvidena trasa preseka 10 stanovanjskih območij, od tega preseka 5 stanovanjskih površin, ki imajo zaradi obstoječe ceste in železnice, že sedaj nizko kakovost bivalnega okolja. Varianta G3-n1-n2 ima na poselitev enak vpliv kot varianta G3-n1, zato smo pri ocenjevanju upoštevali tudi kriterij oddaljenosti trase ceste od stanovanjskih površin. Analiza je pokazala, da se varianta G3-n1-n2 v koridorju 0-100 m, večkrat približa stanovanjskim površinam kot varianta G3-n1, zato varianto G3-n1-n2 slabše vrednotimo, čeprav sta obe ocenjeni kot primerni.

VariantaH1
Varianta poteka po robu naselja Slap, kjer z viaduktom zapelje mimo stanovanjskega območja, zato je na tem odseku, poleg negativnega vpliva na bivalno kakovost, prisoten tudi vizualen vpliv. Z nadaljnjim potekom preseka vzhodni del naselje Hotemež in s tem poslabša kakovost bivanja v njem. Preko viadukta zapelje po robu naselja Breška vas, kjer so zgrajene enodružinske hiše, katerih kakovost bivalnega okolja je zmanjšana. Tarasa nato poteka po obronku hriba, ob gozdnem robu mimo naseljem Vrhovo in zapelje preko naselja Prapretno, kjer ponovno poslabša kakovost bivanja. V nadaljevanju poseže trasa na stanovanjska območja tudi pri zaselku Lisičje Jame in Redna, zato je na tem delu kakovost bivalnega okolja slabša.

Tabela 8: Potek variante H1 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Slap		•	
Radeče			•
Hotemež	x		
Breška vas		•	
Klanšek		•	
Vrhovo		•	
Log pri Vrhovem			•
Prapretno		•	
Omerželj			•
Šmarčna			•
Gomila		•	
Redenšek			•
Mrtovec			•
Lisičje Jame (Levstik)	x		
Redna	x		
Marolt		•	
Orehovec		•	
Tičnica			•
	3	8	7



Legenda:

nasip	
vkop	
viadukt	

Rezultati tabele prikazujejo, da varianta 3-krat preseka stanovanjska območja. V koridorju 0-100 m, 8-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin (največkrat se jim približa z vkopom). Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase precej velik. V koridorju širine 100-300m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 7 poselitvenih območij.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1:
Varianta H1 preseka manj stanovanjskih območij kot varianta H2, zato jo z vidika kakovosti bivalnega okolja ocenjujemo kot bolj primerno.

VariantaH2

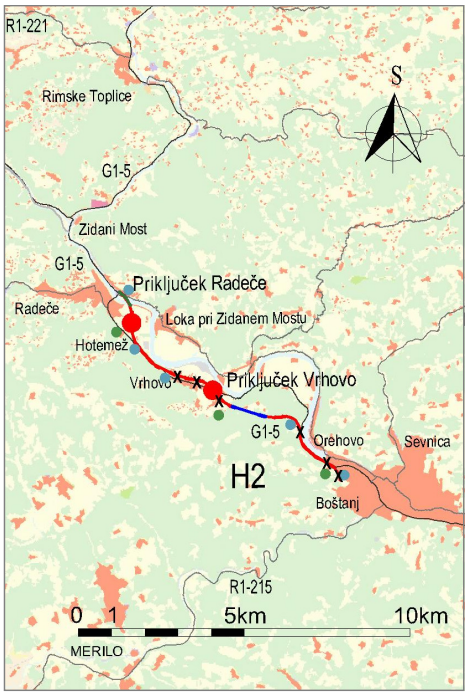
Varianta poteka po robu naselja Slap, kjer z viaduktom zapelje mimo stanovanjskega območja, zato je na tem odseku, poleg negativnega vpliva na bivalno kakovost, prisoten tudi vizualen vpliv. V nadaljevanju zapelje mimo naselja Hotemež z ustrezno oddaljenostjo od stanovanjskih površin, zato nima negativnega vpliva na kakovost bivalnega okolja. Varianta nekoliko poslabša bivalne kakovosti stanovanjskih hiš pri Breški vasi, kjer poseže na rob stanovanjskega območja. Trasa se spusti po severni strani naselja Vrhovo, kjer zapelje na potencialno območje širitve obstoječe poselitve in s tem zmanjša kakovost bivalnega okolja. Z nadaljnjim potekom preseka naselje Prapretno, kjer ponovno vpliva na bivalne razmere. V nadaljevanju prečka stanovanjska območja pri zaselku Lisičja Jama in Redna, kjer poslabša kakovost bivalnega okolja.

Tabela 9: Potek variante H2 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100 m	100-300m
Slap		•	
Hotemež			•
Breška vas		•	
Keber		•	
Klanšek	x		
Vrhovo	x		
Prapretno	x		
Mavc			•
Mrtovec		•	
Lisičje Jame (Levstik)	x		
Redna	x		
Marolt			•
Orehovec	x		
Tičnica		•	
	6	5	3

Legenda:

nasip	
vkop	
viadukt	



Rezultati tabele prikazujejo, da varianta 6-krat preseka stanovanjska območja. V koridorju širine 0-100 m, 5-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin (največkrat se jim približa z vkopom). Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase velik. V koridorju širine 100-300m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 3 poselitvena območja.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2:

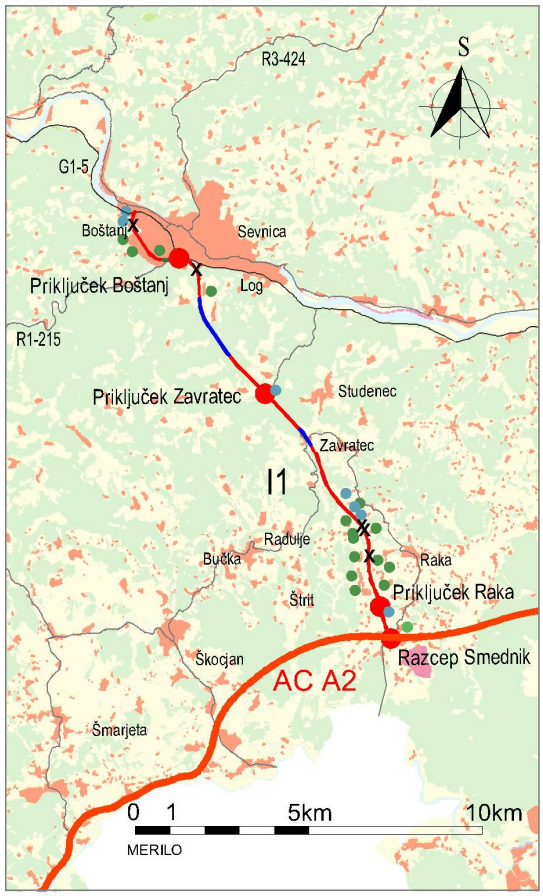
Varianto ocenjujemo kot primerno, saj pri naselju Hotemež in Vrhovo poseže v območja poselitve in potencialna območja za širitev naselja, s čimer zmanjšuje kakovost bivanja v njih.

Varianta I1

Varianta poteka mimo naselja Boštanj, tako da s primernimi odmiki od stanovanjskih površin ne vpliva na kakovost bivalnega okolja. Na krajšem odsek pri zaselku Orehovec preseka stanovanjsko območje. Pri Dolenjem Boštanju z viaduktom preseka manjše območje poselitve, s katerim povzroči vizualen vpliv, hkrati pa poslabša tudi kakovost bivanja v obstoječih objektih. V nadaljevanju zapelje čez zahodni del naselja Radna, v katerem prav tako zmanjša kakovost bivanja. Varianta zavije v smeri proti jugu, kjer z izvennivojsko deviacijo priključka Zavratec, poseže na manjše območje počitniških hiš in s tem poveča negativni vpliv na bivalno kakovost počitnikarjev. S potekom skozi predor zmanjša vpliv na kakovost bivanja in nemoteno obide naselje Zavratec. Na dveh kratkih odsekih pri naselju Zabukovje pri Raki, zapelje v neposredno bližino stanovanjskih območij, kjer poveča vpliv na kakovost bivalnega okolja.

Tabela 10: Potek variante I1 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Leščina		•	
Tičnica	x		
Boštanj		•	
Zgornji Travnik			•
Spodnji Travnik			•
Dolenji Boštanj		•	
Radna	x		
Javše			•
Loke		•	
Kočevar			•
Seničar		•	
Tičar			•
Škoda		•	
Globelnik			•
Šuntajs	x		
Marjeta	x		
Podvrh			•
Hočevar		•	
Kotar			•
Gorenje Površje			•
Metelko	x		
Zorko			•
Dolenje Površje			•
Kralj			•
Dolenja vas pri Raki			•
Šterk			•
Dobrava pod Rako		•	
Smednik			•
	5	8	15



Legenda:

nasip	
vkop	
viadukt	

Rezultati tabele prikazujejo, da varianta 5-krat preseka stanovanjska območja. V koridorju 0-100 m, 8-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin (največkrat se jim približa z vkopom). Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase velik. V koridorju širine 100-300m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 15 poselitvenih območij.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:

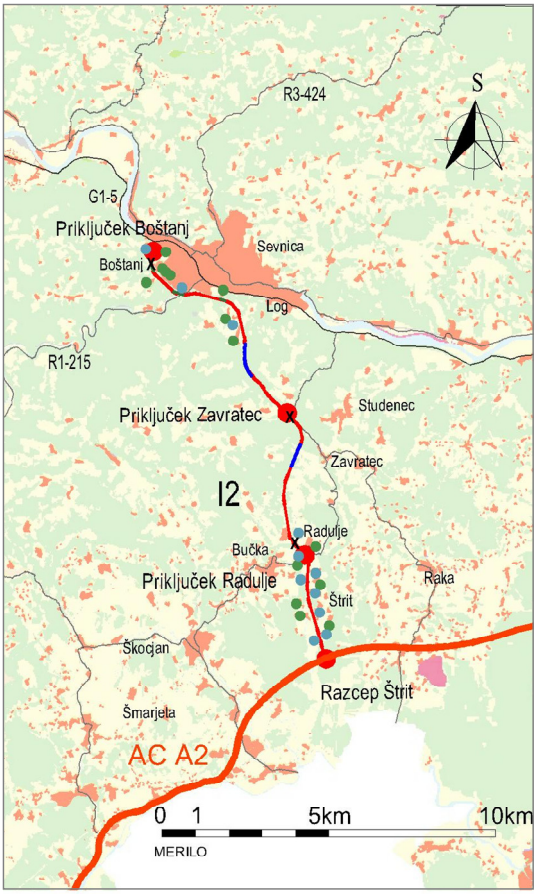
Varianta 5-krat preseka stanovanjska območja. Negativen vpliv na kakovost bivanja se pojavlja predvsem v naseljih, z nižjo gostoto poselitve, sicer se pa trasa izogiba posegom, s katerimi bi povečala vpliv na bivalno okolje. Varianto ocenjujemo kot primerno.

Varianta I2

Varianta poteka po obronkih hribov, ob gozdnem robu mimo naselja Boštanj in ne povzroča vpliv na bivalno kakovost, prisoten je le vizualen vpliv dveh viaduktov. Pri zaselku Puše preseka stanovanjsko območje in zmanjša kakovost bivanja v njem. Ob stanovanjskih površinah na Lukovskem polju je negativni vpliv na kakovost bivalnega okolja nevtraliziran s potekom trase po vkopu. Varianta zavije v smeri proti jugu, kjer z izvennivojsko deviacijo priključka Zavratec, poseže na manjše območje počitniških hiš in s tem poveča negativni vpliv na bivalno kakovost počitnikarjev. V nadaljnjem poteku se trasa ustrezno izogiba poselitvenim območjem. Vpliv ceste je prisoten tudi pri naselju Gorenje Radulje in naselju Dule, kjer trasa poseže na rob stanovanjskih površin in zmanjša kakovost bivanja.

Tabela 11: Potek variante I2 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Leščina		•	
Tičnica			•
Puše	x		
Podlipnik			•
Klemenčič			•
Klanec			•
Spodnji Travnik			•
Dolenji Boštanj		•	
Radna			•
Javše			•
Rtiče		•	
Lukovec			•
Loke	x		
Gorenje Radulje		•	
Gorenjc	x		
Dolenje Radulje			•
Lisjak		•	
Dobravica			•
Krašovec		•	
Tičar		•	
Pečica			•
Dule		•	
Pungaršič			•
Štrit		•	
Pleterje			•
Novak			•
Knavfelj		•	
Vene		•	
	3	11	14



Legenda:

nasip	
vkop	
viadukt	

Rezultati tabele prikazujejo, da varianta 3-krat preseka stanovanjska območja. V koridorju širine 0-100 m, 11-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin (največkrat se jim približa z nasipom). Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase velik. V koridorju širine 100-300m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 14 poselitvenih območij.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2:

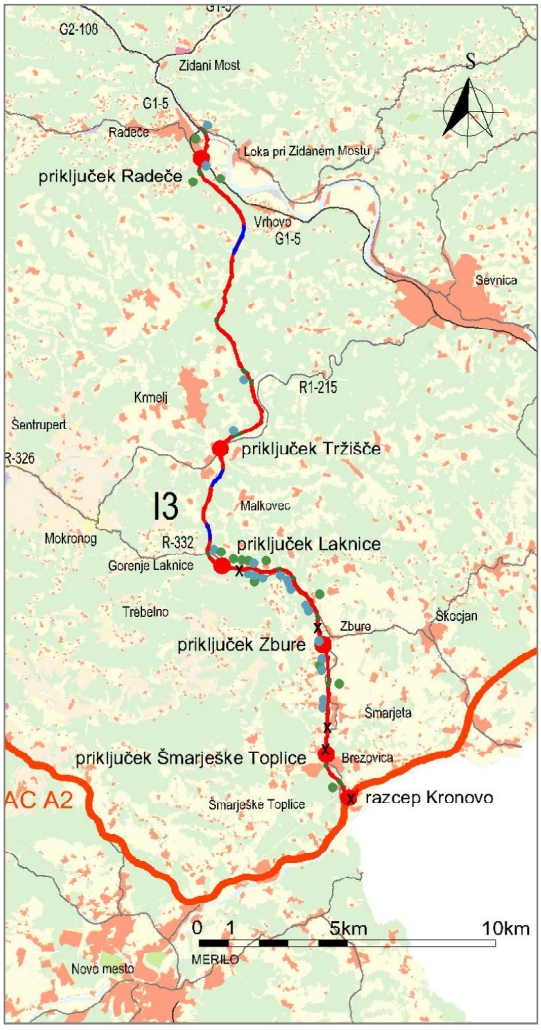
Varianta 3-krat preseka stanovanjska območja. V koridorju širine 0-100 m, se najmanjkrat približa stanovanjskim površinam v primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku. Pretežno poteka po gozdnem robu, izven območij poselitve, zato jo ocenjujemo kot bolj primerno.

Varianta I3

Varianta poteka po robu naselja Slap, kjer z viaduktom zapelje mimo stanovanjskega območja, zato je na tem odseku, poleg negativnega vpliva na bivalno kakovost, prisoten tudi vizualen vpliv. V nadaljevanju zapelje mimo naselja Hotemež. S potekom po vkopu nevtralizira negativni vpliv na kakovost bivalnega okolja v naselju. Naslednje poselitveno jedro, ki se mu trasa približa so Zbure. Odmik od stanovanjskih površin ni zadosten, zato je prisoten negativen vpliv na kakovost bivalnega okolja. V nadaljnjem poteku se trasa približa poselitvenemu območju pri Šmarjeti in zapelje mimo Brezovice, kjer je poleg negativnega vpliva na bivalno kakovost prisoten tudi vizualni vpliv. Trasa s posegom na območje stanovanjskih površin pri razcepu Kronovo, vpliva na poslabšanje kakovosti bivalnega okolja.

Tabela 12: Potek variante I3 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Slap		•	
Radeče			•
Hotemež		•	
Plazar			•
Breška vas			•
Križišče		•	
Vrhek		•	
Blatnik		•	
Dolinšek			•
Ivančič			•
Slak			•
Penca			•
Križman			•
Lindič			•
Pavšič		•	
Travniki	x		
Krnc		•	
Zupančič		•	
Seničnik			•
Spodnja Trščina			•
Dolenje Laknice		•	
Blatnik		•	
Penca		•	
Peterlin		•	
Cvelbar		•	
Jamnik		•	
Male Poljane		•	
Matko		•	
Zbure	x		
Resnice		•	
Cvelbar		•	
Zaboršt			•
Zajc		•	
Smrekar			•
Šmarjeta		•	
Gorenja vas pri Šmarjeti		•	
Rupenca	x		
Brezovica	x		
Marof			•
Romut			•
Trebleje	x		
	5	21	15



Legenda:

nasip	
vkop	
viadukt	

Rezultati tabele prikazujejo, da varianta 5-krat preseka stanovanjska območja. V koridorju širine 0-100 m, 21-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin (največkrat se jim približa z nasipom). Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase velik. V koridorju širine 100-300m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 15 poselitvenih območij.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3

Varianto ocenjujemo kot primerno, saj 5-krat preseka stanovanjska območja. V koridorju 0-100 m, 21-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin, kar je več v primerjavi z varianto I1, zato je rangirana na nižje mesto.

Varianta I4

Varianta poteka po robu naselja Slap, kjer z viaduktom zapelje mimo stanovanjskega območja, zato je na tem odseku, poleg negativnega vpliva na bivalno kakovost, prisoten tudi vizualen vpliv. V nadaljevanju zapelje mimo naselja Hotemež. S potekom po vkopu nevtralizira negativni vpliv na kakovost bivalnega okolja v naselju. Nekoliko kritičen odsek je pri Brunški Gori, kjer trasa zapelje mimo treh zaselkov po nasipu in s tem poveča negativni vpliv na kakovost bivalnega okolja. Z umestitvijo priključka Šentjanž se bivalna kakovost v naselju zmanjša, saj poseže na rob stanovanjskega območja. Severni del naselja Krmelj obide z viaduktom, kar poveča vizualen vpliv. Varianta nadaljuje pot proti jugu in zapelje mimo naselja Zbure, zato je vpliv na kakovost bivalnega okolja večji. V nadaljnjem poteku se trasa približa poselitvenemu območju pri Šmarjeti in zapelje mimo Brezovice, kjer je poleg negativnega vpliva na bivalno kakovost prisoten tudi vizualni vpliv. Trasa s posegom na območje stanovanjskih površin pri razcepu Kronovo, vpliva na poslabšanje kakovosti bivalnega okolja.

Tabela 13: Potek variante I4 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Slap		•	
Radeče			•
Hotemež		•	
Plazar		•	
Plevec		•	
Kovačič		•	
Brunška Gora			•
Gaj			•
Glino			•
Birna vas	x		
Krmelj		•	
Mostec			•
Kramar			•
Blatnik		•	
Dolinšek			•
Ivančič			•
Slak			•
Penca			•
Križman			•
Lindič			•
Pavšič		•	
Travniki	x		
Krnc		•	
Zupančič		•	
Seničnik			•
Spodnja Trščina			•
Dolenje Laknice		•	
Blatnik		•	
Penca		•	
Peterlin		•	
Cvelbar		•	
Jamnik		•	
Male Poljane		•	
Matko		•	
Zbure	x		
Resnice		•	
Cvelbar		•	
Zaboršt			•
Zajc		•	
Smrekar			•
Šmarjeta		•	
Gorenja vas pri Šmarjeti		•	
Rupenca	x		
Brezovica	x		
Marof			•
Romut			•
Trebleje	x		
	6	23	18

Legenda:

nasip	
potek po terenu	
vkop	
viadukt	

Rezultati tabele prikazujejo, da varianta 6-krat preseka stanovanjska območja. V koridorju širine 0-100 m, 23-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin (največkrat se jim približa z nasipom). Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase velik. V koridorju širine 100-300m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 18 poselitvenih območij.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4

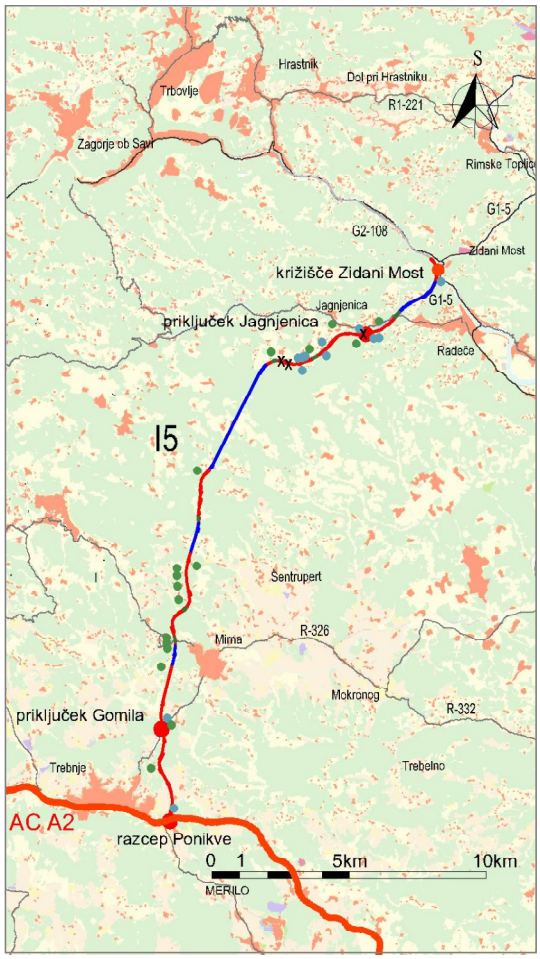
Varianta po celotnem poteku trase 6- krat preseka poselitvena območja. V koridorju 0-100 m, 23-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin, kar je največje število v primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku. Naseljem se največkrat približa s potekom po nasipu, zato še dodatno poslabša kakovost bivalnega okolja. Varianto ocenjujemo kot manj primerno.

Varianta I5

Varianta se približa poselitvenemu območju pri Jagnjenici, kjer s predvidenim priključkom nekoliko vpliva na bivalno kakovost v naselju. Ko trasa zavije vzporedno s potokom Glažuta, zapelje v bližino manjših zaselkov, katerim zmanjša kakovost bivalnega okolja. Trasa nadaljuje pot mimo razloženega naselja Počakovo, preseka tri manjše zaselke in poveča negativni vpliv na bivalne razmere. V nadaljevanju zavije proti naselju Prelesje, ki ga nemoteno obide s predorom. Brezovico pri Mirni preseka s pokritim vkopom, kar nevtralizira vpliv na bivalno kakovost stanovanjskih hiš, sicer pa do izteka trase ne posega na poselitvena območja.

Tabela 14: Potek variante I5 v različnih odmikih od stanovanjskih območij

naselja, zaselki in kmetije	sekanje stanovanjskih območij	0-100m	100-300m
Titošek		•	
Stari Dvor			•
Kovač		•	
Žebnik		•	
Jurjevca	x		
Mejaš		•	
Sluga			•
Jagnjenica			•
Golobinjek		•	
Šantovc		•	
Kosem			•
Knap		•	
Kamnica		•	
Kmetič		•	
Hvalež		•	
Počakovo	x		
Prižmolt	x		
Brvar			•
Dolinšek			•
Koromandija			•
Kroharje			•
Trinko			•
Sever			•
Slak			•
Kirn			•
Rus			•
Marin			•
Šmič			•
Brezovica pri Mirni		•	
Trjavec			•
Primštal			•
Dolenja Nemška vas		•	
	3	12	17



Legenda:

nasip	
po terenu	
vkop	
viadukt	
pokriti vkop	

Rezultati tabele prikazujejo, da varianta 3-krat preseka stanovanjska območja. V koridorju širine 0-100 m, 12-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin. Odmiki od teh površin niso zadostni, saj je vpliv predvidene trase velik. V koridorju širine 100-300m, kjer so odmiki od naselij zadostni pa varianta zaobide 17 poselitvenih območij.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5
Varianta po celotnem poteku 3-krat preseka stanovanjska območja. V koridorju širine 0-100 m, 12-krat zapelje v bližino stanovanjskih površin. Varianta I5 se v primerjavi z varianto I2 večkrat približa območjem poselitve, zato je slabše vrednotena kot varianta I2, čeprav sta obe ocenjeni kot bolj primerni.

Tabela 15: Stopnja primernosti variant glede na kakovost bivalnega okolja

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	**G**	**G1**	NP	7
2		**G2**	MP	5
2.1		**G2-n1**	MP	6
3		**G3**	BP	1
3.1		**G3-n1**	P	3
3.2		**G3-n2**	BP	2
3.3		**G3-n1-n2**	P	4
1	**H**	**H1**	BP	1
2		**H2**	P	2
1	**I**	**I1**	P	3
2		**I2**	BP	1
3		**I3**	P	4
4		**I4**	MP	5
5		**I5**	BP	2

Na odseku G sta variant G3 in G3-n2 z vidika kakovosti bivalnega okolja ocenjeni kot bolj primerni. Varianta G3 je uvrščena na prvo mesto, saj v koridorju 0-100 m, manjkrat zapelje v bližino stanovanjskih površin kot varianta G3-n2. Varianti G3-n1 in G3-n1-n2 sta se izkazali kot primerni . V kategoriji ocene primernosti je najustreznejša varianta G3-n1, ki se v koridorju 0-100 m, manjkrat približa naseljem kot varianta G3-n1-n2.
Trasi G2 in G2-n1 sta ocenjeni kot manj primerni, saj presekata veliko stanovanjskih površin. Varianta G2-n1, v koridorju 0-100 m, večkrat zapelje v neposredno bližino naselij kot varianta G2, zato jo uvrščamo na šesto mesto. Varianta G1 preseka skoraj enako število poselitvenih območij z visoko stopnjo bivalne kakovosti kot varianti G2 in G2-n1, zato smo pri ocenjevanju upoštevali še kriterij oddaljenosti trase ceste od stanovanjskih površin in ugotovili, da se varianta G1 v koridorju 0-100 m, večkrat približa stanovanjskim območjem kot varianti G2 in G2-n1, zato varianto G1 ocenjujemo kot najmanj primerno.
Na odseku H je najustreznejša varianta H1, saj manjkrat preseka stanovanjske površine kot varianta H2.

Na odseku I sta varianti I2 in I5 z vidika kakovosti bivalnega okolja ocenjeni kot bolj primerni. Na prvo mesto uvrščamo varianto I2, ki se v koridorju 0-100 m, manjkrat približa stanovanjskim površinam kot varianta I5. Z oceno primerno smo ocenili varianti I1 in I3, ki sicer presekata enako število stanovanjskih območij, vendar se varianta I3, v koridorju 0-100 m, večkrat približa stanovanjskim površinam kot varianta I1, zato jo uvrščamo na četrto mesto. Zadnje mesto zaseda varianta I4, saj se v koridorju 0-100 m, največkrat približa naseljem.

Tabela 16: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na kakovost bivalnega okolja

odsek G	odsek H	odsek I
G3	H1	I2

8 REKREACIJA IN TURIZEM

8.1 Opis stanja

Primerjalne prednosti za turizem imajo območja z naravnimi kakovostmi, kulturno dediščino in prepoznavna krajinska območja. Za turizem so privlačna območja, ki omogočajo nekatere specifične in sezonsko vezane oblike turizma, predvsem dejavnosti, vezane na vodo in zimske športe ter območja, ki so opremljena z ustrezno turistično-rekreacijsko infrastrukturo.
Na obravnavanem območju se razvija kulturni, zdraviliški, podeželski, rekreativni, doživljajski, ekološki, igralniško zabaviščni in poslovni turizem ter druge oblike turizma skladno s prostorskimi značilnostmi in omejitvami.
Turistične dejavnosti se usmerja tako, da je v turistično ponudbo vključenih kar se da veliko število območij z regionalnimi posebnostmi, kjer je mogoče oblikovati kakovostne in raznolike in regionalno prepoznavne turistične produkte s čim manjšimi vplivi na sestavine okolja, naravo in kulturno dediščino.
Turistične in prostočasne dejavnosti širšega obravnavanega območja so skoncentrirane v nekaterih centrih, v zdraviliških centrih, vezane so na nekatere izletniške točke oziroma so razpršene po manjših lokacijah.

8.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

Območja za rekreacijo in turizem imajo pomemben vpliv na kakovost bivanja. Njihov pomen za naselje je večplasten: ekološki, klimatski, psihološki in socialni. Na območju obravnave je rekreacija vezana na naravne danosti obravnavanega in širšega prostora, ki se izvaja v obliki pohodništva, planinarjenja, kolesarjenja, konjeništva, kampiranja, smučanja, športnega letalstva, ribarjenja, kopanja, kajakaštva.
Območja za turizem lahko imajo tudi gospodarski pomen. Za pospešen turistični razvoj, ki ga ponuja bogastvo narave in kulturna dediščina Kozjanskega hribovja, Spodnje Savinjske doline, Posavskega hribovja, doline reke Save in Mirne ter številne možnosti za rekreacijo v naravnem okolju in obstoječa turistična infrastruktura, se lahko glede na specifičnosti in možnosti turistične ponudbe v posameznih naseljih dopolnjujejo in razvijajo turistična območja. Za turizem je privlačna možnost razvoja nekaterih specifičnih in sezonsko vezanih oblik turizma, predvsem dejavnosti vezane na planine, vodo in zimske športe.

Kot bolj primerne se ocenjujejo variante, ki ne posegajo v območje rekreacije in ne presekajo povezav med naseljem in njegovim zelenim zaledjem. Bolj primerne variante so tiste, ki izboljšajo dostopnost do turistično rekreativnih območij, vendar pa ne smejo razvrednotiti kakovost okolja in kvalitetnih ambientov.

Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant glede na rekreacijo in turizem smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja.

Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

8.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant

Varianta G1
Varianta po celotnem poteku trase ne posega na površine, ki so po planu namenjene rekreaciji in turizmu. Potek trase omogoča dober dostop do širših območij za prostočasne dejavnosti. Predviden priključek Gorica pri Slivnici ustrezno navezuje rekreacijsko območje Slivniškega jezera, medtem ko priključek Planina omogoča dostop do pogorja Bohor, kjer se odvija izletništvo in pohodništvo. Priključek Sevnica navezuje predvideno traso s planinskimi potmi na Lisco.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Varianto ocenjujemo kot zelo primerno, saj po celotnem poteku trase nikjer ne poseže na območja za šport in turizem. Predvideni priključki ustrezno navezujejo izhodiščne točke za planinarjenje. Bohor in Lisca sta z vidika lokalnega in regionalnega pomena najpomembnejši izletniški točki. Priključki ustrezno navezujejo tudi druga športno rekreacijska območja oz. objekte (športna dvorana Hruševec-Šentjur, Rifnik, Slivniško jezero, bazen Sevnica, ipd.).

Varianta G2
Z začetnim potekom trasa ustrezno naveže območje Šmartinskega jezera, ki leži severno od razcepa Lopata. To območje predstavlja velik potencial za razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti na regionalni ravni, zato je dobra dostopnost še toliko bolj pomembna. V nadaljevanju zavije trasa s primerno oddaljenostjo mimo športnega letališča Levec, zapelje čez Savinjo in se spusti preko dveh predorov do predvidenega priključka Tremerje. Omenjen priključek omogoča dobro dostopnost do okoliških športno rekreacijskih območij. Preko obstoječe lokalne ceste mimo Košnice pri Celju se posredno naveže Libojsko smučišče. Z vidika planinarjenja se na traso primerno navezujejo pohodniške poti s Homa ter Velikega in Malega Slomnika.
Navezovalna cesta G2-n1, ki se od priključka Tremerje odcepi proti severovzhodu, omogoča dober dostop na Celjsko kočo, ki predstavlja športno rekreacijski center na lokalni in regionalni ravni. Rekreacija na Celjski koči ni vezana samo na sezonsko obliko prostočasnih dejavnosti, ampak se odvija skozi vse leto. Pozimi je organizirano rekreativno smučanje, v drugih letnih časih pa prevladuje pohodništvo in kolesarjenje.
V nadaljevanju zapelje varianta v ozko dolino reke Savinje, kjer nima večjega vpliva na rekreacijski potencial vodotoka. S potekom mimo Laškega se izogne športno rekreacijskim površinam in turističnim območjem, le pri naselju Debro z izvennivojsko deviacijo preseka zeleno zaledje. Predviden priključek Laško omogoča dobro dostopnost do Zdravilišča Laško, kot enega najpomembnejših turistično rekreacijskih centrov regije. Hkrati omogoča dostop do izletniških poti na Šmohor, Šmihel, Marijo Gradec in Hum. Varianta zavije proti Rimskim Toplicam, kjer s predvidenim priključkom naveže Zdravilišče Rimske Toplice, ter bližnji hrib Kopitnik in druge vzpetine. Trasa zavije čez most na desni breg reke Savinje, zapelje proti območju kopališča z bazeni s termalno vodo in preseka predvideno območje za širitev kopališča po severovzhodnem delu. Takšen potek trase je manj ustrezen za razvoj rekreacije v tem delu Rimskih Toplic. V nadaljevanju je trasa speljana čez manjši del območja za turizem, ki ga prečka po severovzhodnem robu tako, da ni prisotnih večjih negativnih vplivov. Predviden priključek Zidani Most prispeva k dobri dostopnosti do izhodiščnih lokacij za planinarjenje in sicer na Planino, Veliko Kozje in Malo Kozje.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Varianta G2 preseka območje zelenih površin pri naselju Debro ter športno rekreativno območje in rob turističnega območja pri Rimski Toplicah. S predvidenimi priključki ustrezno navezuje izhodiščne točke

za planinarjenje ter druga športno rekreativna območja. Primerno navezuje tudi turistična območja. Trasa je ovrednotena kot primerna.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1:
Navezovalna cesta G2-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G2, dodatno naveže še Celjsko kočo, ki je pomembno športno rekreacijsko območje na lokalni in regionalni ravni. Varianto ocenjujemo kot bolj primerno.

Varianta G3
Varianta pri poteku mimo Latkove in Kaplje vasi ustrezno zaobide športno rekreacijska območja ter zelene površine. Tudi s potekom mimo Prebolda se varianta primerno izogne turističnim in rekreacijskim območjem. Na predviden priključek Prebold se dobro navezujejo rekreacijski objekti, kot so: športno letališče za vzletanje motornih zmajev in ultralahkih letal, smučišče ter letni bazen. V nadaljevanju zapelje trasa vzporedno z vodotokom Velike Reke, kjer pri Kranjčevem mlinu zavije v bližino rekreacijskega in turističnega območja, vendar z ustreznim odmikom od omenjenih površin. Varianta pri poteku mimo Trbovelj, s predvidenim priključkom delno preseka območje za šport in rekreacijo, sicer se pa z omenjenim priključkom dobro navezuje na širši prostor, ki je namenjen rekreaciji. Okoliški hribi so prepleteni s številnimi planinskimi potmi, ki vodijo do Čemšeniške planine in Mrzlice. Preko navezovalne ceste G3-n1 se z zahodne smeri naveže tudi Zasavska gora, s smučiščem na Jablanškem vrhu, z jugozahodne pa pohodniške poti s Kuma.
Varianta nadaljuje smer proti Hrastniku, kjer severno od Prapretnega preseka manjše območje zelenega zaledja, ki prebivalcem služi za rekreacijo. Trasa se ostalim zelenim in športnim površinam znotraj Hrastnika ustrezno izogne. V nadaljevanju zavije proti spodnjemu delu hrastniškega dolinskega kota, kjer s predvidenim viaduktom prečka zelene površine doline Bobna. Predno se varianta priključi na obstoječo cesto Hrastnik-Zidani Most preseka večje območje zelenih površin.
V nadaljevanju poteka po omenjeni obstoječi cesti vzporedno z reko Savo in železnico, zato ne povzroča dodatnih negativnih vplivov na rekreacijski potencial vodotoka. Pred Zidanim Mostom prečka Savo in preseka lokalno kolesarsko pot, ki poteka po desnem bregu vodotoka. Na predvideno križišče, južno od Zidanega Mostu se navezujejo športno rekreacijska območja namenjena predvsem pohodništvu. S severne strani se preko Širja navezuje planinska pot na Kopitnik, z vzhodne pa izletniška pot na Planino pri Zidanem Mostu. S predvidenim križiščem se trasa naveže na navezovalno cesto G3-n2, kjer z mostom poseže na rekreacijsko območje ob Savi. Celoten potek navezovalne ceste je speljan ob državni kolesarski poti. Zaključi se s prečkanjem Save pri Radečah, kjer z mostom ponovno poseže na rekreacijsko območje vodotoka.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
Varianto ocenjujemo kot primerno, saj trikrat preseka zelene površine in trikrat športno rekreacijska območja. S predvidenimi priključki in križišči ustrezno navezuje širša rekreacijska območja za planinarjenje. Poleg tega navezuje še druga območja za šport (športno letališče za vzletanje motornih zmajev in ultralahkih letal, smučišče, letni bazen, območje ob reki Savi, ipd).

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Navezovalna cesta G3-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno naveže z zahodne smeri še širša športno rekreacijska območja za planinarjenje in smučanje (Zasavska gora, Kum). Varianto ocenjujemo kot primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:
Navezovalna cesta G3-n2, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno preseka obvodno rekreacijsko območje pri Radečah, zato jo ocenjujemo kot manj primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:
Varianta G3-n1-n2 je sinteza variant G3, G3-n1 in G3-n2, zato ima precejšnji vpliv na območja, namenjena športu in rekreaciji ter na zelene površine, ki služijo oddihu in sprostitvi. Trasa ustrezno navezuje širša športno rekreacijska območja za pohodništvo. Varianto G3-n1-n2 ocenjujemo kot manj primerno.

Varianta H1
Z začetnim potekom poseže trasa na območje, ki je namenjeno za razvoj obvodne rekreacije. V nadaljevanju poseže na območje omrežja lokalnih kolesarskih poti, ki so speljane v širši okolici Hotemeža. Severozahodno od naselja Vrhovo poteka varianta v ustrezni oddaljenosti od reke Save. Na tem delu vodotoka je območje za razvoj prostočasnih in športnih dejavnosti za lokalne prebivalce. Trasa omogoča primerno dostopnost do teh območij, ki so namenjena za razvoj vodnega in obvodnega športa. Pri naselju Šmarčna varianta še zadnjič poseže na površine, ki so pomembne za šport in rekreacijo. V koridorju predvidene trase ni območij namenjenih za turizem.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1:
Varianta po celotnem poteku trase trikrat poseže na območje za šport in rekreacijo. Varianta H1 se za razliko od variante H2, izogiba posegu v obrečni prostor, kjer so rekreacijska območja za vodni šport zato jo ocenjujemo kot zelo primerno.

Varianta H2
Z začetnim potekom poseže trasa na območje, ki je namenjeno za razvoj obvodne rekreacije. V nadaljevanju poseže na območje omrežja lokalnih kolesarskih poti, ki so speljane v širši okolici Hotemeža, medtem ko zelene površine ustrezno zaobide. Severozahodno od naselja Vrhovo se varianta močno približa rečnemu bregu Save, ki na tem delu lokalnim prebivalcem predstavlja pomemben rekreacijski potencial. Trasa zmanjšuje dostopnost do teh območij, ki so namenjene športno rekreativnim dejavnostim ob vodi. V nadaljnjem poteku varianta nikjer ne posega na območja za razvoj rekreacije in turizma.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2:
Varianto ocenjujemo kot bolj primerno, saj s potekom neposredno v obrečni prostor zapira dostop do reke Save, kjer so rekreacijska območja za vodni šport. S tem posega tudi na pomembna ekološka območja. Varianta po celotnem poteku trase dvakrat poseže na območje za šport in rekreacijo.

Varianta I1
Varianta s severnega dela ustrezno naveže širše rekreativno območje za planinarjenje (Lisca). S potekom mimo Boštanja se ustrezno izogne vsem športno rekreativnim območjem. Pri Zavratcu se nekoliko približa površinam za šport in rekreacijo, vendar ne posega vanje. V nadaljnjem poteku varianta nikjer ne vpliva na območja namenjena razvoju športa in rekreacije. V koridorju predvidene trase ni območij namenjenih za turizem.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
Varianto ocenjujemo kot zelo primerno, saj po celotnem poteku trase nikjer ne poseže na športno rekreativna in turistična območja. Umestitev predvidenega priključka Boštanj je ustrezna, saj dobro navezuje širša rekreacijska območja za pohodništvo in druge športne površine (bazen Sevnica).

Varianta I2
Varianta s severnega dela ustrezno naveže širše rekreativno območje za planinarjenje (Lisca). S potekom mimo Boštanja se ustrezno izogne vsem športno rekreativnim območjem. Tudi v nadaljnjem poteku varianta nikjer ne vpliva na območja namenjena športu in rekreaciji. V koridorju predvidene trase ni območij namenjenih za turizem.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2:
Varianto ocenjujemo kot zelo primerno, saj po celotnem poteku trase nikjer ne poseže na športno rekreativna in turistična območja.

Varianta I3
Z začetnim potekom poseže trasa na območje, ki je namenjeno za razvoj obvodne rekreacije. V nadaljevanju poseže na območje omrežja lokalnih kolesarskih poti, ki so speljane v širši okolici Hotemeža. Nato se varianta po celotni trasi primerno izogiba območjem za šport in rekreacijo. Na izteku trase je predviden priključek Šmarješke Toplice, ki omogoča boljšo dostopnost in nadaljnji razvoj Zdravilišča Šmarješke Toplice, ki so pomemben turistično rekreativni center regije, hkrati pa dobro povezuje tudi območja namenjena pohodništvu, kot je Goli vrh in Trška gora.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3:
Varianta po celotnem poteku trase dvakrat poseže na športno rekreacijska območja. S priključkom Šmarješke Toplice ustrezno navezuje območja namenjena pohodništvu in Zdravilišče Rimske Toplice. Trasa je ovrednotena kot bolj primerna.

Varianta I4
Z začetnim potekom poseže trasa na območje, ki je namenjeno za razvoj obvodne rekreacije. V nadaljevanju poseže na območje omrežja lokalnih kolesarskih poti, ki so speljane v širši okolici Hotemeža. Mimo Šentjanža varianta primerno zaobide športno rekreacijska območja. Pri Krmelju se nekoliko približa površinam za šport in rekreacijo, toda ne posega vanje. Pri naselju Tržišče varianta ponovno zaobide območja za šport in rekreacijo. Na izteku trase je predviden priključek Šmarješke Toplice, ki omogoča boljšo dostopnost in nadaljnji razvoj Zdravilišča Šmarješke Toplice, ki so pomemben turistično rekreativni center regije, hkrati pa dobro povezuje tudi območja namenjena pohodništvu, kot je Goli vrh in Trška gora.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4:
Varianta po celotnem poteku trase dvakrat poseže na športno rekreacijska območja. Z vsemi priključki ustrezno naveže območja za šport in rekreacijo. Varianta I4 za razliko od variante I3 dodatno naveže športno rekreacijska območja, ki se nahajajo v Šentjanžu, zato je varianta I4 boljše vrednotena. Še posebej pomemben priključek je na izteku trase, ki naveže Zdravilišče Šmarješke Toplice. Trasa je ovrednotena kot bolj primerna.

Varianta I5
Začetni potek trase preseka lokalno kolesarsko pot, ki se na desnem bregu Save vije vzporedno s strugo. Trasa na tem odseku z mostom zapelje čez rekreacijsko območje ob Savi. Pri Jelovem ponovno prečka lokalno kolesarko pot, vendar z viaduktom, ki zmanjša negativni vpliv. Varianta se pri Mirni približa zelenim površinam ter območjem za šport in rekreacijo, vendar z zadostnim odmikom, ki ne povzroča negativne vplive predvidene ceste. Na tem delu poseže varianta na območje trim steze, vendar jo prečka z viaduktom in predorom, zato je vpliv na rekreacijo manjši. Varianta vse do izteka trase nikjer več ne posega na območja namenjena športu in rekreaciji. V koridorju predvidene trase ni območij namenjenih za turizem.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5:
Varianto ocenjujemo kot primerno, saj štirikrat poseže na športno rekreacijska območja. Dvakrat jih prečka z viaduktom, tako da je vpliv predvidene ceste na teh odsekih manjši.

Tabela 2: Stopnja primernosti variant glede na rekreacijo in turizem

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	**G**	**G1**	ZP	1
2		**G2**	P	3
2.1		**G2-n1**	BP	2
3		**G3**	P	5
3.1		**G3-n1**	P	4
3.2		**G3-n2**	MP	7
3.3		**G3-n1-n2**	MP	6
1	**H**	**H1**	ZP	1
2		**H2**	BP	2
1	**I**	**I1**	ZP	1
2		**I2**	ZP	2
3		**I3**	BP	4
4		**I4**	BP	3
5		**I5**	P	5

Na odseku G je varianta G1 z vidika rekreacije in turizma ocenjena kot zelo primerna, saj po celotnem poteku nikjer ne poseže na športno rekreacijska območja. Trasa ustrezno navezuje izhodiščne lokacije za planinarjenje, kot sta Bohor in Lisca, ki z vidika lokalnega in regionalnega pomena predstavljata pomembni izletniški točki. Varianta G2-n1 prav tako ustrezno navezuje rekreacijske in turistične centre lokalnega in regionalnega pomena, vendar na določenih odsekih poseže na športno rekreacijska območja in zelene površine, zato jo uvrščamo na drugo mesto. Variante G2, G3 in G3-n1 so ocenjene kot primerne. Od vseh treh variant je najbolj ustrezna varianta G2, saj preseka manj športno rekreacijskih in zelenih površin, kot drugi dve varianti. Hkrati naveže Zdravilišče Laško in Rimske Toplice, ki sta pomembna turistično rekreacijska centra. Varianta G3-n1 je uvrščena na četrto mesto, saj naveže več rekreacijskih območij kot varianta G3. Z oceno manj primerno sta ovrednoteni varianti G3-n2 in G3-n1-n2. Slednja navezuje več športno rekreacijskih območij kot varianta G3-n2, zato jo uvrščamo na šesto mesto.
Na odseku H je najustreznejša varianta H1, saj za razliko od variante H2, ne posega v obrečni prostor, kjer so rekreacijska območja za vodni šport. Traso H1 ocenjujemo kot zelo primerno.
Na odseku I sta varianti I1 in I2 ocenjeni kot zelo primerni. Obe varianti se po celotnem poteku trase izogibata zelenim in športno rekreacijskim površinam. Varianta I1 je uvrščena na prvo mesto, saj ima več priključkov kot varianta I2, s katerimi lahko ustreznejše naveže širša rekreacijska območja za pohodništvo. Varianti I3 in I4 sta ocenjeni kot bolj primerni, saj na določenih odsekih presekata območja, ki so namenjena za šport in rekreacijo. Varianta I4 je uvrščena na tretje mesto, saj naveže več rekreacijskih površin kot varianta I3. Najmanj ustrezna varianta na tem odseku je varianta I5, saj prečka največ rekreacijskih območij, zato jo ocenjujemo kot primerno.

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

Tabela 3: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na rekreacijo in turizem

odsek G	odsek H	odsek I
G1	H1	I1

9 MINERALNE SUROVINE

9.1 Opis stanja

Za obravnavano območje je značilno veliko izkoriščanje mineralnih surovin, s tem da se izkoriščanje premoga opušča. Na zahodnem delu območja je še aktiven premogovnik Rudnik Trbovlje Hrastnik z obsežnim pridobivalnim prostorom in jamskimi objekti. Po programu postopnega zapiranja premogovnika je predvideno odkopavanje premoga do konca leta 2009, nato pa sledi dokončna prostorska in ekološka sanacija poškodovane površine.
Na obravnavanem prostoru se nahajata še dva premogovnika, ki sta bila že pred desetletij trajno zaprta. Prvo območje, ki je bilo namenjeno pridobivanju premoga je locirano pri Laškem. Omeniti velja, da so rudniški podzemni prostori aktiven vodonosnik, iz katerega mesto Laško pridobiva večje količine pitne vode. Drugo pomembnejše območje eksploatacije, ki ni več aktivno, pa se nahaja severno od Krmelja. Na območju obravnave so prisotni tudi številni kamnolomi. Pri Zidanem Mostu je lociran srednje velik aktivni kamnolom apnenca, ob vstopu v dolino Mirne pa se nahaja kamnolom dolomita.

9.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

V poglavju obravnavamo predvsem vpliv variant na območja mineralnih surovin. Podatke smo pridobili iz veljavnih prostorskih planov občin, kjer so območja mineralnih surovin definirana kot območja nadzemnega pridobivalnega prostora (kamnolomi, peskokopi, ipd.) ter podzemnega pridobivalnega prostora (rudniki).

Kot bolj primerne se ocenjujejo variante, ki ne posegajo v območja mineralnih surovin in omogočajo boljšo dostopnost do teh območij.

Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant glede na mineralne surovine smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja.

Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

9.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant

Varianta G1
Varianta ne posega na površine, ki so po planu namenjene nadzemnemu in podzemnemu pridobivalnemu prostoru.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Varianto ocenjujemo kot zelo primerno, saj se celoten potek trase izogiba območjem namenjenim mineralnim surovinam.

Varianta G2
Varianta G2 pri poteku mimo Laškega zapelje v primerni oddaljenosti od nadzemnega in podzemnega pridobivalnega prostora. Poseg v širše območje je potrebno uskladiti s koncesionarjem črpanja pitne vode. Varianta se ustrezno izogne tudi območja pridobivanja mineralnih surovin pri Zidanem Mostu.
Navezovalna cesta G2-n1, ki se pri Pečovniku odcepi proti vzhodu in se naveže na avtocestni priključek Celje-vzhod, nikjer ne posega na površine, ki so po planu namenjene nadzemnemu in podzemnemu pridobivalnemu prostoru.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Varianto G2 ocenjujemo kot bolj primerno, saj se s potekom mimo naselja Spodnja Rečica približa nadzemnemu in podzemnemu pridobivalnemu prostoru.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1:
Navezovalna cesta G2-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G2, ne povzroča dodatnih negativnih vplivov. Trasa se s potekom od Pečovnika do Teharja izogiba območjem namenjenim mineralnim surovinam. Varianto G2-n1 ocenjujemo kot bolj primerno.

Varianta G3
Pri Trbovljah potekata varianti G3 in navezovalna cesta G3-n1 čez podzemni in nadzemni pridobivalni prostor. Del variante G3 je speljan na površini nad jamo Ojstro. Krovne plasti nad opuščeno jamo ne vsebujejo slabo nosilne hribine kot so glinene geološke enote. Te v območju pridobivalnega prostora ne nastopajo. Meritve na obravnavani površini kažejo na relativno zelo hitro umiritev posedanja tal. Koridor trase ceste čez jamo Ojstro prečka vplivno območje v dolžini 300 m. Omejitveni del je jugovzhodno od Trbovelj mimo vasi Retje. Potek variante G3 mimo Hrastnika prav tako posega na območje podzemnega pridobivalnega prostora. Navezovalna cesta G3-n2 ne posega na površine, ki so po planu namenjene nadzemnemu in podzemnemu pridobivalnemu prostoru.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
Varianto ocenjujemo kot primerno, saj posegata na območja nadzemnega in podzemnega pridobivalnega prostora.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Navezovalna cesta G3-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno poseže na območja nadzemnega in podzemnega pridobivalnega prostora, ki se nahaja južno od Trbovelj. Varianto ocenjujemo kot manj primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:
Navezovalna cesta G3-n2, poleg vsega naštetega pri varianti G3, ne povzroča dodatnih negativnih vplivov. Trasa se s potekom od Zidanega Mostu do Radeč izogiba območjem namenjenim mineralnim surovinam. Varianto ocenjujemo kot primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:
Varianta G3-n1-n2 je sinteza variant G3, G3-n1 in G3-n2, zato ima precejšnji vpliv na območja nadzemnega in podzemnega pridobivalnega prostora. Varianto ocenjujemo kot manj primerno.

Varianta H1
Varianta ne posega na površine, ki so po planu namenjene nadzemnemu in podzemnemu pridobivalnemu prostoru.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1:
Varianto z vidika pridobivanja mineralnih surovin nismo ocenili, saj se celoten potek trase izogiba območjem namenjenim mineralnim surovinam.

Varianta H2
Varianta ne posega na površine, ki so po planu namenjene nadzemnemu in podzemnemu pridobivalnemu prostoru.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2:
Varianto z vidika pridobivanja mineralnih surovin nismo ocenili, saj se celoten potek trase izogiba območjem namenjenim mineralnim surovinam.

Varianta I1
Varianta ne posega na površine, ki so po planu namenjene nadzemnemu in podzemnemu pridobivalnemu prostoru.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
Varianta ustrezno navezuje manjše območje pridobivanja mineralnih surovin, ki se nahaja pri naselju Križe. Traso ocenjujemo kot bolj primerno.

Varianta I2
Varianta pri poteku mimo naselji Križe in Gorenje Radulje ustrezno zaobide manjši območji pridobivanja mineralnih surovin.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2:
Varianta se pri poteku mimo naselji Križe in Gorenje Radulje nekoliko približa območjem pridobivanja mineralnih surovin in jih na predviden priključek Radulje ustrezno naveže. Varianto ocenjujemo kot zelo primerno.

Varianta I3
Varianta pri poteku mimo naselja Dolenje Laknice delno preseka območje nadzemnega pridobivalnega prostora (kamnolom) in se nato spusti po robu omenjenega območja.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3:
Varianta pri poteku mimo naselja Dolenje Laknice zapelje po robu območja, namenjenega pridobivanju mineralnih surovin, zato jo ocenjujemo kot primerno.

Varianta I4
Varianta pri poteku mimo naselja Dolenje Laknice delno preseka območje nadzemnega pridobivalnega prostora (kamnolom) in se nato spusti po robu omenjenega območja.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4:
Varianta pri poteku mimo naselja Dolenje Laknice zapelje po robu območja, namenjenega pridobivanju mineralnih surovin, zato jo ocenjujemo kot primerno.

Varianta I5
Varianta pri poteku mimo naselja Zabukovje primerno obide območje pridobivanja mineralnih surovin. Tudi večjim območjem nadzemnega pridobivalnega prostora pri Brezovici se trasa ustrezno izogne.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5:
Pri Zabukovju in Brezovici se varianta nekoliko približa območjem pridobivanja mineralnih surovin in jih s predvidenim priključkom Gomila ustrezno naveže. Varianta ustrezno naveže tudi območje

nadzemnega pridobivalnega prostora, ki se nahaja v Zidanem Mostu, zato jo ocenjujemo kot zelo primerno.

Tabela 2: Stopnja primernosti variant glede na mineralne surovine

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	**G**	**G1**	ZP	1
2		**G2**	BP	2-3
2.1		**G2-n1**	BP	2-3
3		**G3**	P	4-5
3.1		**G3-n1**	MP	6-7
3.2		**G3-n2**	P	4-5
3.3		**G3-n1-n2**	MP	6-7
1	**H**	**H1**	/	/
2		**H2**	/	/
1	**I**	**I1**	BP	3
2		**I2**	ZP	2
3		**I3**	P	4-5
4		**I4**	P	4-5
5		**I5**	ZP	1

Na odseku G je najustreznejša varianta G1, ki se po celotnem poteku izogiba območjem namenjenim mineralnim surovinam. Varianti G2 in G2-n1 sta ocenjeni kot bolj primerni, saj se s potekom trase pri naselju Spodnja Rečica približujeta nadzemnemu in podzemnemu pridobivalnemu prostoru. Z oceno primerno sta ovrednoteni varianti G3 in G3-n2. Slednja ne povzroča dodatnega vpliva na območja mineralnih surovin v primerjavi z varianto G3. Varianti G3-n1 in G3-n1-n2 sta ocenjeni kot manj primerni, saj presekata največ nadzemnega in podzemnega pridobivalnega prostora.
Odseka H z vidika pridobivanja mineralnih surovin nismo ocenili, saj se varianti H1 in H2 po celotnem poteku trase izogibata območjem namenjenim mineralnim surovinam.
Na odseku I sta varianti I2 in I5 ocenjeni kot zelo primerni. Najbolj ustrezna varianta je I5, saj naveže več območij pridobivanja mineralnih surovin kot varianta I2. Na tretje mesto je uvrščena varianta I1, ki naveže manj območij za pridobivanje mineralnih surovin. Z oceno primerno sta ovrednoteni varianti I3 in I4, ki imata enak vpliv na območja mineralnih surovin.

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

Tabela 3: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na mineralne surovine

odsek G	odsek H	odsek I
G1	/	I5

10 KMETIJSTVO

10.1 Opis stanja

Območja kmetijskih zemljišč na obravnavanem območju, preko katerega so načrtovane variante ceste srednjega dela tretje razvojne osi, so razporejena zelo različno. Po podatkih o dejanski rabi tal, približno 37,7% obravnavanega ozemlja pokrivajo kmetijska zemljišča, 19,9% pa je v veljavnih prostorskih aktih opredeljenega kot najboljša kmetijska zemljišča. V preteklosti so bili na približno 2,7% ozemlja izvedeni hidromelioracijski posegi.

V ravninskih predelih Spodnje Savinjske doline in okolice Celja prevladujejo intenzivna živinoreja, trajni nasadi, poljedelstvo in deloma tudi sadjarstvo. V Spodnji Savinjski dolini je razvita monokulturna proizvodnja hmelja, ključna in najbolj prepoznavna kmetijska kultura tega območja. Od Celja proti Kozjanskemu se razprostira hribovito področje, kjer so razmere ugodne za intenzivno živinorejo in trajne nasade (vinogradi, sadjarstvo). V okolici zdraviliških centrov delujejo turistične in izletniške kmetije, ki smiselno dopolnjujejo turistično ponudbo teh območij. Številni ribniki in umetne zajezitve v regiji predstavljajo ugodno možnost za razvoj ribogojništva.

Na območju Zasavja, ki obsega hribovit svet ob Savi na območju občin Litija, Hrastnik, Radeče, Trbovlje in Zagorje ob Savi, kmetijstvo zaradi naravnih danosti ni razvito kot prednostna dejavnost. Med večjimi območji sklenjenih gozdov prevladujejo travniki, njivskih površin ali trajnih nasadov je manj.

V ravninskih predelih Posavja je delež njivskih površin in trajnih nasadov ponovno večji. Kmetijske površine so zastopane na celotnem območju ob reki Savi, od Sevnice, preko Krškega do Brežic, ter preko Mirenske doline proti Mokronogu. Južni del obravnavanega območja predstavlja širša dolina Mirne in Krke. Kmetijske površine so gričevnati konfiguraciji terena zastopane v večjem obsegu (travniki, pašniki, njive, trajni nasadi).

V zadnjih letih se vedno več savinjskih kmetov odloča za ekološko kmetovanje, ki ima prihodnost v večji skrbi ljudi za zdravo življenje. V ravninskih in gričevnatih področjih imajo možnosti za aktivnejši razvoj dopolnilnih dejavnosti, npr. zelenjadarstvo, cvetličarstvo ter prodajo v urbanih središčih.

10.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

V poglavju obravnavamo predvsem vpliv variant na območja najboljših in drugih kmetijskih zemljišč. Podatke smo pridobili iz veljavnih prostorskih planov občin, kot so opredeljeni v NRP. Analizirali smo tudi vpliv predvidenih cest na površine, ki so namenjene gojenju trajnih nasadov (hmeljišča, sadovnjaki in vinogradi). Podatke o trajnih nasadih smo pridobili iz dejanske rabe tal.

Kot bolj primerne so ocenjene variante ki čim manj posegajo na kmetijske površine visoke kakovosti, ohranjajo dostopnost in prehodnost ter celovitost kmetijskih zemljišč tako, da ne drobijo njihove strukture.

Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant glede na kmetijstvo smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja. Pri ocenjevanju smo upoštevali predvsem proizvodnji vidik kmetijskih površin.

Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

10.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant

Varianta G1
Varianta s potekom mimo naselja Trnovec poseže na kmetijska zemljišča prve kakovosti in manjša območja sadovnjakov. V nadaljevanju se spusti do naselja Primož pri Šentjurju, kjer znova preseka območja prvih kmetijskih zemljišč. Od naselja Kameno do Črnolica je večji del trase speljan po najboljših kmetijskih zemljišči. Potek trase mimo Šentjurja in Gorice pri Slivnici poseže na območja sadovnjakov. V nadaljnjem poteku trasa velikokrat zapelje čez prva in druga kmetijska zemljišča. Predvideni tuneli in viadukti na posameznih daljših odsekih zmanjšujejo vpliv na kmetijstvo. Ko trasa zavije vzporedno z regionalno cesto Planina-Sevnica, zapelje v obstoječi infrastrukturni koridor, kjer je vpliv na kmetijske površine manjši, saj trasa poteka večinoma po robu kmetijskih zemljišč. Varianta pri predvidenem priključku Sevnica še zadnjič preseka manjše območje, ki je namenjeno sadjarstvu.

Tabela 2: Preračuni površin s katerimi poseže varianta G1 na kmetijska zemljišča

odsek	najboljša kmetijska zemljišča po planski rabi	druga kmetijska zemljišča po planski rabi	območja hidromelioriranih zemljišč	hmeljišča po dejanski rabi tal	vinogradi po dejanski rabi tal	sadovnjaki po dejanski rabi tal
G1	292.355,0 m^2	301.348,2 m^2	37.782,7 m^2	0,0 m^2	6.015,7 m^2	18.319,1m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Potek nove cestne povezave, v koridorju širine 31 m, prečka 29,23 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 30,13 ha drugih kmetijskih zemljišč. Trasa poseže tudi na območja trajnih nasadov. Glede na dejansko kvadraturo po lokaciji preseka 0,6 ha vinogradov in 1,83 ha sadovnjakov. Začetni del koridorja predvidene trase prečka kmetijska zemljišča na ravnicah, z nadaljnjim potekom pa preseka površine kmetijskih zemljišč na strmejših legah. Z umestitvijo nove ceste prihaja do povečanja razdrobljenosti kmetijskih površin pri naseljih Laze pri Dramljah, Kameno, Bezovje pri Šentjurju, Vezovje, Vodice pri Slivnici, Podgorje pri Sevnični in Ledina. Koridor variante G1 preseka, v primerjavi z ostalimi koridorji na tem odseku, največ območij najboljših kmetijskih zemljišč, zato jo ocenjujemo kot manj primerno.

Varianta G2
Varianta s potekom od razcepa Lopata deloma poseže na območje, ki je namenjeno agrooperacijam. Južno od predvidenega priključka Levec zapelje na rob najboljših kmetijskih zemljišč. Po prečkanju mosta čez Savinjo preseka manjše območje drugega kmetijskega zemljišča in se spusti preko predora do Košnice pri Celju, kjer poseže na prva kmetijska zemljišča in območja sadovnjakov.
Pri Pečovniku se vzhodno odcepi navezovalna cesta G2-n1, ki je nadaljevanje celjskega vzhodnega priključka avtocestnega kraka AC A1. Varianta poseže pri Podgorju na druga kmetijska zemljišča in območja sadovnjakov. Na kmetijska zemljišča prve kakovosti poseže pri Selcah, Zagradu in pred viaduktom čez Savinjo. Potek trase mimo Zagrada in Pečovnika poseže na manjša območja sadovnjakov.
Varianta G2 nadaljuje pot proti jugu. S priključkom pri Tremerjah in s potekom ceste na levi breg Savinje poseže na večja območja najboljših kmetijskih površin. Nadaljnji potek trase je speljan velikokrat po robu drugih kmetijskih zemljišč, tako da nima večjega vpliva na kmetijstvo. Priključek Laško je umeščen na kmetijska zemljišča druge kakovosti in območja sadovnjakov. Potek trase pri izstopu iz predora Strmca preseka območje sadovnjakov in najboljša kmetijska zemljišča. Predor Vrhe nekoliko zmanjša vpliv na kmetijstvo, umestitev predvidenega priključka Rimske Toplice pa vpliv zopet poveča. V nadaljevanju zapelje trasa po robu kmetijskih zemljišč, tako da nima negativnega vpliva nanje.

Tabela 3: Preračuni površin s katerimi posežeta varianti G2 in G2-n1 na kmetijska zemljišča

odsek	najboljša kmetijska zemljišča po planski rabi	druga kmetijska zemljišča po planski rabi	območja hidromelioriranih zemljišč	hmeljišča po dejanski rabi tal	vinogradi po dejanski rabi tal	sadovnjaki po dejanski rabi tal
G2	170.408,0 m^2	165.357,5 m^2	7.412,4 m^2	0,0 m^2	3.320,5 m^2	35.881,2 m^2
G2-n1	(n1=24.654,9) 195.062,9 m^2	(n1=18.018,4) 183.375,9 m^2	(n1=0,0) 7.412,4 m^2	0,0 m^2	(n1=140,5) 3.461 m^2	(n1=8.344,4) 44.225,6 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Potek nove cestne povezave, v koridorju širine 31 m, prečka 17,04 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 16,35 ha drugih kmetijskih zemljišč. Trasa poseže tudi na območja trajnih nasadov. Glede na dejansko kvadraturo po lokaciji preseka 0,33 ha vinogradov in 3,58 ha sadovnjakov. Koridor predvidene trase prečka večji del kmetijskih zemljišč, ki ležijo v nižinskih predelih, le na posameznih odsekih preseka kmetijska zemljišča na strmejših legah. Z umestitvijo nove ceste prihaja do povečanja razdrobljenosti kmetijskih površin pri naseljih Levec, Lisce, Košnica pri Celju, Tremerje, Debro in Veliko Širje. Koridor variante G2, v primerjavi z varianto G3 in G3-n1, preseka najmanj območij najboljših kmetijskih zemljišč in trajnih nasadov, zato je boljše ovrednotena. Trasa je ocenjena kot bolj primerna.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1:
Navezovalna cesta G2-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G2, dodatno preseka, v koridorju 20,5 m, 2,46 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 1,8 ha drugih kmetijskih zemljišč. Izračuni trajnih nasadov se nanašajo na dejansko kvadraturo po lokaciji. Navezovalna cesta dodatno preseka 140,5 m^2 vinogradov in 0,83 ha sadovnjakov. Koridor predvidene trase prečka večji del kmetijskih zemljišč, ki ležijo v nižinskih predelih. Varianta dodatno prispeva k razdrobljenosti kmetijskih zemljišč pri naselju Podgorje. Koridor variante G2-n1, v primerjavi z varianto G3-n2 in G3-n1-n2, preseka najmanj območij najboljših kmetijskih zemljišč in trajnih nasadov, zato je boljše ovrednotena. Trasa je ocenjena kot primerna.

Varianta G3
Od razcepa Šentrupert v smeri proti Preboldu poteka varianta po najboljših kmetijskih zemljiščih. Potek trase je speljan predvsem preko hmeljišč in območij, ki so namenjena agrooperacijam. Južno od Prebolda poseže na območje sadovnjakov in v nadaljevanju zapelje po robu kmetijskih zemljišč. Varianta poseže na kmetijske površine tudi pri Mariji Reki, nato pa s predorom prebije hrib Vrhe, kjer pri spustu iz predora znova nekoliko preseka kmetijska zemljišča prve kakovosti. Pri Trbovljah poseže s predvidenim priključkom na kmetijske površine tako, da ostanejo obdelovalne površine, zaradi razvejanega sistema lokalnih cest, še vedno dobro dostopne. Predvidena navezovalna cesta G3-n1, ki se od priključka Trbovlje odcepi proti zahodu, velikokrat poseže na druga kmetijska zemljišča, vendar nikjer ne preseka območja trajnih nasadov.
Varianta G3 nadaljuje pot mimo Prapretna pri Hrastniku, kjer preseka območja za sadovnjake in večja kmetijska zemljišča prve kakovosti. Nato zavije v obstoječi cestni koridor, vzporedno s Savo, tako da ne povzroča dodatnih vplivov na kmetijske površine. Pred Zidanim Mostom zapelje na desni breg in preseka večji delež prvih kmetijskih zemljišč. Varianta znova prečka vodotok in zapelje na levi breg Save, kjer se naveže na predvideno navezovalno cesto G3-n2. Začetni potek navezovalne ceste je speljan po robu drugih kmetijskih zemljišč in se v nadaljevanju izogiba površinam namenjenim kmetijstvu. Varianta na izteku trase znova poseže na najboljša kmetijska zemljišča.

Tabela 4: Preračuni površin s katerimi posežejo variante G3, G3-n1, G3-n2 in G3-n1-n2 na kmetijska zemljišča

odsek	najboljša kmetijska zemljišča po planski rabi	druga kmetijska zemljišča po planski rabi	območja hidromelioriranih zemljišč	hmeljišča po dejanski rabi tal	vinogradi po dejanski rabi tal	sadovnjaki po dejanski rabi tal
G3	188.425,0 m^2	224.966,0m^2	98.743,6m^2	119.062,7m^2	0,0 m^2	10.978,2m^2
G3-n1	(n1=0,0) 188.425,0 m^2	(n1=60.890,4) 285.856,4 m^2	(n1=0,0) 98.743,6 m^2	(n1=0,0) 119.062,7 m^2	0,0 m^2	(n1=0,0) 10.978,2 m^2
G3-n2	(n2=9.593,8) 198.018,8 m^2	(n2=55.393,5) 280.359,5 m^2	(n2=0,0) 98.743,6 m^2	(n2=0,0) 119.062,7m^2	0,0 m^2	(n2=1.368,1) 12.346,2 m^2
G3-n1-n2	198.018,8 m^2	341.249,9 m^2	98.743,6 m^2	119.062,7m^2	0,0 m^2	12.346,2 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
Potek nove cestne povezave, v koridorju širine 31 m, prečka 18,84 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 22,49 ha drugih kmetijskih zemljišč. Trasa poseže tudi na območja trajnih nasadov. Glede na dejansko kvadraturo po lokaciji preseka 11,90 ha hmeljišč in 1,09 ha sadovnjakov. Začetni del koridorja predvidene trase prečka kmetijska zemljišča na ravnicah, z nadaljnjim potekom preseka površine kmetijskih zemljišč na strmejših legah, nato pa ponovno poseže na območja kmetijskih zemljišč na ravninski predelih doline reke Save. Z umestitvijo nove ceste prihaja do povečanja razdrobljenosti kmetijskih površin pri naseljih Prebold, Marija Reka, Trbovlje, Prešnica, Hrastnik, Prapretno pri Hrastniku in Zidani Most. Koridor variante G3 preseka več območij najboljših kmetijskih zemljišč kot koridor variante G2, zato je varianta G3 slabše ovrednotena, čeprav sta obe trasi ocenjeni kot bolj primerni.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Navezovalna cesta G3-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno preseka v koridorju 20,5 m, 6,08 ha drugih kmetijskih zemljišč. Koridor predvidene ceste prečka večji del kmetijskih zemljišč na strmejših legah. Varianta dodatno prispeva k razdrobljenosti kmetijskih zemljišč pri naselju Sušnikova kolonija. Koridor variante G3-n1 preseka enako površino območij najboljših kmetijskih zemljišč in trajnih nasadov kot koridor variante G3. Ker koridor variante G3-n1 preseka več območij drugih kmetijskih zemljišč, je slabše ovrednoten, čeprav sta obe trasi ocenjeni kot bolj primerni.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:
Navezovalna cesta G3-n2, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno preseka, v koridorju 20,5 m, 0,95 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 5,53 ha drugih kmetijskih zemljišč. Izračuni trajnih nasadov se nanašajo na dejansko kvadraturo po lokaciji. Navezovalna cesta dodatno preseka 0,13 ha sadovnjakov. Koridor predvidene ceste prečka večji del kmetijskih zemljišč na ravninskih predelih. Trasa dodatno prispeva k razdrobljenosti kmetijskih zemljišč pri naselju Obrežje pri Zidanem Mostu. Varianta je ovrednotena kot primerna.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:
Varianta G3-n1-n2 je sinteza variant G3, G3-n1 in G3-n2, zato poseže na 19,8 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 34,12 ha drugih kmetijskih zemljišč. Po celotnem poteku preseka, glede na dejansko kvadraturo po lokaciji 11,90 ha hmeljišč in 1,23 ha sadovnjakov. Koridor predvidene trase G3-n1-n2 preseka enako površino območij najboljših kmetijskih zemljišč kot koridor variante G3-n2. Ker preseka več območij drugih kmetijskih zemljišč je varianta G3-n1-n2 slabše ovrednotena, čeprav sta obe trasi ocenjeni z oceno primerno.

Varianta H1
Varianta s potekom mimo naselja Hotemež grobo poseže na večja sklenjena območja kmetijskih zemljišč prve kakovosti. Pri predvidenem priključku Vrhovo znova poseže na najboljša kmetijska zemljišča in se spusti po robu območij za sadovnjake in vinograde. Na tem delu je trasa speljana tudi preko območij, ki so namenjena za agrooperacije. Južno od Šmarčne zapelje po robu vinogradov, pri naselju Lisičje Jame pa ponovno preseka najboljša kmetijska zemljišča, na katera poseže tudi s predvidenim priključkom Boštanj.

Tabela 5: Preračuni površin s katerimi poseže varianta H1 na kmetijska zemljišča

odsek	najboljša kmetijska zemljišča po planski rabi	druga kmetijska zemljišča po planski rabi	območja hidromelioriranih zemljišč	hmeljišča po dejanski rabi tal	vinogradi po dejanski rabi tal	sadovnjaki po dejanski rabi tal
H1	85.207,4 m^2	21.249,6 m^2	13.666,9 m^2	0,0 m^2	2.255,6 m^2	1.483,6 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1:
Potek nove cestne povezave, v koridorju širine 31 m, prečka 8,52 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 2,12 ha drugih kmetijskih zemljišč. Trasa poseže tudi na območja trajnih nasadov. Glede na dejansko kvadraturo po lokaciji preseka 0,22 ha vinogradov in 0,14 ha sadovnjakov. Koridor predvidene trase prečka večji del kmetijskih zemljišč, ki ležijo v nižinskih predelih. Z umestitvijo nove ceste prihaja do povečanja razdrobljenosti kmetijskih površin pri naseljih Hotemež, Prapretno, Dobrava, Mrtovec, Lisičje Jame in Redna. Omenjena zemljišča so manj primerna za intenzivno kmetijsko rabo. Koridor variante H1 poseže na manj kmetijskih površin in območij trajnih nasadov kot koridor variante H2, zato varianto H1 ocenjujemo kot bolj primerno.

Varianta H2
Varianta s potekom mimo naselij Hotemež, Breška vas in Vrhovo grobo poseže na večja sklenjena območja kmetijskih zemljišč in hkrati območja najboljših kmetijskih zemljišč. Pri Vrhovem seka manjše območje vinogradov, pri Prapretnem pa poleg območij vinogradov tudi območja sadovnjakov. Pri naselju Vrhovo poteka preko območij za agrooperacije, kar negativno vpliva na kmetijstvo. Delež najboljših kmetijskih površin preseka tudi pri naselju Lisičje Jame in na izteku trase pred Boštanjem.

Tabela 6: Preračuni površin s katerimi poseže varianta H2 na kmetijska zemljišča

odsek	najboljša kmetijska zemljišča po planski rabi	druga kmetijska zemljišča po planski rabi	območja hidromelioriranih zemljišč	hmeljišča po dejanski rabi tal	vinogradi po dejanski rabi tal	sadovnjaki po dejanski rabi tal
H2	124.336,2m^2	23.865,7 m^2	52.636,5 m^2	0,0 m^2	2.893,2 m^2	1.409,3 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2:
Potek nove cestne povezave, v koridorju širine 31 m, prečka 12,43 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 2,38 ha drugih kmetijskih zemljišč. Trasa poseže tudi na območja trajnih nasadov. Glede na dejansko kvadraturo po lokaciji preseka 0,28 ha vinogradov in 0,14 ha sadovnjakov. Koridor predvidene trase prečka večji del kmetijskih zemljišč, ki ležijo v nižinskih predelih. Z umestitvijo nove ceste prihaja do povečanja razdrobljenosti kmetijskih površin pri naseljih Hotemež, Prapretno, Lisičje Jame in Mrtovec. Takšna zemljišča so manj primerna za intenzivno kmetijsko rabo. Koridor variante H2 poseže na več kmetijskih površin in območij trajnih nasadov kot koridor variante H1, zato varianto H2 ocenjujemo kot primerno.

Varianta I1
Varianta s potekom mimo Boštanja preseka večja sklenjena območja najboljših kmetijskih zemljišč. Pri Dolenjem Boštanju zapelje po robu površin, ki so namenjena vinogradništvu, pri naselju Radna pa preseka območje sadovnjakov. V nadaljevanju poseže na manjša območja kmetijskih zemljišč ali pa zapelje po njihovem robu. Od naselja Brezovo poteka sprva po območjih drugih kmetijskih zemljišč, nato pa pri Dolenji vasi pri Raki preide na kmetijska zemljišča prve kakovosti. Na tem delu zapelje trasa tudi na območja, ki so namenjena agrooperacijam.

Tabela 7: Preračuni površin s katerimi poseže varianta I1 na kmetijska zemljišča

odsek	najboljša kmetijska zemljišča po planski rabi	druga kmetijska zemljišča po planski rabi	območja hidromelioriranih zemljišč	hmeljišča po dejanski rabi tal	vinogradi po dejanski rabi tal	sadovnjaki po dejanski rabi tal
I1	166.330,6 m^2	169.195,8 m^2	38.641,2 m^2	0,0 m^2	776,8 m^2	10.701,1m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
Potek nove cestne povezave, v koridorju širine 31 m, prečka 16,63 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 16,91 ha drugih kmetijskih zemljišč. Trasa poseže tudi na območja trajnih nasadov. Glede na dejansko kvadraturo po lokaciji preseka 776,8 m^2 vinogradov in 1,07 ha sadovnjakov. Koridor predvidene trase prečka večji del kmetijskih zemljišč, ki ležijo v nižinskih predelih. Z umestitvijo nove ceste prihaja do povečanja razdrobljenosti kmetijskih površin pri naseljih Boštanj, Dolenji Boštanj, Lukovsko polje, Dolenje Impolje in Smednik. Koridor variante I1 preseka več kmetijskih površin in območij trajnih nasadov kot koridor variante I2, zato je varianta I1 slabše ovrednotena, čeprav sta obe trasi ocenjeni z oceno primerno.

Varianta I2
Varianta s potekom po zahodni strani naselja Boštanj, na treh odsekih poseže na območja drugih kmetijskih zemljišč. Trasa ima velik vpliv na kmetijstvo pri Lukovskem polju, kjer preseka precejšnji delež najboljših kmetijskih zemljišč. Pri predvidenem priključku Zavratec poseže na manjša območja drugih kmetijskih zemljišč, medtem ko pri naselju Dolenje Radulje zapelje po robu območja za sadovnjake. S potekom od Radulj do Štrita, grobo poseže na najboljša kmetijska zemljišča, kar poveča vpliv na kmetijstvo. Varianta pri izteku trase poseže tudi na območja, ki so namenjena agrooperacijam.

Tabela 8: Preračuni površin s katerimi poseže varianta I2 na kmetijska zemljišča

odsek	najboljša kmetijska zemljišča po planski rabi	druga kmetijska zemljišča po planski rabi	območja hidromelioriranih zemljišč	hmeljišča po dejanski rabi tal	vinogradi po dejanski rabi tal	sadovnjaki po dejanski rabi tal
I2	122.489,6 m^2	98.905,4 m^2	30.604,3 m^2	0,0 m^2	768,6 m^2	2.641,5 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2:
Potek nove cestne povezave, v koridorju širine 31 m, prečka 12,24 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 9,89 ha drugih kmetijskih zemljišč. Trasa poseže tudi na območja trajnih nasadov. Glede na dejansko kvadraturo po lokaciji preseka 768,6 m^2 vinogradov in 0,26 ha sadovnjakov. Koridor predvidene trase prečka večji del kmetijskih zemljišč, ki ležijo v nižinskih predelih. Z umestitvijo nove ceste prihaja do povečanja razdrobljenosti kmetijskih površin pri naseljih Dolenji Boštanj, Lukovec, Dolenje Impolje, Dolenje Radulje in Štrit. Koridor variante I2 preseka manj kmetijskih površin in območij trajnih nasadov kot koridor variante I1, zato je varianta I2 boljše ovrednotena, čeprav sta obe trasi ocenjeni z oceno primerno.

Varianta I3
Varianta s potekom čez Dvorsko polje poseže na najboljša kmetijska zemljišča. Južno od naselja Hotemež preseka območje sadovnjakov, nato zapelje mimo naselja Cerovec, kjer poseže na območja drugih kmetijskih zemljišč, pri naselju Vrhek pa zapelje preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti. V nadaljevanju varianta nima večjega vpliva na kmetijstvo, saj pretežno poteka po robu kmetijskih zemljišč. Od Zbur do Šmarjete poseže na najboljša kmetijska zemljišča. Pri Zburah deloma zapelje z deviacijo predvidenega priključka tudi na območje sadovnjakov.

Tabela 9: Preračuni površin s katerimi poseže varianta I3 na kmetijska zemljišča

odsek	najboljša kmetijska zemljišča po planski rabi	druga kmetijska zemljišča po planski rabi	območja hidromelioriranih zemljišč	hmeljišča po dejanski rabi tal	vinogradi po dejanski rabi tal	sadovnjaki po dejanski rabi tal
I3	290.452,9 m^2	199.140,0 m^2	0,0 m^2	0,0 m^2	0,0 m^2	11.796,9m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3:
Potek nove cestne povezave, v koridorju širine 31 m, prečka 29,04 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 19,91 ha drugih kmetijskih zemljišč. Potek trase se ustrezno izogiba prečkanju hmeljišč in vinogradov, medtem ko na območja sadovnjakov večkrat poseže. Po celotnem poteku preseka, glede na dejansko kvadraturo po lokaciji, 1,17 ha zemljišč, ki so namenjena sadjarstvu. Koridor predvidene trase prečka večji del kmetijskih zemljišč, ki ležijo v nižinskih predelih. Z umestitvijo nove ceste prihaja do povečanja razdrobljenosti kmetijskih površin pri naseljih Hotemež, Cerovec, Križišče, Vrhek, Mostec, Turški dol, Drenovc, Srednje Laknice, Dolenje Laknice, Spodnja Turščina, Zbure, Šmarjeta, Brezovica in Dolenje Kronovo. Koridor variante I3 preseka več območij najboljših kmetijskih zemljišč kot koridor variante I4, zato je varianta I3 slabše ovrednotena, čeprav sta obe trasi ocenjeni kot manj primerni.

Varianta I4
Varianta s potekom čez Dvorsko polje preseka najboljša kmetijska zemljišča. Južno od naselja Hotemež zapelje čez območje sadovnjakov in se spusti po robu kmetijskih zemljišč prve kakovosti. Po izhodu iz predora Brunk, zapelje preko območij prvih in drugih kmetijskih zemljišč in se nato spusti do naselja Šentjanž, kjer znova zapelje po robu najboljših kmetijskih zemljišč. Pri Krmelju dvakrat preseka druga kmetijska zemljišča, pri predvidenem priključku Tržišče pa območja prvih kmetijskih zemljišč. V nadaljevanju varianta nima večjega vpliva na kmetijstvo, saj pretežno poteka po robu kmetijskih površin. Od Zbur do Šmarjete poseže na najboljša kmetijska zemljišča. Pri Zburah deloma zapelje z deviacijo predvidenega priključka tudi na območje sadovnjakov.

Tabela 10: Preračuni površin s katerimi poseže varianta I4 na kmetijska zemljišča

odsek	najboljša kmetijska zemljišča po planski rabi	druga kmetijska zemljišča po planski rabi	območja hidromelioriranih zemljišč	hmeljišča po dejanski rabi tal	vinogradi po dejanski rabi tal	sadovnjaki po dejanski rabi tal
I4	247.512,6 m^2	210.760,3 m^2	0,0 m^2	0,0 m^2	312,7 m^2	16.881,16m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4:
Potek nove cestne povezave, v koridorju širine 31 m, prečka 24,75 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 21,07 ha drugih kmetijskih zemljišč. Trasa poseže tudi na območja trajnih nasadov. Glede na dejansko kvadraturo po lokaciji preseka 312,7 m^2 vinogradov in 1,68 ha sadovnjakov. Koridor predvidene trase prečka večji del kmetijskih zemljišč, ki ležijo v nižinskih predelih. Z umestitvijo nove ceste prihaja do povečanja razdrobljenosti kmetijskih površin pri naseljih Hotemež, Srednik, Birna vas, Krmelj, Vrhek, Mostec, Turški dol, Drenovc, Srednje Laknice, Dolenje Laknice, Spodnja Turščina, Zbure, Šmarjeta, Brezovica in Dolenje Kronovo. Trasa je ovrednotena kot manj primerna. Koridor variante I4 preseka manj območij najboljših kmetijskih zemljišč in več trajnih nasadov kot koridor variante I3. Območja trajnih nasadov je možno nadomestiti na drugih kmetijskih zemljiščih, zato je varianta I4 boljše ovrednotena, čeprav sta obe trasi ocenjeni kot manj primerni.

Varianta I5

V začetnem poteku zapelje trasa čez najboljša kmetijska zemljišča in manjša območja drugih kmetijskih zemljišč. Pri naselju Stari Dvor prečka manjše območje sadovnjakov in kmetijska zemljišča prve kakovosti. V nadaljevanju ima varianta velik vpliv na območja kmetijskih površin predvsem pri naseljih: Počakovo, Brezovica pri Mirni in Rodine pri Trebnjem, kjer trasa prav tako preseka najboljša kmetijska zemljišča.

Tabela 11: Preračuni površin s katerimi poseže varianta I5 na kmetijska zemljišča

odsek	najboljša kmetijska zemljišča po planski rabi	druga kmetijska zemljišča po planski rabi	območja hidromelioriranih zemljišč	hmeljišča po dejanski rabi tal	vinogradi po dejanski rabi tal	sadovnjaki po dejanski rabi tal
I5	88.922,7 m^2	205.321,0 m^2	0,0 m^2	0,0 m^2	0,0 m^2	2.635,8 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5:

Potek nove cestne povezave, v koridorju širine 31 m, prečka 8,89 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 20,53 ha drugih kmetijskih zemljišč. Trasa poseže tudi na območja sadovnjakov. Glede na dejansko kvadraturo po lokaciji preseka 0,26 ha površin namenjenim sadjarstvu. Koridor predvidene trase je na začetnem delu speljan preko kmetijskih zemljišč, ki so na strmejših legah, medtem ko na izteku trase prehaja v ravninski svet doline reke Mirne, kjer so kmetijske površine pretežno v ravnici. Z umestitvijo predvidene trase prihaja do povečanja razdrobljenosti kmetijskih površin pri naseljih Obrežje pri Zidanem Mostu, Jelovo, Stari Dvor, Reber, Resa, Gorenja vas, Gomila in Dolenja Nemška vas. Koridor variante I5 preseka, v primerjavi z ostalimi koridorji na tem odseku, najmanj kmetijskih zemljišč in območij trajnih nasadov, zato jo ocenjujemo kot bolj primerno.

Tabela 12: Stopnja primernosti variant glede na kmetijstvo

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	**G**	**G1**	MP	7
2		**G2**	BP	1
2.1		**G2-n1**	P	4
3		**G3**	BP	2
3.1		**G3-n1**	BP	3
3.2		**G3-n2**	P	5
3.3		**G3-n1-n2**	P	6
1	**H**	**H1**	BP	1
2		**H2**	P	2
1	**I**	**I1**	P	3
2		**I2**	P	2
3		**I3**	MP	5
4		**I4**	MP	4
5		**I5**	BP	1

Na odseku G so z oceno bolj primerno ocenjene variante G2, G3 in G3-n1. Od vseh treh variant je najbolj ustrezen koridor variante G2, saj preseka najmanj območij kmetijskih zemljišč. Koridor variante G3-n1 preseka enako površino območij najboljših kmetijskih zemljišč in trajnih nasadov, kot koridor variante G3. Ker koridor variante G3-n1 preseka več območij drugih kmetijskih zemljišč je uvrščen na tretje mesto. Z oceno primerno so vrednotene variante G2-n1, G3-n2 in G3-n1-n2. Najustreznejši koridor v kategoriji ocene primernosti je koridor variante G2-n1, saj preseka manj območij najboljših kmetijskih zemljišč in trajnih nasadov kot koridorja variant G3-n2 in G3-n1-n2. Koridor predvidene trase G3-n1-n2 preseka enako površino območij najboljših kmetijskih zemljišč kot koridor variante G3-n2. Ker preseka več območij drugih kmetijskih zemljišč je varianta G3-n1-n2 uvrščena na šesto mesto. Koridor variante G1 uniči z umestitvijo nove trase največ območij najboljših kmetijskih zemljišč, zato ga ocenjujemo kot manj primernega.
Na odseku H poseže koridor variante H1 na manj kmetijskih površin in območij trajnih nasadov kot koridor variante H2, zato varianto H1 ocenjujemo kot bolj primerno.
Na odseku I preseka koridor variante I5 najmanj območij najboljših kmetijskih zemljišč. Z oceno primerno sta ocenjena koridorja variant I1 in I2. Koridor variante I2 preseka manj kmetijskih površin in območij trajnih nasadov kot koridor variante I1, zato je varianta I2 uvrščena na drugo mesto. Z oceno manj primerno sta ocenjena koridorja variant I3 in I4. Koridor variante I4 preseka manj območij najboljših kmetijskih zemljišč in več trajnih nasadov kot koridor variante I3. Območja trajnih nasadov je možno nadomestiti na drugih kmetijskih zemljiščih, zato je varianta I4 boljše ovrednotena in uvrščena na četrto mesto.

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

Tabela 13: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na kmetijstvo

odsek G	odsek H	odsek I
G2	H1	I5

Kadar so pri predlagani kombinaciji variant na odseku I izbrane predvidene variante I5, I4 ali I3, kombinacija s H odsekom ni potrebna.

11 GOZDARSTVO

11.1 Opis stanja

Obravnavano območje obsega površje med obstoječima avtocestnima odsekoma A1 Ljubljana-Maribor in A2 Ljubljana-Obrežje. Trase potekajo po ozemlju občin Braslovče, Prebold, Trbovlje, Hrastnik, Radeče, Litija, Šentrupert, Trebnje, Mokronog-Trebelno, Šmarješke Toplice, Škocjan, Sevnica, Laško, Celje, Šentjur, Dobje in Krško, katerih skupna površin znaša približno 1.988,2 km^2.

Predlagane trase posegajo na območje štirih gozdnogospodarskih območij: celjsko, brežiško, ljubljansko in novomeško. Po podatkih pridobljenih iz veljavnih prostorskih aktov, približno 55,1% tega ozemlja pokrivajo gozdna zemljišča, od tega je 2,4% varovalnega gozda.

Usmeritve za presojo posegov v gozd in gozdni prostor narekujejo prisotne funkcije gozdov in njihova poudarjenost, ki so določene in ovrednotene s stopnjami njihovega vpliva na gospodarjenje z gozdovi v gozdnogospodarskem načrtu območja. Na obravnavanem območju prevladujejo lesno-proizvodni gozdovi.

11.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

V poglavju obravnavamo predvsem vplive variant na gozdna zemljišča. Podatke smo pridobili iz veljavnih prostorskih planov občin.

Trasa ima večji vpliv na gozdarstvo takrat, ko bolj posega v sklenjene komplekse gozdnih zemljišč oz. v večji meri uničuje gozd in ko razdrobi zemljišča tako, da niso več primerna za racionalno gospodarjenje. Vpliv izgradnje državne ceste na gozdarstvo in gozdne površine je lahko večplasten (trajna izguba gozdnih površin, otežena dostopnost, itd.).

Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant glede na gozdarstvo smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja. Pri ocenjevanju smo upoštevali proizvodnji vidik in ne vidik varovanja gozdnih zemljišč. Slednji je obravnavan v okoljskem poročilu.

Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

11.3 Vrednotenje in ocenjevaje stopnje primernosti variant

Varianta G1
Varianta posega na gozdna zemljišča južno od naselja Trnovec. Na posameznih odsekih proti Šentjurju poteka po gozdnem robu, nato pa pri Dolski Gori preseka manjše območje gozdnih zaplat. Posegi v gozdni prostor se pojavljajo tudi severozahodno od Slivnice pri Celju, južno od Vodic pri Slivnici in vzhodno od Ravenskega loga. V nadaljevanju prebije trasa s predorom pobočje hriba Krampil, s katerim zmanjša vpliv na gozdna zemljišča in zavije proti Prapretnem, od koder se z viaduktom spusti po robu varovalnega gozda proti Zabukovju nad Sevnico. Na tem delu ponovno poseže na gozdna zemljišča in nadaljuje pot vzporedno ob trasi obstoječe ceste Planina-Sevnica, nekoliko višje ob gozdnem robu. Jugovzhodno od Orehovega še zadnjič preseka manjše gozdne površine.

Tabela 2: Preračuni površin s katerimi poseže varianta G1 na gozdna zemljišča

odsek	gozd	varovalni gozd
G1	503.657,0 m^2	8.118,0 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Potek načrtovane cestne povezave predstavlja poseg v gozdni prostor, ki v koridorju širine 31 m poseže na 50,36 ha gozdnih zemljišč, od tega na 0,81 ha varovalnih gozdov. Koridor variante G1 v primerjavi z ostalimi koridorji na tem odseku, preseka največ gozdnih zemljišč, zato varianto G1 ocenjujemo kot najmanj primerno.

Varianta G2
Varianta G2 poteka po obstoječi trasi priključevalne ceste Celje-zahod, do predvidenega priključka Levec, od koder zapelje proti jugu, čez most reke Savinje. Na desnem bregu vodotoka preseka manjše površine gozda s posebnim pomenom, nato pa s predorom prebije pobočje Homa, s katerim zmanjša negativnih vplivov na gozd. Ko zapelje iz predora, ponovno preseka gozd pri Košnici in se spusti do obstoječo cesto Celje-Laško, na katero se naveže s predvidenim priključkom Tremerje.
Pri Pečovniku se vzhodno odcepi predvidena navezovalna cesta G2-n1. Po prečkanju Savinje zapelje z viaduktom na rob varovalnega gozda. Južno od naselja Zagrad preseka z gozdom poraščena zemljišča, sicer se pa izogiba posegom v gozd.
Od priključka Tremerje poteka varianta G2 nekoliko višje po pobočju, ob gozdnem robu. V nadaljnjem poteku se predvidena varianta izogiba posegom v gozdni prostor, le ponekod, na posameznih odsekih zapelje v bližino gozdnega roba, vendar s tem ne povzroča večjih vplivov na gozd. Pred priključkom Zidani Most se trasa na dveh odsekih približa območjem varovalnih gozdov ter zapelje po njihovem robu. Varianta ponovno poseže na rob varovalnih gozdov pri izhodu iz predora Površnik.

Tabela 3: Preračuni površin s katerimi posežeta varianti G2 in G2-n1 na gozdna zemljišča

odsek	gozd	varovalni gozd
G2	317.510,0 m^2	87.971,5 m^2
G2-n1	317.510,0+35.056,4= 352.566,4m^2	87.971,5+1.412,0= 89.383,5 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Potek načrtovane cestne povezave predstavlja poseg v gozdni prostor, ki v koridorju širine 31 m poseže na 31,75 ha gozdnih zemljišč, od tega na 8,79 ha varovalnih gozdov. Koridor variante G2 preseka, manj gozdnih zemljišč kot koridorja variant G3-n1 in G3-n1-n2, zato je trasa G2 boljše vrednotena, čeprav so vse tri variante ocenjene kot primerne.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1:
Navezovalna cesta G2-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G2, dodatno poseže v koridorju širine 20,5 m, na 3,50 ha gozdnih zemljišč, od tega na 0,14 ha varovalnih gozdov. Varianta G2-n1 je ovrednotena kot manj primerna.

Varianta G3
Varianta vzhodno od Prebolda preseka manjšo gozdno zaplato s statusom varovalnega gozda in se proti jugu spusti po robu gozdnih zemljišč, kjer na treh odsekih znova zapelje po robu varovalnega gozda. Pri izhodu iz predora Vrhe grobo poseže v gozdni prostor, nato pa preseka gozdne površine vzhodno od Trbovelj in nekaj manjših gozdnih zaplat zahodno od Hrastnika. Predvidena povezovalna cesta G3-n1, ki se od priključka Trbovlje odcepi proti zahodu, poseže na gozdna zemljišča s statusom varovalnega gozda pri južni vpadnici v Trbovlje.
Varianta G3 z nadaljnjim potekom po dolini potoka Boben, poseže na območje varovalnega gozda in se nato s predvidenim križiščem Hrastnik naveže na obstoječo cesto Hrastnik-Zidani Most. V nadaljevanju poteka vzporedno z omenjeno cesto, nekoliko višje po pobočju, ob gozdnem robu.
Navezovalna cesta G3-n2 pomeni nadaljnji potek variante G3, ki se začne južno od Zidanega Mosta in konča pri Radečah. Celotni potek navezovalne ceste se izogiba gozdnih zemljišč.

Tabela 4: Preračuni površin s katerimi posežejo variante G3, G3-n1, G3-n2 in G3-n1-n2 na gozdna zemljišča

odsek	gozd	varovalni gozd
G3	285.602,0 m^2	61.456,5 m^2
G3-n1	285.602,0+40.333,6= 325.935,6 m^2	61.456,5+8.684,2= 70.140,7m^2
G3-n2	285.602,0+247,6= 285.849,6 m^2	61.456,5+37,3= 61.493,8 m^2
G3-n1-n2	285.602,0+40.333,6+ 247,6= 326.183,2 m^2	61.456,5+8.684,2+ 37,3= 70.178,0 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
Potek načrtovane cestne povezave predstavlja poseg v gozdni prostor, ki v koridorju širine 31 m poseže na 28,56 ha gozdnih zemljišč, od tega na 6,14 ha varovalnih gozdov. Koridor variante G3 v primerjavi z ostalimi koridorji na tem odseku, preseka najmanj lesnoproizvodnega gozda, zato varianto G3 ocenjujemo kot bolj primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Navezovalna cesta G3-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno poseže v koridorju širine 20,5 m na 4,03 ha gozdnih zemljišč, od tega 0,86 ha varovalnih gozdov. Koridor variante G3-n1 v primerjavi s koridorjem variante G2, poseže na več godnih zemljišč kot koridor variante G2, zato varianto G3-n1 slabše vrednotimo, čeprav sta obe varianti ocenjeni kot primerni.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:
Navezovalna cesta G3-n2, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno poseže v koridorju širine 20,5 m, na 247,6 m^2 gozdnih zemljišč, od tega na 37,3 m^2 varovalnih gozdov. Koridor variante G3-n2 v primerjavi s koridorjem variante G3, poseže na več godnih zemljišč zato je slabše vrednotena, čeprav sta obe varianti ocenjeni kot bolj primerni.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:
Varianta G3-n1-n2 je sinteza variant G3, G3-n1 in G3-n2, zato poseže na 32,61 ha gozdnih zemljišč in 7,01 ha varovalnih gozdov. Koridor variante G3-n1-n2 v primerjavi s koridorjema variant G2 in G3-n1, poseže na največ godnih zemljišč, zato je najslabše vrednotena izmed omenjenih variant. Varianta G3-n1-n2 je ocenjena kot primerna.

Varianta H1
Varianta preseka gozdna zemljišča pri Hotemežu in se približa gozdnemu robu pri Breški vasi in Podravni. Trasa nadaljuje pot proti naselju Vrhovo, kjer zapelje po pobočju gozdnega roba in se spusti proti naselju Prapretno. Z nadaljnjim potekom znova zapelje na rob gozdnih zemljišč in južno od naselja Lisičje Jame poseže na rob varovalnega gozda.

Tabela 5: Preračuni površin s katerimi poseže varianta H1 na gozdna zemljišča

odsek	gozd	varovalni gozd
H1	204.757,4 m^2	31.226,4 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1:
Potek načrtovane cestne povezave predstavlja poseg v gozdni prostor, ki v koridorju širine 31 m poseže na 20,47 ha gozdnih zemljišč, od tega na 3,12 ha varovalnih gozdov. Koridor trase H1 v primerjavi s koridorjem trase H2, uniči z umestitvijo cestnega telesa, več gozda kot koridor variante H2. Trasa H1 je ocenjena kot primerna.

Varianta H2
Varianta se približa gozdnemu robu pri Podravni in zapelje mimo naselja Vrhovo ter Prapretno. V nadaljevanju s predorom prebije reliefno zahteven teren pri Dobravi, s katerim se izogne negativnim vplivom na gozdne površine. Ko zapelje iz predora poseže v gozdni prostor in nato pri naselju Lisičje Jame zavije vzporedno s Savo, po robu varovalnega gozda.

Tabela 6: Preračuni površin s katerimi poseže varianta H2 na gozdna zemljišča

odsek	gozd	varovalni gozd
H2	119.900,9 m^2	31.447,6 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2:
Potek načrtovane cestne povezave predstavlja poseg v gozdni prostor, ki v koridorju širine 31 m poseže na 11,99 ha gozdnih zemljišč, od tega na 3,14 ha varovalnih gozdov. Koridor variante H2 v primerjavi s koridorjem variante H1, uniči ob fizični umestitvi cestnega telesa s pripadajočo infrastrukturo, 8,48 ha manj lesno proizvodnega gozda kot koridor variante H1. Trasa H2 je ocenjena kot bolj primerna.

Varianta I1
Varianta poseže na gozdne površine pri naselju Radna, nato s predorom prebije hrib Poganka, ter se spusti do naselja Dolnje Orle, kjer znova poseže na gozdna zemljišča. Pot nadaljuje ob gozdnem robu do naselja Zavratec. Južno od naselja Rovišče pri Studencu zapelje po robu gozdnih zemljišč in zavije proti Zabukovju pri Raki, kjer preseka z gozdom poraščene površine. V nadaljevanju se trasa izogiba posegom v gozdni prostor. Varianta na izteku trase še zadnjič preseka manjšo gozdno zaplato pri Dobravi pod Rako.

Tabela 7: Preračuni površin s katerimi poseže varianta I1 na gozdna zemljišča

odsek	gozd	varovalni gozd
I1	176.615,4 m^2	0,0 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
Potek načrtovane cestne povezave predstavlja poseg v gozdni prostor, ki v koridorju širine 31 m preseka 17,66 ha gozdnih zemljišč. Na zemljišča s statusom varovalnega gozda ne posega. Koridor variante I1 v primerjavi z ostalimi koridorji na tem odseku, preseka najmanj lesnoproizvodnega gozda, zato varianto I1 ocenjujemo kot bolj primerno.

Varianta I2
Varianta zapelje vzhodno od Boštanja po območju varovalnih gozdov in se mimo Dolenjega Boštanja spusti po gozdnem robu. Trasa nadaljuje smer proti jugu, kjer s predorom prebije hrib Poganka in zapelje na vznožje Dedne gore, porasle z gozdom. Južno od predvidenega priključka Zavratec preseka območje gozdnih zemljišč in se spusti po gozdnem robu do Radulj. Pri naselju Dule in Gomila, trasa še zadnjič poseže v gozdni prostor.

Tabela 8: Preračuni površin s katerimi poseže varianta I2 na gozdna zemljišča

odsek	gozd	varovalni gozd
I2	277.935,9 m^2	0,0 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2:
Potek načrtovane cestne povezave predstavlja poseg v gozdni prostor, ki v koridorju širine 31 m preseka 27,79 ha gozdnih zemljišč. Na zemljišča s statusom varovalnega gozda ne posega. Koridor variante I2 v primerjavi s koridorjem variante I1, uniči z umestitvijo cestnega telesa več gozda kot koridor variante I1, zato je varianta I2 ocenjena kot primerni.

Varianta I3
Varianta zapelje po robu gozdnih zemljišč pri naselju Hotemež, nato pa grobo poseže v gozdni prostor severozahodno od naselja Vrhovo. Po izhodu iz predora Goreljce ponovno zapelje na gozdna zemljišča. Na vznožju hriba Jablanica zavije po robu manjše zaplate varovalnega gozda in se ob gozdnem robu spušča proti Tržišču. Južno od priključka Tržišče znova preseka območje gozdnih površin. V nadaljevanju poteka po gozdnem robu, tako da ne povzroča večjih negativnih vplivov na gozd. Vzhodno od Zdravilišča Šmarješke Toplice še zadnjič preseka gozdna zemljišča.

Tabela 9: Preračuni površin s katerimi poseže varianta I3 na gozdna zemljišča

odsek	gozd	varovalni gozd
I3	443.689,0 m^2	1.291,6 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3:
Potek načrtovane cestne povezave predstavlja poseg v gozdni prostor, ki v koridorju širine 31 m preseka 44,36 ha gozdnih zemljišč, od tega 0,12 ha varovalnih gozdov. Koridor variante I3 v primerjavi s koridorjema variant I1 in I2, poseže na več godnih zemljišč, zato varianto I3 ocenjujemo kot manj primerno.

Varianta I4
Varianta zapelje mimo naselja Hotemež in Brunška Gora po robu gozdnih zemljišč ter se nato spusti preko predora Brunk, s katerim nevtralizira vpliv ceste. Varianta s potekom mimo Šentjanža zapelje po gozdnem robu. Južno od predvidenega priključka Šentjanž grobo poseže v gozdni prostor. Pri Krmelju na dveh odsekih preseka gozdne površine in se po robu gozda spusti do Tržišča. Južno od priključka Tržišče znova preseka območje gozdnih površin. V nadaljevanju poteka po gozdnem robu, tako da ne povzroča večjih negativnih vplivov na gozd. Vzhodno od Zdravilišča Šmarješke Toplice še zadnjič preseka gozdna zemljišča.

Tabela 10: Preračuni površin s katerimi poseže varianta I4 na gozdna zemljišča

odsek	gozd	varovalni gozd
I4	458.107,0 m^2	0,0 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4
Potek načrtovane cestne povezave predstavlja poseg v gozdni prostor, ki v koridorju širine 31 m preseka 45,81 ha gozdnih zemljišč. Na zemljišča s statusom varovalnega gozda ne posega. Koridor trase I4, v primerjavi s koridorjem trase I3, uniči ob fizični umestitvi cestnega telesa s pripadajočo infrastrukturo, 1,44 ha več lesno proizvodnega gozda kot koridor variante I3, zato je varianta I4 slabše ovrednotena, čeprav sta obe trasi ocenjeni kot manj primerni.

Varianta I5
Trasa poseže na gozdna zemljišča, s statusom varovalnega gozda vzhodno od Jagnjenice in se nato spusti po gozdnem robu do pobočja Jatne. Na tem delu trasa s predorom Prelesje prebije reliefno zahteven teren in se izogne negativnim vplivom ceste. Iz predora zapelje pri Ravnah nad Šentrupertom, kjer ponovno poseže v gozdni prostor. V nadaljevanju z naslednjim predorom prebije pobočje Preska, nato pa večkrat zapelje čez gozdne površine zahodno od naselja Ravnik. Na gozdna zemljišča poseže tudi južno od naselja Brezovica pri Mirni in na izteku trase pri razcepu Ponikve.

Tabela 11: Preračuni površin s katerimi poseže varianta I5 na gozdna zemljišča

odsek	gozd	varovalni gozd
I5	544.261,0 m^2	13.084,8 m^2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5:
Potek načrtovane cestne povezave predstavlja poseg v gozdni prostor, ki v koridorju širine 31 m preseka 54,42 ha gozdnih zemljišč, od tega 1,30 ha varovalnih gozdov. Koridor variante I5 v primerjavi z ostalimi koridorji na tem odseku prečka največ gozdnih zemljišč. Na nekaterih odsekih pogosto razdrobi gozdna zemljišča tako, da niso več primerna za racionalno gospodarjenje, zato varianto I5 ocenjujemo kot najmanj primerno.

Tabela 12: Stopnja primernosti variant glede na gozdarstvo

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	**G**	**G1**	NP	7
2		**G2**	P	3
2.1		**G2-n1**	MP	6
3		**G3**	BP	1
3.1		**G3-n1**	P	4
3.2		**G3-n2**	BP	2
3.3		**G3-n1-n2**	P	5
1	**H**	**H1**	P	2
2		**H2**	BP	1
1	**I**	**I1**	BP	1
2		**I2**	P	2
3		**I3**	MP	3
4		**I4**	MP	4
5		**I5**	NP	5

Na odseku G sta z oceno bolj primerno ocenjeni varianti G3 in G3-n2. Koridor variante G3 preseka manj gozdnih zemljišč, zato je ustreznejši kot koridor variante G3-n2. Z oceno primerno so vrednotene variante G2, G3-n1 in G3-n1-n2. Od vseh treh variant je najbolj ustrezna varianta G2, saj preseka najmanj površin lesnoproizvodnega gozda, nato ji sledita varianti G3-n1 in G3-n1-n2. Na šesto mesto

je rangirana varianta G2-n1, ki je ovrednotena z oceno manj primerno. Z umestitvijo nove cestne povezave uniči največ gozdnih zemljišč varianta G1, zato je ocenjena kot najmanj primerna.
Na odseku H preseka koridor variante H2 v primerjavi s koridorjem variante H1, ob fizični umestitvi cestnega telesa s pripadajočo infrastrukturo, 8,48 ha manj lesno proizvodnega gozda kot koridor variante H1, zato je trasa H2 ocenjena kot bolj primerna.
Na odseku I preseka najmanj gozdnih zemljišč koridor variante I1. Koridor variante I2 preseke 10,13 ha več lesnoproizvodnega gozda, zato je varianta I2 vrednotena kot primerna. Z oceno manj primerno sta ocenjeni varianti I3 in I4. Koridor variante I3 manjkrat poseže v gozdni prostor, zato je uvrščena na tretje mesto. Ob fizični umestitvi cestnega telesa uniči največ gozdnih zemljišč varianta I5, zato jo ocenjujemo kot najmanj primerno.

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

Tabela 13: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na gozdarstvo

odsek G	odsek H	odsek I
G3	H2	I1

12 ENERGETSKA, ELEKTRONSKO KOMUNIKACIJSKA IN KOMUNALNA INFRASTRUKTURA

12.1 Opis stanja

Električna infrastruktura
Na širšem območju obravnave je več objektov za proizvodnjo (hidroelektrarne - HE, termoelektrarne - TE), razdeljevanje (razdelilna transformatorska postaja - RTP) in prenos električne energije (daljnovodi – DV). Predlagane trase ceste presekajo več koridorjev daljnovodov, kar se uredi s tehničnimi ukrepi.

Plinovodno omrežje
Na širšem območju obravnave poteka, predvsem na območjih večjih mest, več različnih plinovodov z oznakami (M- magistralni in R- regionalni). Predlagane trase ceste presekajo več koridorjev plinovodnega omrežja, kar se uredi s tehničnimi ukrepi.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Elektronsko komunikacijska infrastruktura je, na severnem in južnem delu, razvita predvsem v ravninskih delih in pa na območjih, ki so urbanizirana. Prečkanja koridorjev teleprenosnega omrežja se uredi s tehničnimi ukrepi.

Vodovodno omrežje
Vodovodna omrežja na obravnavanem območju so zgrajena za oskrbo mest in naselij, vezana so na vodne vire in vodovarstvena območja. Poleg vodovodnega omrežja za oskrbo s pitno vodo, so prisotni še viri termalne vode v zdraviliščih. Na območju intenzivne kmetijske proizvodnje je več vodnih virov, namenjenih namakanju kmetijskih površin. Predlagane trase ceste presekajo več koridorjev vodovodnega omrežja, kar se uredi s tehničnimi ukrepi. Variante, ki potekajo po ožjem vodovarstvenem območju, so nesprejemljive.

Odvajanje in čiščenje odpadnih voda
Na obravnavnem območju so, predvsem v večjih mestih in naseljih izgrajena območja za odvajanje in čiščenje odpadnih voda. Vpliv variant bo rešen s tehničnimi ukrepi.

12.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

V poglavju obravnavamo predvsem vplive variant na potek energetske, elektronsko komunikacijske in komunalne infrastrukture. Podatke smo pridobili iz veljavnih prostorskih planov občin.

Energetska infrastruktura
Kot bolj primerne so ocenjene variante, ki:

- v čim manjši meri posegajo v območje energetske infrastrukture,
- je za njihovo izvedbo potrebnih čimmanj prilagoditev in prestavitev objektov in vodov, oziroma so le tehnično in finančno čimmanj zahtevne.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Kot bolj primerne so ocenjene variante, ki:

- v čim manjši meri posegajo v območje elektronsko komunikacijske infrastrukture,
- je za njihovo izvedbo potrebnih čimmanj prilagoditev in prestavitev objektov in vodov, oziroma so le tehnično in finančno čimmanj zahtevne.

Okoljska infrastruktura
Kot bolj primerne so ocenjene variante, ki:

- v čim manjši meri posegajo v območje elektronsko komunikacijske infrastrukture,
- je za njihovo izvedbo potrebnih čimmanj prilagoditev in prestavitev objektov in vodov, oziroma so le tehnično in finančno čimmanj zahtevne.

Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant glede na energetsko, telekomunikacijsko in komunalno infrastrukturo smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja. Pri ocenjevanju smo upoštevali kolikokrat predvidena varianta seka tovrstno infrastrukturo.

Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

12.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant

Varianta G1

Energetska infrastruktura
Odsek G1 v občini Šentjur enkrat poteka pod daljnovodom 110 kV (na območju naselja Bezovje pri Šentjurju- cesta, obenem pa večinoma poteka daljnovod na območju tega naselja po trasi variante). Na območju občine Šentjur še varianta petkrat preči plinovod (na območju naselij Brezje ob Slomu enkrat- cesta in Kameno štirikrat- cesta). V občini Sevnica še priključek enkrat preči območje oskrbe z električno energijo.

Tabela 2: Energetska infrastruktura- varianta G1

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
G1	Šentjur	daljnovod 110 kV plinovod	1 5
	Sevnica	območje oskrbe z električno energijo	1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot zelo primerno, saj le sedemkrat posega v območje te infrastrukture, kar najmanj med vsemi variantami.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Odsek G1 na območju občine Šentjur preči omrežje štirinajstkrat (na območju naselij Trnovec pri Dramljah enkrat priključek, Hotunje enkrat priključek, Kameno dvakrat priključek. Bezovje pri Šentjurju dvakrat priključek, Šentjur enkrat cesta in enkrat priključek, Črnolica enkrat priključek, Kostrivnica enkrat priključek, Tajhte dvakrat priključek, Prapretno enkrat cesta in med območjema krajev Vezovje in Voglajna enkrat cesta). V občini Dobje varianta na območju kraja Presečno enkrat preči omrežje. V občini Sevnica je enaindvajset prečkanj (na območju naselja Zabukovje nad Sevnico desetkrat cesta, Metni Vrh štirikrat- od tega trikrat cesta in enkrat priključek, Orešje nad Sevnico štirikrat- od tega enkrat cesta in trikrat priključek ter Orehovo trikrat- od tega enkrat cesta in dvakrat priključek).

Tabela 3: Elektronsko *komunikacijska infrastruktura- varianta G1*

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
G1	Šentjur	elektronsko komunikacijsko omrežje	14
	Dobje	elektronsko komunikacijsko omrežje	1
	Sevnica	elektronsko komunikacijsko omrežje	21

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot najmanj primerno, saj izmed vseh variant najbolj posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture in sicer šestintridesetkrat.

Okoljska infrastruktura
Odsek G1 na območju občine Sevnica varianta preči vodovodno omrežje dvakrat (na območjih naselij Zabukovje nad Sevnico enkrat cesta in Orešje nad Sevnico enkrat cesta. Na območju naselij Orešje nad Sevnico in Ledina pa poteka vodovod po trasi).

Tabela 4 Okoljska infrastruktura- varianta G1

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
G1	Sevnica	vodovod	2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot zelo primerno, saj le dvakrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na prvo mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje okoljske infrastrukture.

Varianta G2

Energetska infrastruktura

Odsek G2 na območju občine Celje varianta dvakrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselij Tremerje- enkrat cesta in Košnica pri Celju- enkrat cesta) in štirikrat pod daljnovodom 100 kV (na območju naselij Medlog- trikrat cesta in Košnica pri Celju- enkrat cesta). V občini Laško varianta štirinajstkrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselij Debro- enkrat cesta, Laško trikrat- dvakrat cesta in enkrat priključek, Šmihel- enkrat cesta, Strmca- trikrat- dvakrat cesta in enkrat priključek, Rimske Toplice- dvakrat priključek in Veliko Širje štirikrat- enkrat cesta ter trikrat priključek) in štirikrat pod daljnovodom 110 kV (na območju naselij Laško trikrat- dvakrat cesta in enkrat priključek ter Rimske Toplice- enkrat cesta). Na območju naselja Laško varianta trinajstkrat preči plinovod- dvanajstkrat cesta in enkrat priključek. Na območju Rimskih Toplic pa priključek preči območje oskrbe z nafto in naftnimi derivati.

Tabela 5: *Energetska infrastruktura- varianta G2*

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
G2	Celje	daljnovod 35 kV daljnovod 110 kV	2 4
	Laško	daljnovod 35 kV daljnovod 110 kV plinovod območje za preskrbo z nafto in naftnimi derivati	14 4 13 1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2

Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot manj primerno, saj osemintridesetkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na drugo mesto med variantami, ki najbolj posegajo v območje energetske infrastrukture.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura

Odsek G2 v občini Celje varianta preči omrežje štirikrat (na območju naselja Medlog dvakrat in Tremarij dvakrat). Na območju občine Laško varianta seka omrežje šestnajstkrat (na območju naselij Debro dvakrat, Strmce dvakrat, Modriča enkrat, Strenskega enkrat Rimskih Toplic štirikrat- od tega trikrat priključek in enkrat cesto, Globokega dvakrat, Velikega Širja trikrat- od tega dvakrat cesto in enkrat priključek ter na območju Obrežja pri Zidanem Mostu enkrat zasnovo omrežja). V občini Radeče sta 2 prečkanji (območje naselja Radeče), vseskozi pa poteka trasa variante tudi v neposredni bližini omrežja.

Tabela 6: *Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta G2-n1*

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
G2	Celje	elektronsko komunikacijsko omrežje	4
	Laško	elektronsko komunikacijsko omrežje	16
	Radeče	elektronsko komunikacijsko omrežje	2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:

Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot primerno, saj dvaindvajsetkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture.

Okoljska infrastruktura

Odsek G2 na območju občine Celje varianta preči vodovodno omrežje sedemkrat (na območju naselij Tremerje enkrat, Medloga petkrat in Celja enkrat) ter omrežje komunalnih vodov štirikrat (na območju naselij Tremerje enkrat in Medloga trikrat- od tega cesta dvakrat in priključek enkrat). V občini Celje varianta poteka tudi po varstvenem pasu za oskrbo s pitno vodo (na območju naselij Medlog in Celje). V občini Laško je štiriintrideset prečkanj vodovodnega omrežja (na območju naselij Laško sedemkrat- od tega cesta enkrat in priključek šestkrat, Spodnja Rečica petkrat, Šmihel enkrat, Strmca štirikrat, Globoko osemkrat- od tega cesta petkrat in priključek trikrat, Rimske Toplice štirikrat priključek, Veliko Širje enkrat priključek in Obrežje pri Zidanem Mostu štirikrat cesta), ter osem prečenj komunalnih vodov (na območju naselij Spodnja Rečica dvakrat cesta, Modrič dvakrat cesta, Strensko- dva kanalizacijska voda potekata po trasi, Globoko petkrat- od tega cesta trikrat in dvakrat priključek in na območju Rimskih Toplic petkrat- od tega cesta trikrat in dvakrat priključek). Na območju občine Laško, v naselju Modrič, varianta preči območje čistilne naprave. V občini Radeče varianta dvakrat seka komunalne vode na območju naselja Radeče.

Tabela 7: *Okoljska infrastruktura- varianta G2*

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
G2	Celje	vodovod	7
		komunalni vodi	4
		območje i. stopnje varovanja- varstveni pas za oskrbo s pitno vodo	1
		območje i. stopnje varovanja- varstveni pas za oskrbo s pitno vodo	1
	Laško	vodovod	34
		komunalni vodi	18
		območje čistilne naprave	1
	Radeče	komunalni vodi	2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot manj primerno, saj oseminšestdesetkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na drugo mesto med variantami, ki najbolj posegajo v območje okoljske infrastrukture.

Varianta G2-n1

Energetska infrastruktura
Varianta G2-n1 poteka le po občini Celje, kjer devetkrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselij Teharje- trikrat cesta, Celje petkrat- štirikrat cesta in enkrat priključek ter Pečovnik- enkrat cesta) in petkrat pod obstoječim daljnovodom 100 kV (na območju naselij Teharje- enkrat cesta, Celje- dvakrat cesta ter Pečovnik- dvakrat cesta). Poleg tega pa bi ta varianta potekala še dvanajstkrat pod predvidenim daljnovodom 110 kV (na območju naselij Teharje- trikrat cesta, Celje šestkrat- štirikrat cesta in dvakrat priključek ter Pečovnik trikrat-dvakrat cesta in enkrat priključek). Na območju naselij Teharje in Celje varianta po enkrat preči plinovod. Na območju občine Celje varianta (G2) dvakrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselij Tremerje- enkrat cesta in Košnica pri Celju- enkrat cesta) in štirikrat pod daljnovodom 100 kV (na območju naselij Medlog- trikrat cesta in Košnica pri Celju- enkrat cesta). V občini Laško varianta štirinajstkrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselij Debro- enkrat cesta, Laško trikrat- dvakrat cesta in enkrat priključek, Šmihel- enkrat cesta, Strmca- trikrat- dvakrat cesta in enkrat priključek, Rimske Toplice- dvakrat priključek in Veliko Širje štirikrat- enkrat cesta ter trikrat priključek) in štirikrat pod daljnovodom 110 kV (na območju naselij Laško trikrat- dvakrat cesta in enkrat priključek ter Rimske Toplice- enkrat cesta). Na območju naselja Laško varianta trinajstkrat preči plinovod- dvanajstkrat cesta in enkrat priključek. Na območju Rimskih Toplic pa priključek preči območje oskrbe z nafto in naftnimi derivati.

Tabela 8: *Energetska infrastruktura- varianta G2-n1*

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
G2-n1	Celje (G2-n1)	daljnovod 35 kV	9
		daljnovod 110 kV	5
		daljnovod 110 kV- predviden	12
		plinovod	2
	Celje (G2)	daljnovod 35 kV	2
		daljnovod 110 kV	4
	Laško (G2)	daljnovod 35 kV	14
		daljnovod 110 kV	4
		plinovod	13
		območje za preskrbo z nafto in naftnimi derivati	1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot najmanj primerno, saj kar šestinšestdesetkrat posega v območje te infrastrukture, kar je največ med vsemi variantami.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura

Varianta G2-n1 poteka le po občini Celje, kjer osemkrat preči elektronsko komunikacijsko omrežje (na območju naselij Teharje enkrat, Celja petkrat- od tega trikrat cesto in dvakrat priključek ter na območju Pečovnika dvakrat).

V občini Celje varianta G2 preči omrežje štirikrat (na območju naselja Medlog dvakrat in Tremarij dvakrat). Na območju občine Laško varianta seka omrežje šestnajstkrat (na območju naselij Debro dvakrat, Strmce dvakrat, Modriča enkrat, Strenskega enkrat Rimskih Toplic štirikrat- od tega trikrat priključek in enkrat cesto, Globokega dvakrat, Velikega Širja trikrat- od tega dvakrat cesto in enkrat priključek ter na območju Obrežja pri Zidanem Mostu enkrat zasnovo omrežja). V občini Radeče sta 2 prečkanji (območje naselja Radeče), vseskozi pa poteka trasa variante tudi v neposredni bližini omrežja.

Tabela 9: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta G2-n1

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
G2-n1	Celje (G2-n1)	elektronsko komunikacijsko omrežje	8
	Celje (G2)	elektronsko komunikacijsko omrežje	4
	Laško (G2)	elektronsko komunikacijsko omrežje	16
	Radeče (G2)	elektronsko komunikacijsko omrežje	2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1:

Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot manj primerno, saj tridesetkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture in je druga po vrsti med vsemi variantami po posegih v območje te infrastrukture.

Okoljska infrastruktura

Varianta G2-n1 poteka le po občini Celje, kjer trikrat preči vodovodno omrežje (na območju naselij Pečovnik dvakrat priključek in Celja enkrat cesta) ter šestkrat komunalne vode (vse na območju naselja Celje- štirikrat cesta in dvakrat priključek).

Na območju občine Celje varianta G2 preči vodovodno omrežje sedemkrat (na območju naselij Tremerje enkrat, Medloga petkrat in Celja enkrat) ter omrežje komunalnih vodov štirikrat (na območju naselij Tremerje enkrat in Medloga trikrat- od tega cesta dvakrat in priključek enkrat). V občini Celje varianta poteka tudi po varstvenem pasu za oskrbo s pitno vodo (na območju naselij Medlog in Celje). V občini Laško je štiriintrideset prečkanj vodovodnega omrežja (na območju naselij Laško sedemkrat- od tega cesta enkrat in priključek šestkrat, Spodnja Rečica petkrat, Šmihel enkrat, Strmca štirikrat, Globoko osemkrat- od tega cesta petkrat in priključek trikrat, Rimske Toplice štirikrat priključek, Veliko Širje enkrat priključek in Obrežje pri Zidanem Mostu štirikrat cesta), ter osem prečenj komunalnih vodov (na območju naselij Spodnja Rečica dvakrat cesta, Modrič dvakrat cesta, Strensko- dva kanalizacijska voda potekata po trasi, Globoko petkrat- od tega cesta trikrat in dvakrat priključek in na območju Rimskih Toplic petkrat- od tega cesta trikrat in dvakrat priključek). Na območju občine Laško, v naselju Modrič, varianta preči območje čistilne naprave. V občini Radeče varianta dvakrat seka komunalne vode na območju naselja Radeče.

Tabela 10: Okoljska infrastruktura- varianta G2-n1

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
G2-n1	Celje	vodovod	7
		komunalni vodi	4
		območje i. stopnje varovanja- varstveni pas za oskrbo s pitno vodo	1
		območje i. stopnje varovanja- varstveni pas za oskrbo s pitno vodo	1
	Laško	vodovod	34
		komunalni vodi	18
		območje čistilne naprave	1
	Radeče	komunalni vodi	2
	Celje (G2-n1)	vodovod	3
		komunalni vodi	6

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot najmanj primerno, saj sedeminsedemdesetkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na prvo mesto med variantami, ki najbolj posegajo v območje okoljske infrastrukture.

Varianta G3

Energetska infrastruktura
Varianta G3 v občini Prebold enkrat preči plinovod (na območju naselja Latkova vas enkrat cesta). Na območju naselij Dolenja vas in Marija Reka varianta po enkrat poteka čez TP. V občini Trbovlje varianta poteka pod daljnovodom 110 kV (na območju naselja Ostenk). Na območju občine Hrastnik varianta dvakrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselij Plesko- enkrat cesta in Hrastnik- enkrat cesta) in trikrat pod daljnovodom 100 kV (na območju naselja Hrastnik- trikrat cesta). Na območju naselij Hrastnik (dvakrat preči cesta) in Podkraj (enkrat preči cesta) preči varianta plinovod, na območju Podkraja pa se močno približa območju oskrbe z električno energijo. V občini Radeče varianta enkrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselja Zavratec) in enkrat čez TP.

Tabela 11: *Energetska infrastruktura- varianta G3*

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
G3	Prebold (G3)	TP	2
		plinovod	1
	Trbovlje (G3)	daljnovod 110 kV	1
	Hrastnik (G3)	daljnovod 35 kV	2
		daljnovod 110 kV	3
		plinovod	3
		območje oskrbe z električno energijo	1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj trinajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na drugo mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje energetske infrastrukture.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Varianta G3 v občini Prebold G3 štirikrat preči elektronsko komunikacijsko omrežje (dvakrat na območju naselja Latkova vas in dvakrat na območju naselja Marija Reka. Pri slednjem del omrežja poteka tik ob varianti), v občini Trbovlje pa dvakrat (prvič na območju naselja Ostenk in drugič na območju naselja Ojstro. Na območju naselja Ostenk vseskozi omrežje poteka tik ob varianti). V občini Hrastnik (na območjih naselij Hrastnik, Krnice in Šavna Peč varianta vseskozi poteka v neposredni bližini omrežja, poleg tega pa ga tudi petkrat preči).

Tabela 12: *Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta G3*

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
G3	Prebold (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	4
	Trbovlje (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	2
	Hrastnik (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot zelo primerno, saj le enajstkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture, kar je najmanj med vsemi variantami.

Okoljska infrastruktura
Varianta G3 na območju občine Prebold preči vodovodno omrežje trikrat (na območju naselij Latkova vas, Dolenja vas in Sveti Lovrenc) ter omrežje komunalnih vodov enkrat (na območju naselja Dolenja vas). V občini Trbovlje sta dve prečkanji vodovodnega omrežja (na območju naselij Knezdol in Ojstro). Na območju občine Hrastnik varianta preči vodovodno omrežje štirikrat (na območju naselij Prapretno pri Hrastniku dvakrat cesta in Hrastnik dvakrat cesta. Na območju tega naselja varianta preči tudi območje za čiščenje odpadnih voda).

Tabela 13: Okoljska infrastruktura- varianta G3

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
G3	Prebold (G3)	vodovod komunalni vodi	3 1
	Trbovlje (G3)	vodovod	2
	Hrastnik (G3)	vodovod območje za čiščenje odpadnih voda	4 1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj enajstkrat posega v območje te infrastrukture.

Varianta G3-n1

Energetska infrastruktura
Varianta G3-n1 poteka le po občini Trbovlje, kjer štirikrat preči plinovod (dvakrat ga preči cesta in dvakrat priključek). Varianta G3 v občini Prebold enkrat preči plinovod (na območju naselja Latkova vas enkrat cesta). Na območju naselij Dolenja vas in Marija Reka varianta po enkrat poteka čez TP. V občini Trbovlje varianta poteka pod daljnovodom 110 kV (na območju naselja Ostenk). Na območju občine Hrastnik varianta dvakrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselij Plesko- enkrat cesta in Hrastnik- enkrat cesta) in trikrat pod daljnovodom 100 kV (na območju naselja Hrastnik- trikrat cesta). Na območju naselij Hrastnik (dvakrat preči cesta) in Podkraj (enkrat preči cesta) preči varianta plinovod, na območju Podkraja pa se močno približa območju oskrbe z električno energijo. V občini Radeče varianta enkrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselja Zavrate) in enkrat čez TP.

Tabela 14: Energetska infrastruktura- varianta G3-n1

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
G3-n1	Trbovlje (G3-n1)	plinovod	4
	Prebold (G3)	TP plinovod	2 1
	Trbovlje (G3)	daljnovod 110 kV	1
	Hrastnik (G3)	daljnovod 35 kV daljnovod 110 kV plinovod območje oskrbe z električno energijo	2 3 3 1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot primerno, saj sedemnajstkrat posega v območje te infrastrukture.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Varianta G3-n1 poteka le po občini Trbovlje, kjer petkrat preči elektronsko komunikacijsko omrežje (na območju naselja Trbovlje- štirikrat čisto na koncu, pri predvidenem krožišču). Varianta G3 v občini Prebold štirikrat preči elektronsko komunikacijsko omrežje (dvakrat na območju naselja Latkova vas in dvakrat na območju naselja Marija Reka. Pri slednjem del omrežja poteka tik ob varianti), v občini Trbovlje pa dvakrat (prvič na območju naselja Ostenk in drugič na območju naselja Ojstro. Na območju naselja Ostenk vseskozi omrežje poteka tik ob varianti). V občini Hrastnik (na območjih naselij Hrastnik, Krnice in Šavna Peč varianta vseskozi poteka v neposredni bližini omrežja, poleg tega pa ga tudi petkrat preči).

Tabela 15: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta G3-n1

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	ŠT. PREČKANJ
G3-n1	Trbovlje (G3-n1)	elektronsko komunikacijsko omrežje	5
	Prebold (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	4
	Trbovlje (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	2
	Hrastnik (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj šestnajstkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture, kar jo uvrša na drugo mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje te infrastrukture.

Okoljska infrastruktura
Varianta G3-n1 poteka le po občini Trbovlje, kjer dvakrat preči vodovodno omrežje (na območju naselja Trbovlje). Tu pa še, na koncu priključka in tik ob njem, potekajo komunalni vodi. Varianta G3 na območju občine Prebold preči vodovodno omrežje trikrat (na območju naselij Latkova vas, Dolenja vas in Sveti Lovrenc) ter omrežje komunalnih vodov enkrat (na območju naselja Dolenja vas). V občini Trbovlje sta dve prečkanji vodovodnega omrežja (na območju naselij Knezdol in Ojstro). Na območju občine Hrastnik varianta preči vodovodno omrežje štirikrat (na območju naselij Prapretno pri Hrastniku dvakrat cesta in Hrastnik dvakrat cesta. Na območju tega naselja varianta preči tudi območje za čiščenje odpadnih voda).

Tabela 16: Okoljska infrastruktura- varianta G3-n1

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
G3-n1	Prebold (G3)	vodovod komunalni vodi	3 1
	Trbovlje (G3)	vodovod	2
	Hrastnik (G3)	vodovod območje za čiščenje odpadnih voda	4 1
	Trbovlje (G3-n1)	vodovod komunalni vodi	2 1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj štirinajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na tretje mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje okoljske infrastrukture.

Varianta G3-n2

Energetska infrastruktura
Varianta G3-n2 ima traso le v občini Radeče, kjer enkrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselja Zavratec) in enkrat čez TP. Varianta G3 v občini Prebold enkrat preči plinovod (na območju naselja Latkova vas enkrat cesta). Na območju naselij Dolenja vas in Marija Reka varianta po enkrat poteka čez TP. V občini Trbovlje varianta poteka pod daljnovodom 110 kV (na območju naselja Ostenk). Na območju občine Hrastnik varianta dvakrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselij Plesko- enkrat cesta in Hrastnik- enkrat cesta) in trikrat pod daljnovodom 100 kV (na območju naselja Hrastnik- trikrat cesta). Na območju naselij Hrastnik (dvakrat preči cesta) in Podkraj (enkrat preči cesta) preči varianta plinovod, na območju Podkraja pa se močno približa območju oskrbe z električno energijo. V občini Radeče varianta enkrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselja Zavratec) in enkrat čez TP.

Tabela 17: Energetska infrastruktura- varianta G3-n2

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
G3-n2	Radeče (G3-n2)	daljnovod 35 kV TP	1 1
	Prebold (G3)	TP plinovod	2 1
	Trbovlje (G3)	daljnovod 110 kV	1
	Hrastnik (G3)	daljnovod 35 kV daljnovod 110 kV plinovod območje oskrbe z električno energijo	2 3 3 1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj petnajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na tretje mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje energetske infrastrukture.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura

Varianta G3-n2 ima traso na območju občin Laško in Radeče. V občini Laško varianta seka omrežje dvakrat (območji naselij Suhadol in Obrežje pri Zidanem Mostu), vseskozi pa poteka tudi v njegovi neposredni bližini). Na območju občine Radeče varianta preči omrežje štirikrat in sicer na skrajnem koncu, kjer je predvideno krožišče. Varianta G3 v občini Prebold štirikrat preči elektronsko komunikacijsko omrežje (dvakrat na območju naselja Latkova vas in dvakrat na območju naselja Marija Reka. Pri slednjem del omrežja poteka tik ob varianti), v občini Trbovlje pa dvakrat (prvič na območju naselja Ostenk in drugič na območju naselja Ojstro. Na območju naselja Ostenk vseskozi omrežje poteka tik ob varianti). V občini Hrastnik (na območjih naselij Hrastnik, Krnice in Šavna Peč varianta vseskozi poteka v neposredni bližini omrežja, poleg tega pa ga tudi petkrat preči).

Tabela 18: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta G3-n2

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
G3-n2	Laško (G3-n2)	elektronsko komunikacijsko omrežje	2
	Radeče (G3- n2)	elektronsko komunikacijsko omrežje	4
	Prebold (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	4
	Trbovlje (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	2
	Hrastnik (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:

Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj sedemnajstkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture, kar jo uvrša na tretje mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje te infrastrukture.

Okoljska infrastruktura

Varianta G3-n2 ima traso na območju občin Laško in Radeče. V občini Laško sta dve prečenji vodovodnega omrežja (na območju naselja Obrežje pri Zidanem Mostu dvakrat cesta. Na območju naselij Širje, Obrežje pri Zidanem Mostu in Zidani Most poteka trasa vodovoda tik ob varianti). V občini Radeče varianta preči vodovodno omrežje enkrat (na območju naselja Radeče) ter omrežje komunalnih vodov dvakrat (na območju naselja Radeče). Varianta G3 na območju občine Prebold preči vodovodno omrežje trikrat (na območju naselij Latkova vas, Dolenja vas in Sveti Lovrenc) ter omrežje komunalnih vodov enkrat (na območju naselja Dolenja vas). V občini Trbovlje sta dve prečkanji vodovodnega omrežja (na območju naselij Knezdol in Ojstro). Na območju občine Hrastnik varianta preči vodovodno omrežje štirikrat (na območju naselij Prapretno pri Hrastniku dvakrat cesta in Hrastnik dvakrat cesta. Na območju tega naselja varianta preči tudi območje za čiščenje odpadnih voda).

Tabela 19: Okoljska infrastruktura- varianta G3-n2

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
G3-n2	Laško (G3-n2)	vodovod	2
	Radeče (G3-n2)	vodovod komunalni vodi	1 2
	Prebold (G3)	vodovod komunalni vodi	3 1
	Trbovlje (G3)	vodovod	2
	Hrastnik (G3)	vodovod območje za čiščenje odpadnih voda	4 1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:

Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj šestnajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na četrto mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje okoljske infrastrukture.

Varianta G3-n1-n2

Energetska infrastruktura

Varianta G3 v občini Prebold enkrat preči plinovod (na območju naselja Latkova vas enkrat cesta). Na območju naselij Dolenja vas in Marija Reka varianta po enkrat poteka čez TP. V občini Trbovlje varianta poteka pod daljnovodom 110 kV (na območju naselja Ostenk). Na območju občine Hrastnik varianta dvakrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselij Plesko- enkrat cesta in Hrastnik- enkrat cesta) in trikrat pod daljnovodom 100 kV (na območju naselja Hrastnik- trikrat cesta). Na območju naselij Hrastnik (dvakrat preči cesta) in Podkraj (enkrat preči cesta) preči varianta plinovod, na območju Podkraja pa se močno približa območju oskrbe z električno energijo. V občini Radeče varianta enkrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselja Zavratec) in enkrat čez TP. Varianta G3-n1 poteka le po občini Trbovlje, kjer štirikrat preči plinovod (dvakrat ga preči cesta in dvakrat priključek). Varianta G3-n2 ima traso le po občini Radeče, kjer enkrat poteka pod daljnovodom 35 kV (na območju naselja Zavratec) in enkrat čez TP.

Tabela 20: Energetska infrastruktura- varianta G3-n1-n2

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
G3-n1-n2	Prebold (G3)	TP plinovod	2 1
	Trbovlje (G3)	daljnovod 110 kV	1
	Hrastnik (G3)	daljnovod 35 kV daljnovod 110 kV plinovod območje oskrbe z električno energijo	2 3 3 1
	Trbovlje (G3-n1)	plinovod	4
	Radeče (G3-n2)	daljnovod 35 kV TP	1 1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:

Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot primerno, saj devetnajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na tretje mesto med variantami, ki največkrat posegajo v območje energetske infrastrukture.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura

Varianta G3 v občini Prebold štirikrat preči elektronsko komunikacijsko omrežje (dvakrat na območju naselja Latkova vas in dvakrat na območju naselja Marija Reka. Pri slednjem del omrežja poteka tik ob varianti), v občini Trbovlje pa dvakrat (prvič na območju naselja Ostenk in drugič na območju naselja Ojstro. Na območju naselja Ostenk vseskozi omrežje poteka tik ob varianti). V občini Hrastnik (na območjih naselij Hrastnik, Krnice in Šavna Peč varianta vseskozi poteka v neposredni bližini omrežja, poleg tega pa ga tudi petkrat preči). Varianta G3-n1 poteka le po občini Trbovlje, kjer petkrat preči elektronsko komunikacijsko omrežje (na območju naselja Trbovlje- štirikrat čisto na koncu, pri predvidenem krožišču). Varianta G3-n2 ima traso na območju občin Laško in Radeče. V občini Laško varianta seka omrežje dvakrat (območji naselij Suhadol in Obrežje pri Zidanem Mostu), vseskozi pa poteka tudi v njegovi neposredni bližini). Na območju občine Radeče varianta preči omrežje štirikrat in sicer na skrajnem koncu, kjer je predvideno krožišče.

Tabela 21: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta G3-n1-n2

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
G3-n1-n2	Prebold (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	4
	Trbovlje (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	2
	Hrastnik (G3)	elektronsko komunikacijsko omrežje	5
	Trbovlje (G3-n1)	elektronsko komunikacijsko omrežje	5
	Laško (G3-n2)	elektronsko komunikacijsko omrežje	2
	Radeče (G3- n2)	elektronsko komunikacijsko omrežje	4

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:

Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot primerno, saj dvaindvajsetkrat posega v območje te infrastrukture.

Okoljska infrastruktura

Varianta G3 na območju občine Prebold preči vodovodno omrežje trikrat (na območju naselij Latkova vas, Dolenja vas in Sveti Lovrenc) ter omrežje komunalnih vodov enkrat (na območju naselja Dolenja

vas). V občini Trbovlje sta dve prečkanji vodovodnega omrežja (na območju naselij Knezdol in Ojstro). Na območju občine Hrastnik varianta preči vodovodno omrežje štirikrat (na območju naselij Prapretno pri Hrastniku dvakrat cesta in Hrastnik dvakrat cesta. Na območju tega naselja varianta preči tudi območje za čiščenje odpadnih voda). Varianta G3-n1 poteka le po občini Trbovlje, kjer dvakrat preči vodovodno omrežje (na območju naselja Trbovlje). Tu pa še, na koncu priključka in tik ob njem, potekajo komunalni vodi. Varianta G3-n2 ima traso na območju občin Laško in Radeče. V občini Laško sta dve prečenji vodovodnega omrežja (na območju naselja Obrežje pri Zidanem Mostu dvakrat cesta. Na območju naselij Širje, Obrežje pri Zidanem Mostu in Zidani Most poteka trasa vodovoda tik ob varianti). V občini Radeče varianta preči vodovodno omrežje enkrat (na območju naselja Radeče) ter omrežje komunalnih vodov dvakrat (na območju naselja Radeče).

Tabela 22: Okoljska infrastruktura- varianta G3-n1-n2

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
G3-n1-n2	Prebold (G3)	vodovod komunalni vodi	**3** **1**
	Trbovlje (G3)	vodovod	**2**
	Hrastnik (G3)	vodovod območje za čiščenje odpadnih voda	**4** **1**
	Trbovlje (G3-n1)	vodovod komunalni vodi	**2** **1**
	Laško (G3-n2)	vodovod	**2**
	Radeče (G3-n2)	vodovod komunalni vodi	**1** **2**

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot primerno, saj devetnajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na tretje mesto med variantami, ki največkrat posegajo v območje okoljske infrastrukture.

Varianta H1

Energetska infrastruktura
Varianta v občini Radeče enkrat poteka pod daljnovodom 110 kV (na območju naselja Prapretno) in osemkrat preči plinovod (na območju naselij Radeče- enkrat priključek, Hotemež trikrat- dvakrat cesta in enkrat priključek, Vrhovo dvakrat- enkrat cesta in enkrat priključek in Prapretno dvakrat- enkrat cesta ter enkrat priključek). Na območju naselja Radeče varianta poteka čez TP, na območju Vrhovega pa priključek preči območje oskrbe z električno energijo. V občini Sevnica varianta poteka pod daljnovodom 100 kV (na območju naselja Boštanj). V Boštanju še cesta in priključek, vsak po enkrat, prečita plinovod, prav tako priključek enkrat preči območje oskrbe z električno energijo.

Tabela 23: Energetska infrastruktura- varianta H1

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
H1	Radeče	daljnovod 110 kV TP območje oskrbe z električno energijo plinovod	1 1 1 8
	Sevnica	daljnovod 110 kV plinovod območje oskrbe z električno energijo	1 2 1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot zelo primerno, saj petnajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar je manjkrat kot pri varianti H2.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Varianta na območju občine Radeče preči omrežje osemnajstkrat (na območju naselij Radeče dvanajstkrat- od tega štirikrat cesto in na območju priključkov osemkrat, Hotemeža petkrat- od tega štirikrat cesto in enkrat priključek ter Vrhovega, kjer enkrat preči priključek). V občini Sevnica sta 2 prečkanji (na območju naselja Mrtovec), vseskozi pa na območju naselja Kompolje poteka trasa variante tudi v neposredni bližini omrežja.

Tabela 24: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta H1

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
H1	Radeče	elektronsko komunikacijsko omrežje	18
	Sevnica	elektronsko komunikacijsko omrežje	2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1:
Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj dvajsetkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture, kar je manj kot pa pri varianti H2 in je zaradi tega primernejša od nje.

Okoljska infrastruktura
Varianta na območju občine Radeče preči vodovodno omrežje trikrat (na območjih naselij Radeče dvakrat- od tega enkrat cesta in enkrat priključek ter Hotemež enkrat cesta) ter omrežje komunalnih vodov enkrat (na območju naselja Hotemež). Na območju te občine poteka priključek variante tik ob območju čistilne naprave v naselju Radeče. V občini Sevnica so štiri prečkanje vodovodnega omrežja (na območju naselij Mrtovec dvakrat cesta in Boštanj dvakrat priključek).

Tabela 25: Okoljska infrastruktura- varianta H1

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
H1	Radeče	vodovod	3
		komunalni vodi	1
		območje čistilne naprave	1
	Sevnica	vodovod	4

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot primerno, saj devetkrat posega v območje te infrastrukture.

Varianta H2

Energetska infrastruktura
Varianta H2 v občini Radeče enkrat poteka pod daljnovodom 110 kV (na območju naselja Prapretno) in trinajstkrat preči plinovod (na območju naselij Radeče- enkrat priključek, Hotemež štirikrat- dvakrat cesta in dvakrat priključek, Vrhovo osemkrat- sedemkrat cesta in enkrat priključek. V Vrhovem pa še plinovod deloma poteka po trasi). Na območju naselja Vrhovo pa cesta in priključek prečita območje oskrbe z električno energijo. V občini Sevnica varianta poteka pod daljnovodom 100 kV (na območju naselja Boštanj), V Boštanju še cesta enkrat preči plinovod, prav tako pa je v bližini priključka območje oskrbe z električno energijo.

Tabela 26: Energetska infrastruktura- varianta H2

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
H2	Radeče	daljnovod 110 kV	1
		območje oskrbe z električno energijo	2
		plinovod	13
	Sevnica	daljnovod 110 kV	1
		plinovod	1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot najmanj primerno, saj osemnajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar je več kot pri varianti H1.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Varianta H2 na območju občine Radeče preči omrežje štiriindvajsetkrat (na območju naselij Radeče trinajstkrat- od tega štirikrat cesto in na območju priključkov devetkrat, Hotemeža šestkrat- od tega štirikrat cesto in dvakrat priključek, Vrhovega, kjer štirikrat preči- od tega enkrat priključek in trikrat cesto). V občini Sevnica ni prečkanj, vendar v naselju Mrtovec omrežje poteka tik ob cesti in se močno približa priključku.

Tabela 27: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta H2

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
H2	Radeče	elektronsko komunikacijsko omrežje	24
	Sevnica	elektronsko komunikacijsko omrežje	poteka tik ob trasi

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2:
Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot manj primerno, saj štiriindvajsetkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture, kar je več kot pa pri varianti H1 in je zaradi tega manj primerna od nje.

Okoljska infrastruktura
Varianta H2 na območju občine Radeče preči vodovodno omrežje trikrat (na območjih naselij Radeče dvakrat- od tega enkrat cesta in enkrat priključek ter Hotemež enkrat cesta) ter omrežje komunalnih vodov enkrat (na območju naselja Hotemež). Na območju te občine poteka priključek variante tik ob območju čistilne naprave v naselju Radeče ter v Hotemežu tik ob območju za odlaganje odpadkov. V občini Sevnica so tri prečkanje vodovodnega omrežja (na območju naselij Mrtovec dvakrat cesta in Boštanj enkrat cesta).

Tabela 28: Okoljska infrastruktura- varianta H2

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
H2	Radeče	vodovod	3
		komunalni vodi	1
		območje čistilne naprave	1
		območje za odlaganje odpadkov	1
	Sevnica	vodovod	3

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot primerno, saj devetkrat posega v območje te infrastrukture.

Varianta I1

Energetska infrastruktura
Varianta I1 v občini Sevnica devetkrat poteka pod daljnovodom 110 kV (na območju naselij Boštanj štirikrat- trikrat cesta in enkrat priključek, Dolenji Boštanj dvakrat cesta, Radna enkrat cesta, Lukovec enkrat priključek Konjskega enkrat cesta). Na območjih Boštanja, Radne in Lukovca varianta preči po enkrat plinovod. V občini Krško varianta poteka dvakrat pod daljnovodom 100 kV na območju naselij Dolenja vas pri Raki. Na območju naselij Podulce in Dolenja vas pri Raki pa je predviden daljnovod 400 kV. Na območjih Gmajne in Ravnega varianta preči po enkrat plinovod.

Tabela 29: Energetska infrastruktura- varianta I1

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
I1	Sevnica	daljnovod 110 kV	9
		plinovod	3
	Krško	daljnovod 110 kV	2
		daljnovod 400 kV- predviden	2
		plinovod	2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot najmanj primerno, saj osemnajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na prvo mesto med variantami, ki največkrat posegajo v območje energetske infrastrukture.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Varianta I1 na območju občine Sevnica preči elektronsko komunikacijsko omrežje desetkrat (na območju naselij Boštanj enkrat cesto, Radne trikrat- od tega dvakrat cesto in enkrat priključek, Dolnjih Orel enkrat cesto in Dolnjih Impolj dvakrat cesto. Na območjih naselij Studenec in Zavratec pa potekajo tri elektronsko komunikacijska omrežja po trasi). V občini Sevnica je osem prečkanj (na območju naselja Podulce omrežje preči trikrat cesto, deloma pa poteka tik ob njej. Na območjih Vrha

pri Površju preči enkrat cesto in Površju enkrat cesto ter dvakrat priključek. Omrežje poteka po trasi ceste na območjih naselij Dobja vas pri Raki, Pristava pod Rako in Dobrava pod Rako, tik ob trasi ceste pa poteka na območju naselja Smlednik).

Tabela 30: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta I1

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
I1	Sevnica	elektronsko komunikacijsko omrežje	10
	Krško	elektronsko komunikacijsko omrežje	8

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot primerno, saj osemnajstkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture, kar jo uvršča na tretje mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje te infrastrukture.

Okoljska infrastruktura
Varianta I1 na območju občine Sevnica preči vodovodno omrežje desetkrat (na območjih naselij Boštanj petkrat cesta, Dolenji Boštanj enkrat cesta, Dolenje Impolje enkrat cesta, Studenec enkrat priključek in Zavratec dvakrat- od tega enkrat cesta in enkrat priključek). V občini Krško varianta preči vodovodno omrežje štirikrat (na območjih naselij Podulce enkrat cesta, Površje enkrat priključek- tu poteka tudi tik ob cesti, Dolenja vas pri Raki enkrat priključek in na območju naselij Gmajne in Ravnega enkrat priključek.

Tabela 31: Okoljska infrastruktura- varianta I1

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
I1	Sevnica	vodovod	10
	Krško	vodovod	4

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot manj primerno, saj štirinajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na drugo mesto med variantami, ki največkrat posegajo v območje okoljske infrastrukture.

Varianta I2

Energetska infrastruktura
Varianta I2 v občini Sevnica petkrat poteka pod daljnovodom 110 kV (na območju naselij Boštanj dvakrat- enkrat cesta in enkrat priključek, Vrh pri Boštanju dvakrat- enkrat cesta in enkrat priključek ter Konjskega enkrat cesta). Na območjih Konjskega in Lukovca preči po enkrat plinovod. V občini Sevnica varianta poteka petkrat pod daljnovodom 100 kV (na območju naselij Štrit enkrat cesta in Dul trikrat- dvakrat cesta in enkrat priključek). Na območju naselij Gornje Radulje in Štrit pa je predviden daljnovod 400 kV.

Tabela 32: Energetska infrastruktura- varianta I2

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
I2	Sevnica	daljnovod 110 kV plinovod	5 2
	Škocjan	daljnovod 110 kV daljnovod 400 kV- predviden	4 3

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot manj primerno, saj štirinajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na drugo mesto med variantami, ki največkrat posegajo v območje energetske infrastrukture.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Varianta I2 na območju občine Sevnica preči elektronsko komunikacijsko omrežje desetkrat (na območju naselij Dolenji Boštanj enkrat, Konjskega enkrat, Lukovca dvakrat, Dolenjega Impolja dvakrat, Zavratca enkrat, med območjema naselij Studenec in Zavratec pa potekajo tri elektronsko komunikacijska omrežja po trasi). V občini Škocjan je pet prečkanj (na območju naselja Dolnje Radulje dvakrat, Dul dvakrat in Štrit enkrat).

Tabela 33: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta I2

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
I2	Sevnica	elektronsko komunikacijsko omrežje	10
	Škocjan	elektronsko komunikacijsko omrežje	5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2:
Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj petnajstkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture, kar jo uvršča na drugo mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje te infrastrukture.

Okoljska infrastruktura
Varianta I2 na območju občine Sevnica preči vodovodno omrežje devetkrat (na območjih naselij Boštanj štirikrat cesta in Lukovec štirikrat- od dvakrat cesta in dvakrat priključek. Na območju naselij Dolenje Impolje, Zavratec in Studenec pa poteka vodovod po trasi). V občini Škocjan varianta preči vodovodno omrežje sedemkrat (na območjih naselij Gorenje Radulje trikrat cesta, Dolenje Radulje enkrat cesta, Dule dvakrat cesta in Štrit enkrat cesta).

Tabela 34: *Okoljska infrastruktura- varianta I2*

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
I2	Sevnica	vodovod	9
	Škocjan	vodovod	7

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot najmanj primerno, saj šestnajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na prvo mesto med variantami, ki največkrat posegajo v območje okoljske infrastrukture.

Varianta I3

Energetska infrastruktura
Varianta I3 v občini Radeče varianta enkrat preči plinovod (na območju naselja Hotemež). V občini Sevnica varianta poteka pod daljnovodom 100 kV (na območju naselja Kamenica), na območju naselja Vrhek pa je predviden daljnovod 400 kV. Na območju občine Šmarješke Toplice varianta poteka pod dvema daljnovodoma 100 kV (na območju naselja Družinska vas), na območju tega naselja pa je prav tako predviden daljnovod 400 kV. V Družinski vasi priključek dvakrat preči plinovod, prav tako priključek dvakrat preči plinovod v Dolenjem Kronovem.

Tabela 35: Energetska infrastruktura- varianta I3

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
I3	Radeče	plinovod	1
	Sevnica	daljnovod 110 kV	1
		daljnovod 400 kV- predviden	1
	Šmarješke Toplice	daljnovod 110 kV	2
		daljnovod 400 kV- predviden	1
		plinovod	4

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj desetkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na drugo mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje energetske infrastrukture.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Varianta I3 v občini Radeče seka elektronsko komunikacijsko omrežje devetkrat (območja naselij Radeče, Hotemež in Log pri Vrhovem), vseskozi pa poteka tudi v njegovi neposredni bližini. Na območju občine Sevnica varianta seka omrežje dvanajstkrat (območja naselij Novi Grad, Jablanica, Kamenica, Gabrje, Spodnje Vodale, Tržišče, Škovec in Trščina), vseskozi pa poteka tudi v njegovi neposredni bližini.

Tabela 36: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta I3

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
I3	Radeče	elektronsko komunikacijsko omrežje	9
	Sevnica	elektronsko komunikacijsko omrežje	12

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3:
Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot manj primerno, saj enaindvajsetkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture, kar jo uvršča na četrto mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje te infrastrukture.

Okoljska infrastruktura
Varianta I3 na območju občine Radeče preči vodovodno omrežje enkrat (na območju naselja Radeče) ter omrežje komunalnih vodov enkrat (na območju naselja Radeče). V občini Sevnica je eno prečkanje vodovodnega omrežja (na območju naselja Tržišče). V občini Šmarješke Toplice varianta poteka po varstvenem pasu za oskrbo s pitno vodo (na območjih naselij Šmarješke Toplice, Dolenje Kronovo in Družinska vas) in po območju treh čistilnih naprav (na območjih naselij Zbure, Šmarjeta in Dolenje Kronovo).

Tabela 37: Okoljska infrastruktura- varianta I3

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
I3	Radeče	vodovod komunalni vodi	1 1
	Sevnica	vodovod	2
	Šmarješke Toplice	poteka po varstvenem pasu za oskrbo s pitno vodo čistilna naprava	1 3

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot bolj primerno, saj osemkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na drugo mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje okoljske infrastrukture.

Varianta I4

Energetska infrastruktura
Varianta I4 v občini Radeče poteka pod daljnovodom 110 kV (na območju naselja Hotemež) in enkrat preči plinovod (na območju naselja Brunk). V občini Sevnica varianta poteka pod daljnovodom 100 kV (na območju naselja Krmelj), na območju naselja Vrhek pa je predviden daljnovod 400 kV. Na območju občine Šmarješke Toplice varianta poteka pod dvema daljnovodoma 100 kV (na območju naselja Družinska vas), na območju tega naselja pa je prav tako predviden daljnovod 400 kV. V Družinski vasi priključek dvakrat preči plinovod, prav tako priključek dvakrat preči plinovod v Dolenjem Kronovem.

Tabela 38: Energetska infrastruktura- varianta I4

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
I4	Radeče	daljnovod 110 kV plinovod	1 1
	Sevnica	daljnovod 110 kV daljnovod 400 kV- predviden	1 1
	Šmarješke Toplice	daljnovod 110 kV daljnovod 400 kV- predviden plinovod	2 1 4

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot primerno, saj enajstkrat posega v območje te infrastrukture.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Varianta I4 v občini Radeče preči elektronsko komunikacijsko omrežje osemkrat (območji naselij Radeče in Hotemež), vseskozi pa poteka tudi v njegovi neposredni bližini. Na območju občine Sevnica

varianta seka omrežje štirinajstkrat (območja naselij Birna vas, Krmelj, Vrhek, Tržišče, Spodnje Vodale, Škovec in Trščina), vseskozi pa poteka tudi v njegovi neposredni bližini.

Tabela 39: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta I4

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
I4	Radeče	elektronsko komunikacijsko omrežje	8
	Sevnica	elektronsko komunikacijsko omrežje	14

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4:
Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot najmanj primerno, saj dvaindvajsetkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture, kar je največ med vsemi variantami.

Okoljska infrastruktura
Varianta I4 na območju občine Radeče preči vodovodno omrežje enkrat (na območju naselja Radeče) ter omrežje komunalnih vodov enkrat (na območju naselja Radeče). V občini Sevnica je devet prečkanje vodovodnega omrežja (na območju naselij Birna vas trikrat, Krmelj dvakrat, Vrhek enkrat in Tržišče trikrat- od tega dvakrat cesta in enkrat priključek). V občini Šmarješke Toplice varianta poteka po varstvenem pasu za oskrbo s pitno vodo (na območjih naselij Šmarješke Toplice, Dolenje Kronovo in Družinska vas) in po območju treh čistilnih naprav (na območjih naselij Zbure, Šmarjeta in Dolenje Kronovo).

Tabela 40: Okoljska infrastruktura- varianta I4

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
I4	Radeče	vodovod komunalni vodi	1 1
	Sevnica	vodovod	9
	Šmarješke Toplice	poteka po varstvenem pasu za oskrbo s pitno vodo v neposredni bližini trase je čistilna naprava	1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot primerno, saj dvanajstkrat posega v območje te infrastrukture, kar jo uvršča na tretje mesto med variantami, ki najmanj posegajo v območje okoljske infrastrukture.

Varianta I5

Energetska infrastruktura
Varianta I5 v občini Radeče enkrat preči plinovod (na območju naselja Njivice). V občini Šentrupert varianta poteka pod daljnovodom 2x400 kV (na območju naselja Zabukovje), na območju naselja Ravne pa je predviden daljnovod 2x400 kV. V občini Trebnje varianta poteka pod daljnovodom 100 kV (na območju naselja Rodine pri Trebnjem), na območju tega naselja pa je prav tako predviden daljnovod 100 kV.

Tabela 41: Energetska infrastruktura- varianta I5

odsek	občina	energetska infrastruktura	št. prečkanj
I5	Radeče	plinovod	1
	Šentrupert	daljnovod 400 kV daljnovod 400 kV- predviden	1 1
	Trebnje	daljnovod 110 kV daljnovod 110 kV- predviden	1 1

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5:
Varianto z vidika energetske infrastrukture ocenjujemo kot zelo primerno, saj le petkrat posega v območje te infrastrukture, kar je najmanj med vsemi variantami.

Elektronsko komunikacijska infrastruktura
Varianta I5 v občini Laško seka elektronsko komunikacijsko omrežje enkrat (območje naselja Širje), vseskozi pa poteka tudi v njegovi neposredni bližini. V občini Radeče varianta I5 trikrat preči elektronsko komunikacijsko omrežje (na območju naselja Njivice dvakrat in Žebnika enkrat). V

občinah Litija in Šentrupert varianta I5 nikjer ne preči elektronsko komunikacijskega omrežja. V občini Trebnje pa ga preči dvakrat (na območju naselja Gomila).

Tabela 42: Elektronsko komunikacijska infrastruktura- varianta I5

odsek	občina	elektronsko komunikacijska infrast.	št. prečkanj
I5	Laško	elektronsko komunikacijsko omrežje	1
	Radeče	elektronsko komunikacijsko omrežje	3
	Trebnje	elektronsko komunikacijsko omrežje	2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5:
Varianto z vidika elektronsko komunikacijske infrastrukture ocenjujemo kot zelo primerno, saj le šestkrat posega v območje telefonsko komunikacijske infrastrukture, kar je daleč najmanj med vsemi variantami.

Okoljska infrastruktura
Varianta I5 na območju občine Šentrupert preči vodovodno omrežje enkrat (na območju naselja Zabukovje), ter štirikrat območja varovanja- varstvenih pasov za oskrbo s pitno vodo I., II. in III. stopnje na območju naselja Ravne (tega ocenjujemo kot infrastrukturni objekt, ne kot varstveno kategorijo).

Tabela 43: Okoljska infrastruktura- varianta I5

odsek	občina	okoljska infrastruktura	št. prečkanj
I5	Šentrupert	vodovod	1
		območje i. stopnje varovanja- varstveni pas za oskrbo s pitno vodo	1
		območje i. stopnje varovanja- varstveni pas za oskrbo s pitno vodo	1
		območje i. stopnje varovanja- varstveni pas za oskrbo s pitno vodo	2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5:
Varianto z vidika okoljske infrastrukture ocenjujemo kot zelo primerno, saj le petkrat posega v območje te infrastrukture, kar je najmanj med vsemi variantami.

Tabela 44: Stopnja primernosti variant glede na energetsko, elektronsko komunikacijsko in komunalno infrastrukturo

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	**G**	**G1**	BP	2
2		**G2**	MP	6
2.1		**G2-n1**	NP	7
3		**G3**	ZP	1
3.1		**G3-n1**	BP	3
3.2		**G3-n2**	BP	4
3.3		**G3-n1-n2**	P	5
1	**H**	**H1**	ZP	1
2		**H2**	NP	2
1	**I**	**I1**	NP	5
2		**I2**	MP	4
3		**I3**	BP	2
4		**I4**	P	3
5		**I5**	ZP	1

Varianta G3 je z vidika energetske, elektronsko komunikacijske in komunalne infrastrukture ocenjena kot zelo primerna, saj v najmanjši meri med vsemi variantami na odseku G posega v območje okoljske, energetske in elektronsko komunikacijske infrastrukture. Varianta je najboljše zaradi tega, ker deloma poteka po območjih z nizko gostoto prebivalstva, poleg tega pa ima še tunel ki nima nikakršnega vpliva oziroma bistveno ne posega v območja tovrstne infrastrukture. Kot bolj primerne so ocenjene variante G1, G3-n1, G3-n2. Varianta G1 poteka po območjih občin Šentjur, Dobje in Sevnica, ki veljajo za manj razvite in hkrati z redkejšo gostoto poselitvijo. Zaradi tega na tem območju ni toliko razvito omrežje infrastrukture, kot pa v nekaterih bolj urbaniziranih občinah. Pri variantah G3-n1 in G3-n2 je na delu trase predviden predor, ki bistveno ne posegajo v območje infrastrukture. Sta pa s tega vidika manj primernejši od variante G3, ker sta daljši od nje in zaradi tega posegata v večje območje. Varianta G3-n1-n2 je ocenjena kot primerna. Ta že bistveno bolj vpliva na območje infrastrukture. Kot manj primerna je ocenjena varianta G2, ki poteka po urbaniziranem območju od Celja preko Laškega do Zidanega Mostu. Tu je skoncentriranega veliko prebivalstva pa tudi infrastrukturna opremljenost je že kar zadovoljiva. Zaradi tega je tudi več vpliva na tem območju s strani predvidene trase. Kot najmanj primerna se je na tem odseku izkazale varianta G2-n1, ki najbolj med vsemi predvidenimi variantami posega v območje tovrstne infrastrukture in zaradi tega bi bilo treba postoriti največ prilagoditev in prestavitev vseh vodov.

Na odseku H je varianta H1 ocenjena kot zelo primerna. Ta varianta manjkrat posega v območje energetske, elektronsko komunikacijske in komunalne infrastrukture, kot pa varianta H2, ki je na tem odseku ocenjena kot najmanj primerna.

Na odseku I je varianta I5 ocenjena kot zelo primerna, saj v najmanjši meri med vsemi variantami posega v območje okoljske, energetske in elektronsko komunikacijske infrastrukture. Varianta je najprimernejša zaradi tega, ker večinoma poteka po manj razvitih ali pa po območjih z nizko gostoto prebivalstva, tam pa je seveda manj tovrstne infrastrukture. Poleg tega pa ima varianta I5 še nekaj tunelov, ki nimajo nikakršnega vpliva oziroma bistveno ne posegajo v območja tovrstne infrastrukture. Kot bolj primerna je ocenjena varianta I3. Ta že večkrat poseže v območje omenjene infrastrukture,

kot pa I5. Varianta I4 je ocenjena kot primerna. Podobno kot I3 tudi I4 potekata že v bolj poseljenih in urbaniziranih območjih, kjer je več tovrstne infrastrukture. Kot manj primerna je ocenjena varianta I2. Ta deloma poteka po Krško- Brežiškem polju, ki je zelo urbaniziran, poleg tega pa tam potekajo številni daljnovodi, ki potekajo iz JEK. Kot najmanj primerna se je izkazala varianta I1. Ta najbolj med vsemi predvidenimi variantami na tem odseku posega v območje tovrstne infrastrukture in zaradi tega bi bilo treba postoriti največ prilagoditev in prestavitev vseh vodov.

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

Tabela 45: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na energetsko, elektronsko komunikacijsko in komunalno infrastrukturo

odsek G	odsek H	odsek I
G3	H1	I5

Kadar so pri predlagani kombinaciji variant na odseku I izbrane predvidene variante I5, I4 ali I3, kombinacija s H odsekom ni potrebna.

13 PROMETNA INFRASTRUKTURA

13.1 Opis stanja

Zaradi razgibanosti terena in razpršenosti poselitve, je problematična prometna infrastruktura. Način poselitve terja velika vlaganja v izgradnjo prometne infrastrukture in posledično v vzdrževanje objektov.

Cestno omrežje
Cestno obrežje je sicer gosto razpredeno, elementi cest, predvsem glavnih in regionalnih pa ne ustrezajo potrebam prometa. To je tudi eden od razlogov za načrtovanje in izgradnjo nove cestne povezave med avtocestama A1 in A2, na katero se bo na ustrezen način navezalo obstoječe cestno omrežje.

Železniško omrežje
Skladno z načrti za razvoj železniške infrastrukture je predvidena posodobitev glavne železniške proge na odseku Ljubljana – Zidani most – Celje in Zidani most – Dobova. Posodobitev poleg ostalega pomeni tudi odseke proge po novi trase, predvsem tam, kjer sedanji horizontalni elementi (radii v zavojih) ne dopuščajo predvidenih potovalnih hitrosti.
Na obstoječo in predvideno traso železnice vpliva potek variant v srednjem koridorju.

13.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

V poglavju obravnavamo predvsem vplive variant na potek obstoječih državnih cest in železniške infrastrukture. Podatke smo pridobili iz veljavnih prostorskih planov občin.

Kot bolj primerne so ocenjene variante, ki:
- v čim manjši meri posegajo v območje obstoječe cestne in železniške infrastrukture,
- je za njihovo izvedbo potrebnih čimmanj prilagoditev in prestavitev objektov ter gradnjo raznih premostitvenih objektov oziroma so le tehnično in finančno čimmanj zahtevne.

Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant glede na promet smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja. Pri ocenjevanju smo upoštevali koliko je predvidenih premostitvenih objektov na posamezni trasi variante.

Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

13.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant

Varianta G1
Na odseku G1 so v občini Šentjur predvideni trije nadvozi (na območju naselja Hotunje nadvoz ceste Proseniško-Šentjur, na območju naselja Šentjur nadvoz ceste Šentjur- Šmarje pri Jelšah in na območju naselja Črnolica nadvoz nad cesto Šentjur-Podsreda), štirje viadukti (na območju naselja Šentjur nad železniško progo Maribor-Celje ter na območju naselij Kostrivnica, Paridol in Prapretno nad cesto R2-424) in še podvoz (na območju naselja Tajhte podvoz ceste Gračnica-Ledinšca). Na območju občine Sevnica pa sta predvidena dva viadukta (na območju naselja Orešje nad Sevnico za

cesto R3-424 ter na območju naselja Orehovo za cesto R3-697 in železniško progo Zidani Most-Obrežje).

Tabela 2: *Prometna infrastruktura- varianta G1*

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
G1	Šentjur	Hotunje	Nadvoz	Cesta Proseniško- Šentjur
		Šentjur	Nadvoz	Cesta Šentjur- Šmarje pri Jelšah
		Šentjur	Viadukt	Železniška proga Maribor-Celje
		Črnolica	Nadvoz	Cesta Šentjur- Podsreda
		Kostrivnica	Viadukt	Cesta R2-424
		Paridol	Viadukt	Cesta R2-424
		Tajhte	Podvoz	Cesta Gračnica- Ledinšca
		Prapretno	Viadukt	Cesta R3-424
	Sevnica	Orešje nad Sevnico	Viadukt	Cesta R3-424
		Orehovo	Viadukt	Cesta R3- 697 Železniška proga Zidani Most-Obrežje

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1:
Potek načrtovane cestne povezave desetkrat posega v območje obstoječe cestne in železniške infrastrukture. Je na tretjem mestu med vsemi variantami, ki najmanjkrat posegajo v območje te infrastrukture in je zaradi tega ocenjena kot bolj primerna.

Varianta G2
Na odseku G2 so v občini Celje predvideni dva viadukta (na območju naselja Hotunje viadukt nad železniško progo Celje-Velenje ter cesto G2-107 in na območju naselja Tremerje nad železniško progo Celje-Zidani Most) in podvoz (na območju naselja Tremerje podvoz ceste G1-5). Na območju občine Laško je predvidenih sedem mostov (na območju naselij Debro dva, eden čez železniško progo Celje-Zidani Most in drugi čez cesto G1-5, Globoko dva, prvi čez železniško progo Celje-Zidani Most in drugi čez cesto R3-680, Veliko Širje eden čez cesto G1-5, Gračnica eden čez železniško progo Celje-Zidani Most in na območju naselja Obrežje pri Zidanem Mostu tudi čez železniško progo Celje-Zidani Most), trije viadukti (na območju naselja Strmca dva, prvi nad železniško progo Celje-Zidani Most in drugi nad cesto G1-5 ter na območju naselja Globoko nad železniško progo Celje-Zidani Most) in eden nadvoz (na območju naselja Globoko za cesto G1-5).

Tabela 3: *Prometna infrastruktura- varianta G2*

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
G2	Celje	Medlog	Viadukt	Cesta G2-107 Železniška proga Celje-Velenje
		Tremerje	Podvoz	Cesta G1-5
		Tremerje	Viadukt	Železniška proga Celje-Zidani Most
	Laško	Debro	Most	Cesta G1-5 Železniška proga Celje-Zidani Most
		Strmca	Viadukt	Cesta G1-5 Železniška proga Celje-Zidani Most
		Globoko	Most	Železniška proga Celje-Zidani Most
		Globoko	Viadukt	Železniška proga Celje-Zidani Most
		Globoko	Most	Cesta R3-680
		Globoko	Nadvoz	Cesta G1-5
		Veliko Širje Gračnica	Most	Cesta G1-5 Železniška proga Celje-Zidani Most
		Obrežje pri Zidanem Mostu	Most	Železniška proga Celje-Zidani Most

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Potek načrtovane cestne povezave enajstkrat posega v območje obstoječe cestne in železniške infrastrukture. Je na predzadnjem mestu med vsemi variantami, ki najmanjkrat posegajo v območje te infrastrukture in je zaradi tega ocenjena kot primerna.

Varianta G2-n1
Na odseku G2-n1 sta v občini Celje predvidena dva viadukta (eden na območju naselja Teharje, viadukt nad železniško progo Maribor-Celje in drugi na območju naselja Pečovnik nad železniško progo Celje- Zidani Most).
V občini Celje sta pri varianti G2 predvidena dva viadukta (na območju naselja Hotunje viadukt nad železniško progo Celje-Velenje ter cesto G2-107 in na območju naselja Tremerje nad železniško progo Celje-Zidani Most) in podvoz (na območju naselja Tremerje podvoz ceste G1-5).
Na območju občine Laško je predvidenih sedem mostov (na območju naselij Debro dva, eden čez železniško progo Celje-Zidani Most in drugi čez cesto G1-5, Globoko dva, prvi čez železniško progo Celje-Zidani Most in drugi čez cesto R3-680, Veliko Širje eden čez cesto G1-5, Gračnica eden čez železniško progo Celje-Zidani Most in na območju naselja Obrežje pri Zidanem Mostu tudi čez nizko progo Celje-Zidani Most), trije viadukti (na območju naselja Strmca dva, prvi nad železniško progo Celje-Zidani Most in drugi nad cesto G1-5 ter na območju naselja Globoko nad železniško progo Celje-Zidani Most) in eden nadvoz (na območju naselja Globoko za cesto G1-5).

Tabela 4: *Prometna infrastruktura- varianta G2-n1*

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
G2-n1	Celje (G2-n1)	Teharje	Viadukt	Železniška proga Maribor-Celje
		Pečovnik	Viadukt	Železniška proga Celje-Zidani Most
	Celje (G2)	Medlog	Viadukt	Cesta G2-107 Železniška proga Celje-Velenje
		Tremerje	Podvoz	Cesta G1-5
		Tremerje	Viadukt	Železniška proga Celje-Zidani Most
	Laško (G2)	Medlog	Viadukt	Železniška proga Celje-Velenje Cesta G2-107
		Tremerje	Podvoz	Cesta G1-5
		Tremerje	Viadukt	Železniška proga Celje-Zidani Most
		Debro	Most	Cesta G1-5 Železniška proga Celje-Zidani Most
		Strmca	Viadukt	Cesta G1-5 Železniška proga Celje-Zidani Most
		Globoko	Most	Železniška proga Celje-Zidani Most
		Globoko	Viadukt	Železniška proga Celje-Zidani Most
		Globoko	Most	R3-680
		Globoko	Nadvoz	Cesta G1-5
		Veliko Širje Gračnica	Most	Cesta G1-5 Železniška proga Celje-Zidani Most
		Obrežje pri Zidanem Mostu	Most	Železniška proga Celje-Zidani Most

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2:
Potek načrtovane cestne povezave šestnajstkrat posega v območje obstoječe cestne in železniške infrastrukture. Ta varianta največkrat posega v območje te infrastrukture in je zaradi tega ocenjena najslabše med vsemi variantami in ima oceno manj primerno.

Varianta G3
Na odseku G3 so na območju občine Prebold predvideni trije nadvozi (na območju naselij Latkova vas dva nadvoza- cesta R2-447 ter cesta R2-427 in na območju naselja Marija Reka nad cesto R2-427) in viadukt (na območju naselja Marija Reka nad cesto R2-427). V občini Trbovlje je predviden viadukt na območju naselja Ojstro nad cesto R1-221. Na območju občine in območja naselja Hrastnik so predvideni trije viadukti (nad cesto R1-224, nad cesto G2-108 in nad železniško progo Ljubljana-Zidani Most).

Tabela 5: Prometna infrastruktura- varianta G3

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
G3	Prebold	Latkova vas	Nadvoz	Cesta R2-447
		Latkova vas	Nadvoz	Cesta R2-427
		Marija Reka	Viadukt	Cesta R2-427
		Marija Reka	Nadvoz	Cesta R2-427
	Trbovlje	Ojstro	Viadukt	Cesta R1-221
	Hrastnik	Hrastnik	Viadukt	Cesta R1-224
		Hrastnik	Viadukt	Cesta G2-108
		Hrastnik	Viadukt	Železniška proga Ljubljana-Zidani Most

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3:
Potek načrtovane cestne povezave osemkrat posega v območje obstoječe cestne in železniške infrastrukture. Ta varianta, poleg variante G3-n1, najmanjkrat posega v območje te infrastrukture in je zaradi tega ocenjena kot zelo primerna, vendar slabše kot varianta G3-n1, saj je slednja daljša in povezuje večje območje. Zaradi tega se je varianta G3 uvrstila za njo.

Varianta G3-n1
Na odseku G3-n1 so na območju občine Prebold predvideni trije nadvozi (na območju naselij Latkova vas dva nadvoza- cesta R2-447 ter cesta R2-427 in na območju naselja Marija Reka nad cesto R2-427) in viadukt (na območju naselja Marija Reka nad cesto R2-427). V občini Trbovlje je predviden viadukt na območju naselja Ojstro nad cesto R1-221. Na območju občine in območja naselja Hrastnik so predvideni trije viadukti (nad cesto R1-224, nad cesto G2-108 in nad železniško progo Ljubljana-Zidani Most).

Tabela 6: Prometna infrastruktura- varianta G3-n1

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
G3-n1	Prebold	Latkova vas	Nadvoz	Cesta R2-447
		Latkova vas	Nadvoz	Cesta R2-427
		Marija Reka	Viadukt	Cesta R2-427
		Marija Reka	Nadvoz	Cesta R2-427
	Trbovlje	Ojstro	Viadukt	Cesta R1-221
	Hrastnik	Hrastnik	Viadukt	Cesta R1-224
		Hrastnik	Viadukt	Cesta G2-108
		Hrastnik	Viadukt	Železniška proga Ljubljana-Zidani Most

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1:
Potek načrtovane cestne povezave osemkrat posega v območje obstoječe cestne in železniške infrastrukture. Ta varianta, poleg variante G3, najmanjkrat posega v območje te infrastrukture in je zaradi tega ocenjena kot zelo primerna, vendar boljše kot varianta G3, saj je daljša in povezuje večje območje. Zaradi tega se je varianta G3 uvrstila za njo.

Varianta G3-n2
Na odseku G3-n2 sta v občini Laško predvidena dva podvoza (oba na območju naselja Obrežje pri Zidanem mostu- podvoza železniške proge Celje-Zidani Most in železniške proge Zidani Most-Obrežje. Na območju občine in naselja Radeče je predviden nadvoz nad železniško progo Zidani Most-Obrežje.
Na območju občine Prebold pa so predvideni trije nadvozi (na območju naselij Latkova vas dva nadvoza- cesta R2-447 ter cesta R2-427 in na območju naselja Marija Reka nad cesto R2-427) in viadukt (na območju naselja Marija Reka nad cesto R2-427). V občini Trbovlje je predviden viadukt na območju naselja Ojstro nad cesto R1-221. Na območju občine in območja naselja Hrastnik so

predvideni trije viadukti (nad cesto R1-224, nad cesto G2-108 in nad železniško progo Ljubljana-Zidani Most).

Tabela 7: Prometna infrastruktura- varianta G3-n2

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
G3-n2	Laško (G3-n2)	Obrežje pri Zidanem Mostu	Podvoz	Železniška proga Celje-Zidani Most
		Obrežje pri Zidanem Mostu	Podvoz	Železniška proga Zidani Most-Obrežje
	Radeče (G3-n2)	Radeče	Nadvoz	Železniška proga Zidani Most-Obrežje
	Prebold (G3)	Latkova vas	Nadvoz	Cesta R2-447
		Latkova vas	Nadvoz	Cesta R2-427
		Marija Reka	Viadukt	Cesta R2-427
		Marija Reka	Nadvoz	Cesta R2-427
	Trbovlje (G3)	Ojstro	Viadukt	Cesta R1-221
	Hrastnik (G3)	Hrastnik	Viadukt	Cesta R1-224
		Hrastnik	Viadukt	Cesta G2-108
		Hrastnik	Viadukt	Železniška proga Ljubljana-Zidani Most

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:
Potek načrtovane cestne povezave, poleg variante G3-n1-n2, enajstkrat posega v območje te infrastrukture in je zaradi tega ocenjena kot primerna, vendar slabše kot varianta G3-n1-n2, saj je slednja daljša in povezuje večje območje. Zaradi tega se je varianta G3-n2 uvrstila za njo.

Varianta G3-n1-n2
Na odseku G3-n1-n2 so na območju občine Prebold predvideni trije nadvozi (na območju naselij Latkova vas dva nadvoza- cesta R2-447 ter cesta R2-427 in na območju naselja Marija Reka nad cesto R2-427) in viadukt (na območju naselja Marija Reka nad cesto R2-427). V občini Trbovlje je predviden viadukt na območju naselja Ojstro nad cesto R1-221. Na območju občine in območja naselja Hrastnik so predvideni trije viadukti (nad cesto R1-224, nad cesto G2-108 in nad železniško progo Ljubljana-Zidani Most). V občini Laško sta predvidena dva podvoza (oba na območju naselja Obrežje pri Zidanem mostu- podvoza železniške proge Celje-Zidani Most in železniške proge Zidani Most-Obrežje. Na območju občine in naselja Radeče je predviden nadvoz nad železniško progo Zidani Most-Obrežje.

Tabela 8: Prometna infrastruktura- varianta G3-n1-n2

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
G3-n1-n2	Prebold	Latkova vas	Nadvoz	Cesta R2-447
		Latkova vas	Nadvoz	Cesta R2-427
		Marija Reka	Viadukt	Cesta R2-427
		Marija Reka	Nadvoz	Cesta R2-427
	Trbovlje	Ojstro	Viadukt	Cesta R1-221
	Hrastnik	Hrastnik	Viadukt	Cesta R1-224
		Hrastnik	Viadukt	Cesta G2-108
		Hrastnik	Viadukt	Železniška proga Ljubljana-Zidani Most
	Laško (G3-n2)	Obrežje pri Zidanem Mostu	Podvoz	Železniška proga Celje-Zidani Most
		Obrežje pri Zidanem Mostu	Podvoz	Železniška proga Zidani Most-Obrežje
	Radeče (G3-n2)	Radeče	Nadvoz	Železniška proga Zidani Most-Obrežje

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:
Potek načrtovane cestne povezave, poleg variante G3-n2, enajstkrat posega v območje te infrastrukture in je zaradi tega ocenjena kot primerna, vendar boljše kot varianta G3-n2, saj je daljša in povezuje večje območje. Zaradi tega se je varianta G3-n2 uvrstila za njo.

Varianta H1
Na odseku H1 so v občini Radeče predvideni viadukt (na območju naselja Radeče nad cesto R3-697 in nad železniško progo Zidani Most-Obrežje), podvoz (na območju naselja Hotemež za cesto G1-5) ter nadvoz (na območju naselja Radeče nad cesto G1-5).

Tabela 9: Prometna infrastruktura- varianta H1

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
H1	Radeče	Radeče	Viadukt	Cesta R3-697 Železniška proga Zidani Most-Obrežje
			Nadvoz	Cesta G1-5
		Hotemež	Podvoz	Cesta G1-5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1:
Potek načrtovane cestne povezave trikrat posega v območje te infrastrukture in je zaradi tega ocenjena kot zelo primerna.

Varianta H2
Na odseku H2 so v občini Radeče predvideni viadukt (na območju naselja Radeče nad cesto R3-697 in nad železniško progo Zidani Most-Obrežje), podvoz (na območju naselja Hotemež za cesto G1-5) ter trije nadvozi (eden na območju naselja Radeče nad cesto G1-5 in dva na območju naselja Vrhovo nad cesto G1-5).

Tabela 10: Prometna infrastruktura- varianta H2

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
H2	Radeče	Radeče	Viadukt	Cesta R3-697 Železniška proga Zidani Most-Obrežje
		Radeče	Nadvoz	Cesta G1-5
		Hotemež	Podvoz	Cesta G1-5
		Vrhovo	Nadvoz	Cesta G1-5
		Vrhovo	Nadvoz	Cesta G1-5

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2:
Potek načrtovane cestne povezave petkrat posega v območje te infrastrukture in je zaradi tega ocenjena kot najmanj primerna.

Varianta I1
Na odseku I1 so v občini Sevnica predvideni dva viadukta (na območju naselij Radna nad cesto R1-215 in dolenji Boštanj nad železniško progo Sevnica-Trebnje) in nadvoz (na območju naselja Zavratec za cesto R3-672). V občini Krško pa sta predvidena dva nadvoza (na območju naselja Smednik eden za cesto R-672 in drugi nad avtocesto AC-A2).

Tabela 11: Prometna infrastruktura- varianta I1

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
I1	Sevnica	Radna	Viadukt	Cesta R1-215
		Dolenji Boštanj	Viadukt	Železniška proga Sevnica-Trebnje
		Zavratec	Nadvoz	Cesta R3-672
	Krško	Smednik	Nadvoz	Cesta R3-672
		Smednik	Nadvoz	Nad AC-A2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
Potek načrtovane cestne povezave, poleg variant I4 in I5, petkrat posega v območje te infrastrukture in je zaradi tega ocenjena kot bolj primerna, vendar boljše od I4, a slabše kot varianta I5, saj slednja nima predvidenih viaduktov ampak podvoze, ki so bistveno manj moteči za krajino.

Varianta I2
Na odseku I2 sta v občini Sevnica predvidena dva viadukta (na območju naselij Radna nad cesto R1-215 in dolenji Boštanj nad železniško progo Sevnica-Trebnje) ter v Občini Škocjan nadvoz (na

območju naselja Dule nad avtocesto AC-A2) ter viadukt (na območju naselja Dolenje Radulje nad cesto R3-674).

Tabela 12: Prometna infrastruktura- varianta I2

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
I2	Sevnica	Dolenji Boštanj	Viadukt	Železniška proga Sevnica-Trebnje
		Radna	Viadukt	Cesta R1-215
	Škocjan	Dolenje Radulje	Viadukt	Cesta R3-674
		Dule	Nadvoz	Nad AC-A2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1:
Potek načrtovane cestne povezave štirikrat posega v območje te infrastrukture, kar je najmanj in je zaradi tega ocenjena kot zelo primerna.

Varianta I3
Na odseku I3 sta v občini Radeče predvidena viadukt (na območju naselja Radeče nad cesto R3-697) in podvoz (na območju naselja Hotemež za cesto G1-5). V občini Sevnica pa še podvoz (na območju naselja Spodnje Vodale za cesto R1-215) ter viadukt (na območju naselja Gabrje nad železniško progo Sevnica-Trebnje). Na območju občine Mokronog- Trebelno je predviden viadukt (na območju naselja Dolenje Laknice nad cesto R1-332) ter v občini Šmarješke Toplice dva viadukta (na območju Družinske vasi nad cesto R-332).

Tabela 13: Prometna infrastruktura- varianta I3

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
I3	Radeče	Radeče	Viadukt	Cesta R3-697
		Hotemež	Podvoz	Cesta G1-5
	Sevnica	Gabrje	Viadukt	Železniška proga Sevnica-Trebnje
		Spodnje Vodale	Podvoz	Cesta R1-215
	Mokronog-Trebelno	Dolenje Laknice	Viadukt	Cesta R1-332
	Šmarješke Toplice	Družinska vas	Viadukt	Cesta R-332 Cesta R-332

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3:
Potek načrtovane cestne povezave šestkrat posega v območje te infrastrukture, kar je največkrat na tem odseku in je zaradi tega ocenjena kot najmanj primerna.

Varianta I4
Na odseku I4 sta v občini Radeče predvidena viadukt (na območju naselja Radeče nad cesto R3-697) in podvoz (na območju naselja Hotemež za cesto G1-5). V občini Sevnica je predviden viadukt (na območju naselja Vrhek eden za cesto R1-215 in nad železniško progo Sevnica-Trebnje). Na območju občine Mokronog- Trebelno je predviden viadukt (na območju naselja Dolenje Laknice nad cesto R1-332) ter v občini Šmarješke Toplice dva viadukta (na območju Družinske vasi nad cesto R-332).

Tabela 14: Prometna infrastruktura- varianta I4

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
I4	Radeče	Radeče	Viadukt	Cesta R3-697 Železniška proga Zidani Most-Obrežje
		Hotemež	Podvoz	Cesta G1-5
	Sevnica	Vrhek	Viadukt	Železniška proga Sevnica-Trebnje Cesta R1-215
	Mokronog-Trebelno	Dolenje Laknice	Viadukt	Cesta R1-332
	Šmarješke Toplice	Družinska vas	Viadukt	Cesta R-332 Cesta R-332

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4:
Potek načrtovane cestne povezave, poleg variant I1 in I5, petkrat posega v območje te infrastrukture in je ocenjena kot primerna, saj ima predvidene kar štiri viadukte, ki so med vsemi premostitvenimi objekti najbolj moteči za krajino.

Varianta I5
Na odseku I5 je v občini Radeče predviden viadukt (na območju naselja Njivice nad cesto R3-665). Na območju občine Trebnje so predvideni viadukt (na območju naselja Mirna nad cesto R2-417) ter trije podvozi (na območju naselij Gomila za cesto R-326 in železniško progo Sevnica-Trebnje, Dolenja vas pod AC-A2 in Grm pod AC-A2).

Tabela 15: Prometna infrastruktura- varianta I5

odsek	občina	naselje	objekt	odsek
I5	Radeče	Njivice	Viadukt	Cesta R3-665
	Trebnje	Mirna	Viadukt	Cesta R2-417
		Gomila	Podvoz	Železniška proga Sevnica-Trebnje Cesta R-326
		Dolenja Nemška vas	Podvoz	Pod AC-A2
		Grm	Podvoz	Pod AC-A2

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5:
Potek načrtovane cestne povezave, poleg variant I1 in I4, petkrat posega v območje te infrastrukture in je ocenjena kot bolj primerna, a boljše kot varianta I1, saj ima slednja predvidenih manj podvozov, ki so dosti manj moteč dejavnik za krajino.

Tabela 16: Stopnja primernosti variant glede na prometno infrastrukturo

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	G	G1	BP	3
2		G2	P	6
2.1		G2-n1	MP	7
3		G3	ZP	2
3.1		G3-n1	ZP	1
3.2		G3-n2	P	5
3.3		G3-n1-n2	P	4
1	H	H1	ZP	1
2		H2	NP	2
1	I	I1	BP	3
2		I2	ZP	1
3		I3	NP	5
4		I4	MP	4
5		I5	BP	2

Varianti G3-n1 in G3 sta ocenjeni kot zelo primerni. Ti varianti najmanj med vsemi posegata v območji prometne in železniške infrastrukture, saj je na trasah teh variant predvidenih najmanj premostitvenih objektov. To je pomembno tudi pri samem izgledu pokrajine, če ni preveč premostitvenih objektov, ki so tujki v pokrajini. Ker pa je varianta G3-n1 daljša oziroma združuje celotno varianto G3 in odsek n1 in ima enako število premostitvenih objektov kot G3, je prva dobila višjo oceno.
Kot bolj primerna je ocenjena varianta G1. Ta ima predvideno že večje število premostitvenih objektov, saj bi se v večjem številu križali z obstoječimi državnimi cestami in železniškimi progami.
Variante G2, G3-n2 in G3-n1-n2 so ocenjene kot primerne. Pri odseku G je varianta G3-n1-n2 ocenjena kot primernejša od variante G3-n2. To pa zaradi tega, ker je ta varianta mnogo daljša od G3-n2, vendar ima predvidenih enako število premostitvenih objektov.
Kot manj primerna je bila ocenjena varianta G2-n1. Ta ima na trasi predvidena še dva premostitvena objekta več kot trasa G2.
Na odseku H je varianta H1 ocenjena kot zelo primerna. Ta varianta manjkrat posega v območje prometne in železniške infrastrukture, kot pa varianta H2, ki je na tem odseku ocenjena kot najmanj primerna.
Pri odseku I je varianta I2 ocenjena kot zelo primerna. Ta varianta najmanj med vsemi, na tem odseku, posega v območje prometne in železniške infrastrukture. Kot bolj primerni sta ocenjeni varianti I1 in I5. Ti imata predvideno že večje število premostitvenih objektov, saj bi se v večjem številu križale z obstoječimi državnimi cestami in železniškimi progami. Na odseku I sta z enako oceno stopnje primernosti bili ocenjeni varianti I1 in I5. Ker pa je dolžina predvidene trase variante I5 daljša in ima enako število predvidenih premostitvenih objektov, kot trasa variante I1, je bila prva ocenjena kot primernejša. Kot manj primerna je bila ocenjena varianta I4. Ta je na drugem mestu med variantami, ki največkrat prečkajo že obstoječo prometno infrastrukturo. Kot najmanj primerna pa je bila ocenjena trasa variante I3. Pri tej je predvidenih največ premostitvenih objektov, saj naj bi trasi največkrat prečili obstoječe trase državnih cest in železniških prog.

Tabela 17: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede na prometno infrastrukturo

odsek G	odsek H	odsek I
G3-n1	H1	I2

14 OBRAMBA IN ZAŠČITA

14.1 Opis stanja

Na območju obravnave je več območij, ki so pomembna za potrebe obrambe. Omenjena območja predstavljajo vojašnice ali druge vojaške objekte.

V skladu z obstoječimi občinskimi načrti zaščite in reševanja ter veljavnimi republiškimi predpisi in navodili bodo načrtovali in izvajali naloge in ukrepe za varovanje pred naravnimi in drugimi nesrečami (poplavami, plazovi).
Pred poplavami so najbolj ogrožena območja (po smernicah MOP ARSO-a): vzdolž Save od Zagorja ob Savi do Krškega, ob Savinji od Šempetra do Zidanega Mosta, ob Bolski na območju Prebolda in Dolenje vasi, ob Voglajni na območju Slivniškega jezera in Gorice ter od naselja Grobelno do Štor, ob Temenici na območju Trebnjega ter ob Krki na območju naselja Dolenje Kronovo.

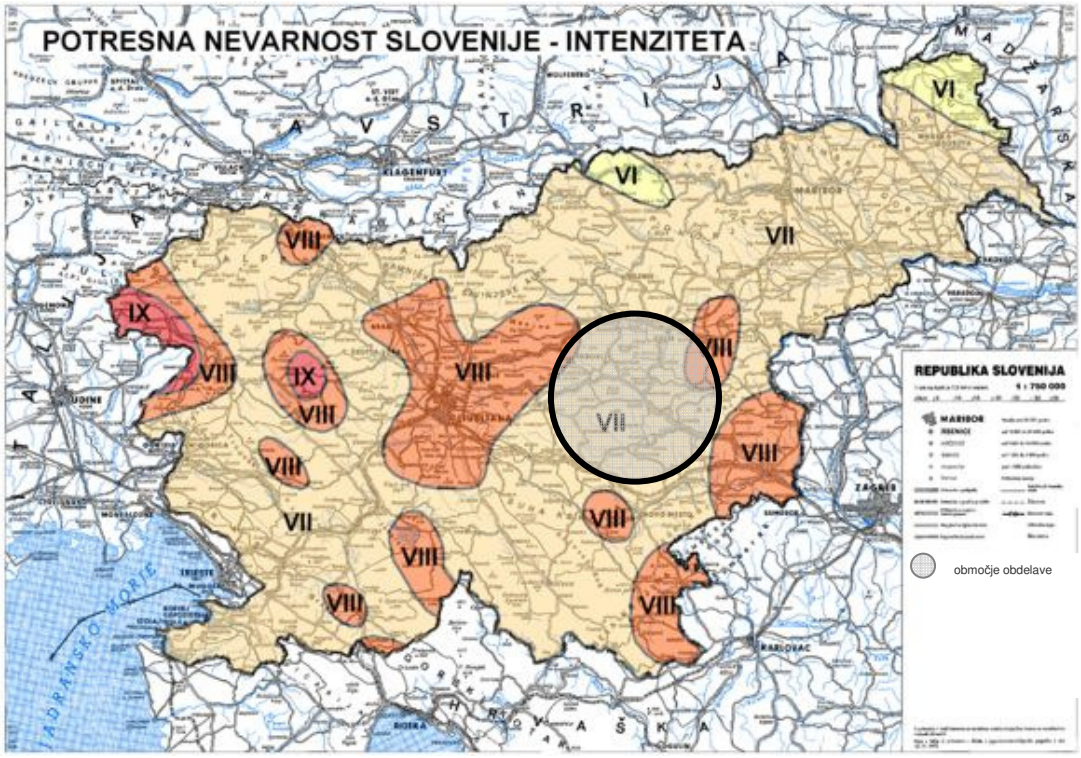
Na območju Spodnje Savinjske doline, ki spada med eno bolj poplavno ogroženih območij v Sloveniji, je v pripravi Državni prostorski načrt za zagotavljanje poplavne varnosti v Spodnji Savinjski dolini. Predmet izdelave državnega prostorskega načrta so območja zadrževanja visokih voda – zadrževalniki – na obstoječih poplavnih območjih rek Savinje in Bolske.

Obravnavano območje je značilno po prisotnosti pretežno morfološko ter geološko zelo razgibanega terena. Do Save si v glavnem sledijo različno široki in visoki grebeni ter vmesna sinklinalna območja, pri čemer so vse strukture usmerjene vzhod-zahod. Južneje od Save je usmerjenost še delno enaka, vse bolj pa so prisotne strukture z usmerjenostjo severozahod-jugovzhod. Gričevnat do hribovit teren je v vseh smereh presekan z različno širokimi in različno globokimi grapami ter dolinami. Izrazite doline so ob Savi, Savinji, Voglajni in Mirni. Nižinski svet je tudi ob Štajerski in Dolenjski avtocesti.
Geološka sestava terena je precej raznolika, kar pomeni, da se v širšem prostoru srečujemo s strmimi in stabilnimi prostorskimi oblikami, ki v vse smeri prehajajo v položne pogojno stabilne in labilne površine, prisotna pa so tudi obširna ali le lokalno plazovita pobočja. Aktivni in fosilni plazovi so oblikovani nad podlagami, ki jih pretežno predstavljajo najstarejši in najmlajši sedimenti. Morfološka in inženirskogeološka danost terena je torej v tesni povezavi z geološko zgradbo.

14.2 Opredelitev vpliva na posamezno sestavino prostora

V poglavju obravnavamo vpliv variant na območja za potrebe obrambe. Podatke smo pridobili iz veljavnih prostorskih planov občin, kjer so območja za potrebe obrambe definirana kot območja za vojaške namene.
V tem poglavju ocenjujemo tudi vpliv variant na območja za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, kamor uvrščamo ogrožena območja, kot so poplavna, plazovita in erozijska območja. Slednja zahtevajo običajne ali zahtevnejše protierozijske ukrepe in se nahajajo na reliefno razgibanih predelih. Med območja za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami sodijo tudi vodni zadrževalniki, visokovodni nasipi in razlivne površine.

Po podatkih Agencije RS za okolje spada območje obravnave na območje s potresno nevarnostjo VII. in VIII. stopnje po MSC lestvici.



Slika 1: Potresna nevarnost Slovenije – intenziteta (vir:http://www.arso.si/)

Kot bolj primerne se ocenjujejo variante, ki ne posegajo na območja obrambe in območja za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Pri vrednotenju in ocenjevanju stopnje primernosti variant glede na obrambo in zaščito smo uporabili 5 stopenjsko lestvico vrednotenja.

Tabela 1: Opredelitev vpliva in ocena stopnje primernosti variant

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

14.3 Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variant

Varianta G1
Varianta se po celotnem poteku trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe. Južno od priključka Šentjur zapelje po robu predvidenega vodnega zadrževalnika, kamor nekoliko poseže z izvennivojsko deviacijo. Čez območje poplavne ogroženosti zapelje pri Šentjurju in Gorici pri Slivnici. Daljši predeli Kozjanskega in pobočja ob Sevnični so poznani po številnih in obsežnih plazovih. Geotehnične razmere terena na tem območju so izredno neugodne za gradnjo nove cestne povezave.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G1
Varianta G1, v primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku, najmanjkrat poseže na poplavno ogrožena območja. Omenjena območja preseka pri Šentjurju in Gorici pri Slivnici. Nova cestna povezava je na nekaterih odsekih speljana po stabilitetno problematičnih oz. plazovitih območjih, zato jo ocenjujemo kot najmanj primerno.

Varianta G2
Varianta G2 se s celotnim potekom trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe. Na območja poplavne ogroženosti poseže pri Levcu, Tremerjah in pri Rimskih Toplicah. Južno od priključka Levec je predviden vodni zadrževalni, ki ga trasa v ustrezni oddaljenosti zaobide z viaduktom. Obširne plazovite cone so pri Košnici ter med Laškim in Rimskimi Toplicami. Južno od Laškega zapelje čez nizko gričevje, ki kaže znake labilnosti, poznani so tudi aktivni plazovi. Varianta s potekom mimo Rimskih Toplic in Grmade poseže na erozijska območja, kjer so večji skalni podori dolomitnih blokov.
Navezovalna cesta G2-n1, ki se pri Pečovniku odcepi proti vzhodu, preseka območje strelišča v Zagradu, ki služi vojaškim namenom. Umeščenost strelišča je v konfliktu s kakovostjo bivalnega okolja, vendar ga je možno prestaviti na drugo, ustreznejšo lokacijo.
Navezovalna cesta poseže na nekatera manjša poplavna območja pri Teharjah in Pečovniku. Plazovita pobočja se nahajajo na severni strani doline Ločnice.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2
Varianta po celotnem poteku trikrat poseže na poplavno ogrožena območja in dvakrat na stabilitetno problematična pobočja. Varianto ocenjujemo kot bolj primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G2-n1
Navezovalna cesta G2-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G2, dodatno preseka dve poplavno ogroženi območji in območje strelišča v Zagradu. Varianta poteka tudi po vznožju plazovitih pobočij doline Ločnice, zato jo ocenjujemo kot primerno.

Varianta G3
Varianta G3 se s celotnim potekom trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe. Pri predvidenem priključku Latkova vas zapelje z ustrezno oddaljenostjo od predvidenih vodnih zadrževalnikov, ki služijo za obrambo pred poplavami. S potekom mimo Latkove vasi in Prebolda zapelje preko poplavnih območij reke Savinje. Južno od Hrastnika v smeri proti Zidanem Mostu poteka vzporedno s Savo, kjer ponovno poseže na poplavno ogrožena območja.
Od zožanega dela doline Marija – Reka in do Trbovelj je zaradi prisotnosti skrilavega glinovca poznanih več plazov. Varianta je na vzhodni strani Trboveljske doline trasirana preko obsežnega in nekonsolidiranega rudniškega jalovišča. Potek trase mimo Hrastnika preseka erozijska območja, ki zahtevajo običajne protierozijske ukrepe.
Navezovalna cesta G3-n1 je v pretežnem delu speljana preko rudniških jalovišč, ki vsled nekonsolidiranosti in plazovitosti površin, predstavljajo geotehnično slabe razmere. Omenjena cesta se izogiba območjem za potrebe obrambe in območjem za potrebe varstva pred naravnimi nesrečami.
Navezovalna cesta G3-n2 pomeni nadaljevanje prej opisane variante G3, ki se po celotnem poteku trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe. Pri Zidanem Mostu in pri Radečah poseže na poplavno ogrožena območja.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3
Varianta po celotnem poteku trikrat poseže na poplavno ogrožena območja. Nova cestna poveza ima najdaljši odsek s katerim poseže na poplavna območja. Odsek se prične pri Hrastniku in konča pri Zidanem Mostu. Varianta dvakrat preseka stabilitetno problematična območja in sicer pri Trbovljah in Hrastniku, kjer zapelje čez rudniška jalovišča. Trasa je ocenjena kot manj primerna.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1
Navezovalna cesta G3-n1, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno poseže na rudniška jalovišča, ki predstavljajo stabilitetno problematična območja. Varianto ocenjujemo kot najmanj primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n2:
Navezovalna cesta G3-n2, poleg vsega naštetega pri varianti G3, dodatno poseže na poplavno ogrožena območja pri Zidanem Mostu in pri Radečah. Varianto ocenjujemo kot manj primerno.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante G3-n1-n2:
Varianta G3-n1-n2 je sinteza variant G3, G3-n1 in G3-n2, zato ima precejšnji vpliv na območja za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Varianto G3-n1-n2 ocenjujemo kot najmanj primerno.

Varianta H1
Varianta se po celotnem poteku trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe in območjem za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Poplavno ogroženo območje pri naselju Slap prečka s predvidenim viaduktom. Številna plazišča so poznana ob prehodu gričevja na rečne terase Save.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H1
Varianta se po celotnem poteku izogiba območjem za potrebe obrambe in območjem za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Pri naselju Vrhovo zapelje po pobočju hriba ob gozdni rob, zato je verjetnost pojava erozijskih procesov, večja kot pri varianti H2, ki poteka po ravnini. Trasa je ocenjena kot primerna.

Varianta H2
Varianta se po celotnem poteku trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe in območjem za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Poplavno ogroženo območje pri naselju Slap prečka s predvidenim viaduktom. Številna plazišča so poznana ob prehodu gričevja na rečne terase Save.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante H2
Varianta se po celotnem poteku izogiba območjem za potrebe obrambe in območjem za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Prostorske in geotehnične danosti pri varianti H2 so identične z varianto H1. Pri naselju Vrhovo je potek trase H2 bolj prilagojen morfologiji prostora kot potek trase H1, zato je varianta H2 boljše ovrednotena, čeprav sta obe ocenjeni kot primerni.

Varianta I1
Varianta se po celotnem poteku trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe. Na poplavno ogroženo območje poseže s predvideni priključkom pri Dolenjem Boštanju. Večji del trase je vezan na sicer razgiban, a geotehnično manj zahteven prostor.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I1
Varianto ocenjujemo kot zelo primerno, saj je speljana glede na geotegnične razmere po manj zahtevnem prostoru.

Varianta I2
Varianta se po celotnem poteku trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe in območjem za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Poplavno območje pri Dolenjem Boštanju prečka z viaduktom. V primerjavi z varianto I1 je do prečkanja doline Mirne in navzdol do Orel vodena skozi morfološko bolj razgiban prostor, kar zahteva obsežnejša zemeljska dela.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I2
Varianta se po celotnem poteku izogiba območjem za potrebe obrambe in območjem za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Zaradi obsežnejših zemeljskih del jo ocenjujemo z nižjo stopnjo primernosti kot varianto I1, a še kot bolj primerno.

Varianta I3
Varianta se po celotnem poteku trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe. Del trase, ki je speljan po dolini reke Mirne posega na poplavno ogroženo območje. Pri poteku trase do doline Mirne je pričakovati stabilitetno problematične skrilave hribine z debelo preperino in plazove okrog Hotemeža.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I3
Varianto ocenjujemo kot manj primerno, saj od Hotemeža do doline reke Mirne poteka po stabilitetno problematičnih hribinah. S potekom po dolini Mirne poseže na poplavno ogroženo območje.

Varianta I4
Varianta se po celotnem poteku trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe. S predvidenim priključkom poseže na poplavno ogroženo območje pri Tržišču. Geološka zgradba je ob tej varianti južneje od doline Save ugodnejša kot pri varianti I3. Med Šentjanžem in Krmeljem ter dolino Mirne je trasa vodena po lokalnih dolinah, kar zahteva manj obsežna zemeljska dela.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I4
Varianta poseže na poplavno ogroženo območje pri Tržišču. Glede na ugodnejše geološke in morfološke razmere jo ocenjujemo kot primerno.

Varianta I5
Varianta se po celotnem poteku trase izogiba območjem, namenjenim za potrebe obrambe in območjem za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Poplavno ogroženo območje pri Mirni prečka z viaduktom. Geotehnične težave je pričakovati pri vodenju trase skozi permokarbonske in permske klastite, za stabilnost neugodna so tudi menjavanja plošč karbonatov, laporjev in meljevcev.

Vrednotenje in ocenjevanje stopnje primernosti variante I5
Varianta se po celotnem poteku izogiba območjem za potrebe obrambe in območjem za potrebe varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Glede na geološko in morfološko zahteven prostor jo ocenjujemo kot najmanj primerno.

Tabela 2: Stopnja primernosti variant glede na obrambo in zaščito

zaporedna št	odsek	varianta	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	**G**	**G1**	NP	7
2		**G2**	BP	1
2.1		**G2-n1**	P	2
3		**G3**	MP	3
3.1		**G3-n1**	NP	5
3.2		**G3-n2**	MP	4
3.3		**G3-n1-n2**	NP	6
1	**H**	**H1**	P	2
2		**H2**	P	1
1	**I**	**I1**	ZP	1
2		**I2**	BP	2
3		**I3**	MP	4
4		**I4**	P	3
5		**I5**	NP	5

Na odseku G je z vidika obrambe in zaščite najustreznejša varianta G2, saj poteka po geološko manj zahtevnem terenu kot ostale variante na tem odseku. Sledi ji varianta G2-n1, ki je ocenjena kot primerna. Varianti G3 in G3-n2 sta ocenjeni kot manj primerni, saj sta z vidika geotehničnih razmer manj ugodni. Varianta G3-n2 je uvrščena na četrto mesto, ker prečka več poplavno ogroženih območij kot varianta G3. Trase G1, G3-n1 in G3-n1-n2 so ocenjene kot najmanj primerne, saj so speljane čez območja, ki imajo slabe geološke razmere. Najmanj ustrezna potek trase ima varianta G1, ki z vidika geotehničnih razmer poteka po zelo neugodnem terenu. Varianta G3-n1 preči manj poplavno ogroženih območij kot varianta G3-n1-n2, zato jo uvrščamo na peto mesto.
Na odseku H sta obe varianti ocenjeni kot primerni. Ustreznejša je varianta H2, saj pri naselju Vrhovo poteka po ravnini, medtem ko varianta H1 zapelje po pobočju ob gozdni rob. Verjetnost pojava erozijskih procesov je pri poteku trase H1 večja, zato jo uvrščamo na drugo mesto.
Na odseku I je z vidika obrambe in zaščite najustreznejša varianta I1, saj je potek trase speljan po geotehnično manj zahtevnem terenu. Sledi ji varianta I2, ki poteka po morfološko bolj razgibanem terenu kot varianta I1. Na tretje mesto je uvrščena varianta I4, ki za razliko od variante I3 poteka po geološko ugodnejšem terenu. Varianta I5 poteka po geološko zahtevnem prostoru, zato jo ocenjujemo kot najmanj primerno.

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

Tabela 3: Najprimernejša (predlagana) kombinacija variant glede obrambo in zaščito

odsek G	odsek H	odsek I
G2	H2	I1

15 SKLEPNE UGOTOVITVE Z RAZVOJNO URBANISTIČNEGA VIDIKA

Skupna ocena primernosti posamezne variante po odsekih je pripravljena na podlagi seštevka ocen po posameznem 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.

Demografija
Na odseku G sta kot zelo primerni ocenjeni varianti G2 in G2-n1. Ti dve imata najboljšo povprečno oceno ocen posameznih razredov, ki smo jih upoštevali pri vrednotenju. Obe varianti bi potekali skozi območja z dobro razvejanim sistemom podjetij, kjer so tudi nekatera podjetja nacionalnega pomena, kar je še dodatno pripomoglo k boljšim ocenam. Poleg tega pa je na tem območju kar veliko delovno aktivnega prebivalstva z dokaj dobro izobrazbeno strukturo. Varianta G1 je ocenjena kot manj primerna in ima hkrati na odseku G tudi najslabšo oceno. Povprečna ocena razredov je bila najvišja, kar po tej kategorizaciji pomeni tudi najslabšo oceno. Najslabšo oceno je varianta dobila, ker ima predvidenih malo število novih poslovno industrijskih con, izobrazbena struktura prebivalstva je slaba in ima razmeroma malo delovno aktivnega prebivalstva.
Izmed variant, ki sta ocenjeni najbolje, se je na prvo mesto uvrstila varianta G2-n1, ker ima predvidenih več priključkov in s tem lahko navezuje širše območje.

Na odseku H je med variantama H1 in H2 višjo oceno dobila prva in zaradi tega bila ocenjena kot bolj primerna. Obe sta predvideni na območju istih občin in deloma se trasi tudi prekrivata, vendar ima prva predvidene tri priključke, medtem ko druga samo dva. Zaradi tega ima prva višjo oceno, saj lahko navezuje širše in večje območje, boljša pa je tudi perspektiva za razvoj oziroma morebitni nastanek poslovno industrijskih con.

Na odseku I sta kot zelo primerni ocenjeni varianti I3 in I4. Kot zelo primerni sta ocenjeni varianti I3 in I4. Ti dve imata najboljšo povprečno oceno ocen posameznih razredov, ki smo jih upoštevali pri vrednotenju. Obe varianti bi potekali skozi območja z dobro razvejanim sistemom podjetij, kjer so tudi nekatera podjetja nacionalnega pomena, kar je še dodatno pripomoglo k boljšim ocenam. Poleg tega pa je na tem območju kar veliko delovno aktivnega prebivalstva. Varianta I2 ima najslabšo povprečno vrednost razredov in je ocenjena kot najmanj primerna. Povprečna ocena razredov je najvišja, kar po tej kategorizaciji pomeni tudi najslabšo oceno.
Med variantama I3 in I4, ki sta ocenjeni kot zelo primerni, se je višje na lestvici uvrstila varianta I4. Obe sta predvideni po območju istih občin in sta bili ocenjeni z enako vrednostjo, vendar ima varianta I4 predvidenih več priključkov, kar pomeni boljše navezovanje in pa potencialni nastanek poslovno industrijskih con ob teh priključkih.

Navezovanje in povezovanje naselij
Na odseku G sta z vidika navezovanja in povezovanja naselij najprimernejši varianti G2-n1 in G3-n1-n2, saj ustrezno ohranjata obstoječe povezave z naselij in primerno navezujeta občinska ter pomembna lokalna središča z gospodarskimi in športno rekreacijskimi conami. Kot najslabše ocenjeni varianti sta se izkazali varianti G1 in G3. Trasi navezujeta najmanj občinskih središč.
Izmed variant, ki sta ocenjeni najbolje, je na prvo mesto uvrščena varianta G2-n1, ker ima predvidenih več priključkov in križišč s katerimi navezuje naselja.

Na odseku H smo varianto H1 z vidika navezovanja in povezovanja naselij ocenili kot zelo primerno, saj naveže več občinskih središč kot varianta H2.

Na odseku I sta z vidika navezovanja in povezovanja naselij najprimernejši varianti I3 in I4. Trasi imata v primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku največje število priključkov preko katerih navezujeta naselja. Kot najslabše ocenjeni varianti sta se izkazali varianti I2 in I5, saj navezujeta najmanj občinskih središč.
Najboljše je ovrednotena varianta I4, ki primerno ohranja obstoječe povezave in uvaja nove. Trasa je ocenjena kot zelo primerna, ker ima največ priključkov preko katerih na ustrezen način navezuje naselja.

Poselitev (stanovanjske površine, centralne dejavnosti in proizvodnja)
Na odseku G sta z vidika poselitve najboljše ocenjeni varianti G3 in G3-n2. V primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku presekata najmanj stanovanjskih površin. Potek obeh tras se izogiba območjem gostejše poselitve. Kot najslabše ocenjeni varianti sta se izkazali varianti G2 in G2-n1, saj po celotnem poteku porušita največ objektov.
Izmed variant, ki sta ocenjeni najbolje, je na prvo mesto uvrščena varianta G3, ker večji del območij proizvodnih dejavnosti navezuje z zadostnimi odmiki od stanovanjskih površin.

Na odseku H ocenjujemo varianto H1 z vidika poselitve kot bolj primerno, saj po celotnem poteku poruši manj objektov kot varianta H2.

Na odseku I sta z vidika poselitve najprimernejši varianti I2 in I5. V primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku porušita najmanj objektov. Kot najslabše ocenjeni varianti sta se izkazali varianti I3 in I4, saj na celotnem poteku trase največkrat presekata stanovanjske površine.
Izmed variant, ki sta ocenjeni najbolje, je na prvo mesto uvrščena varianta I2, ker navezuje območja proizvodnih dejavnosti z ustrezno oddaljenostjo od stanovanjskih površin.

Kakovost bivalnega okolja
Na odseku G sta z vidika kakovosti bivalnega okolja najprimernejši varianti G3 in G3-n2. Obe trasi večinoma posegata na stanovanjske površine, ki imajo že danes nizko stopnjo bivalne kakovosti, zato ne povzročata dodatnih negativnih vplivov. Varianta G1 je z vidika kakovosti bivalnega okolja najmanj primerna, saj preseka največ območij z visoko stopnjo bivalne kakovosti.
Med variantama G3 in G3-n2, ki sta ocenjeni najbolje, se je višje na lestvico uvrstila varianta G3, ker v koridorju 0-100 m, manjkrat zapelje v bližino stanovanjskih površin kot varianta G3-n2.

Na odseku H je najprimernejša varianta H1, saj manjkrat preseka stanovanjske površine kot varianta H2 in s tem manj vpliva na kakovost bivalnega okolja.

Na odseku I sta z vidika kakovosti bivalnega okolja najboljše ocenjeni varianti I2 in I5. Po celotnem poteku presekata, v primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku, najmanj stanovanjskih površin. Kot najslabše ocenjena varianta se je izkazala varianta I4. Trasa se v koridorju širine 0-100 m največkrat približa stanovanjskim površinam, zato je vpliv na kakovost bivalnega okolja velik.
Izmed variant, ki sta ocenjeni najbolje, je na prvo mesto uvrščena varianta I2, ker se v koridorju širine 0-100 m, najmanjkrat približa bivalnim površinam.

Rekreacija in turizem
Na odseku G sta z vidika rekreacije in turizma najprimernejši varianti G1 in G2-n1, saj najmanj vplivata na rekreacijo in športno rekreacijska območja. Varianti, ki največkrat posežeta na zelene in športno rekreacijske površine sta G3-n2 in G3-n1-n2, zato sta ocenjeni kot manj primerni.
Najustreznejša varianta na tem odseku je varianta G1, saj se po celotnem poteku izogiba območjem namenjenim za rekreacijo.

Na odseku H je najprimernejša varianta H1, saj za razliko od variante H2, ne posega v obrečni prostor, kjer so rekreacijska območja za vodni šport. Traso H1 ocenjujemo kot zelo primerno.

Na odseku I sta najprimernejši varianti I1 in I2. Obe varianti se po celotnem poteku trase izogibata zelenim in športno rekreacijskim površinam. Najmanj primerna varianta na tem odseku je varianta I5, saj prečka največ rekreacijskih območij.
Izmed variant, ki sta ocenjeni najbolje, je na prvo mesto uvrščena varianta I1, ker ima po celotni dolžini trase več predvidenih priključkov s katerimi lahko naveže širša rekreacijska območja kot varianta I2.

Mineralne surovine
Na odseku G so z vidika mineralnih surovin najprimernejše variante G1, G2 in G2-n1, saj s svojim potekom najmanj vplivajo na območja namenjena pridobivanju mineralnih surovin. Varianti G3-n1 in G3-n1-n2 sta ocenjeni kot manj primerni, saj presekata največ nadzemnega in podzemnega pridobivalnega prostora.
Najustreznejša varianta na tem odseku je varianta G1, ki se po celotnem poteku izogiba območjem namenjenim mineralnim surovinam.

Odseka H z vidika pridobivanja mineralnih surovin nismo ocenili, saj se varianti H1 in H2 po celotnem poteku trase izogibata območjem namenjenim mineralnim surovinam.

Na odseku I so z vidika mineralnih surovin najprimernejše variante I1, I2 in I5, ker s svojim potekom najmanj vplivajo na območja namenjena pridobivanju mineralnih surovin. Varianti I3 in I4 sta najslabše ocenjeni, saj sta speljani po robu območja, ki je namenjeno pridobivanju mineralnih surovin. Najustreznejša varianta na tem odseku je varianta I5. Speljana je tako, da naveže največ območij, ki so namenjena pridobivanju mineralnih surovin.

Kmetijstvo
Na odseku G so z vidika kmetijstva najprimernejše variante G2, G3 in G3-n1. Koridorji omenjenih variant presekajo najmanj območij najboljših kmetijskih površin v primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku. Koridor variante G1 uniči z umestitvijo nove trase, največ območij najboljših kmetijskih zemljišč, zato ga ocenjujemo kot manj primernega.
Izmed variant, ki sta ocenjeni najbolje, je na prvo mesto uvrščena varianta G2, saj najmanjkrat poseže na območja prvih kmetijskih zemljišč.

Na odseku H poseže koridor variante H1 na manj kmetijskih površin in območij trajnih nasadov kot koridor variante H2, zato varianto H1 ocenjujemo kot bolj primerno.

Najslabše ocenjeni varianti na odseku I sta varianta I3 in I4. Koridorja obeh variant uničita največ območij prvih kmetijskih zemljišč in območij trajnih nasadov. Najustreznejša varianta na tem odseku je varianta I5, saj v koridorju širine 31 m, preseka najmanj območij prvih kmetijskih zemljišč in območij trajnih nasadov.

Gozdarstvo
Na odseku G sta z vidika gozdarstva najprimernejši varianti G3 in G3-n2. Koridorja obeh variant presekata najmanj gozdnih zemljišč v primerjavi z ostalimi variantami na tem odseku. Koridorja variant G1 in G2-n1 uničita največ lesnoproizvodnega gozda, zato sta najslabše ocenjena.
Izmed variant, ki sta ocenjeni najbolje, je na prvo mesto uvrščena varianta G3, saj v koridorju širine 31 m, preseka manj gozdnih zemljišč kot koridor variante G3-n2.

Na odseku H uniči koridor variante H2 v primerjavi s koridorjem variante H1, ob fizični umestitvi cestnega telesa s pripadajočo infrastrukturo, manj lesno proizvodnega gozda kot koridor variante H1, zato je trasa H2 ocenjena kot bolj primerna.

Na odseku I je z vidika gozdarstva najustreznejša varianta I1, saj preseka najmanj lesnoproizvodnega gozda. Kot najslabše ocenjena varianta se je izkazala varianta I5, ker v koridorji širine 31 m, uniči največ gozdnih zemljišč.

Energetska, okoljska in elektronsko komunikacijska infrastruktura
Varianta G3 je z vidika infrastrukture ocenjena kot zelo primerna, saj v najmanjši meri med vsemi variantami na odseku G posega v območje okoljske, energetske in elektronsko komunikacijske infrastrukture. Varianta deloma poteka po območju z nizko gostoto poseljenosti prebivalstva in pa po območjih, ki še niso tako zelo razvita in je manj tovrstne infrastrukture. Na trasi te variante pa je predviden tudi tunel, ki nima nikakršnega vpliva oziroma bistveno ne posega v območja tovrstne infrastrukture.
Kot najmanj primerna se je na tem odseku izkazala varianta G2-n1. Varianta je predvidena na najbolj razvitem in najbolj urbaniziranem območju, kjer so možne trase. Tu je zaradi tega tudi bistveno bolj razvito omrežje tovrstne infrastrukture. Ta najbolj med vsemi predvidenimi variantami na tem odseku posega v območje tovrstne infrastrukture in zaradi tega bi bilo treba postoriti največ prilagoditev in prestavitev vseh vodov.

Na odseku H je med variantama H1 in H2 višjo oceno dobila prva in zaradi tega bila ocenjena kot bolj primerna. Deloma se predvideni trasi variant prekrivata, vendar ima prva predvidenih manj prečenj infrastrukture in je zaradi tega dobila višjo oceno in bila ocenjena kot bolj primerna.

Na odseku I je varianta I5 ocenjena kot zelo primerna, saj v najmanjši meri med vsemi variantami posega v območje tovrstne infrastrukture. Varianta je najboljša zaradi tega, ker poteka po manj razvitih in pa po območjih z nizko gostoto prebivalstva, tam pa je seveda manj tovrstne infrastrukture. Poleg tega pa ima varianta I5 predvidenih še nekaj tunelov, ki nimajo nikakršnega vpliva oziroma

bistveno ne posegajo v območja energetske, okoljske in elektronsko komunikacijske infrastrukture. Kot najmanj primerna pa je ocenjena varianta I1. Ta najbolj med vsemi predvidenimi variantami na tem odseku posega v območje tovrstne infrastrukture in zaradi tega bi bilo treba postoriti največ prilagoditev in prestavitev vseh vodov.

Prometna infrastruktura
Na odseku G sta z oceno zelo primerno ocenjeni varianti G3-n1 in G3. Ti najmanj med vsemi posegata oziroma je predvidenih najmanjše število prečenj prometne in železniške infrastrukture, saj je na trasah teh variant predvidenih najmanj premostitvenih objektov. Kot najmanj primerna je ocenjena varianta G2-n1. Ta ima na trasi predvidenih največ prečenj in s tem največ premostitvenih objektov. Med variantama, ocenjenima z oceno zelo primerno, je na prvem mestu G3-n1. To pa zaradi tega, ker je daljša oziroma združuje celotno varianto G3 in odsek n1 in ima enako število premostitvenih objektov kot G3

Na odseku H je varianta H1 ocenjena kot zelo primerna. Ta varianta manjkrat posega v območje prometne in železniške infrastrukture in je zaradi tega predvideno manjše število premostitvenih objektov. Varianta H2, ki je na tem odseku ocenjena kot najmanj primerna, večkrat preči in ima predvidenih več premostitvenih objektov, kot pa prejšnja varianta.

Varianta I2 je ocenjena kot zelo primerna. Ta med vsemi predvidenimi variantami na odseku I najmanjkrat posega v območje obstoječe cestne in železniške infrastrukture. Zaradi tega je na tej trasi predvidenih najmanj premostitvenih objektov, kar je med drugim pomembno tudi pri samem izgledu krajine. Kot najmanj primerna pa je ocenjena trasa variante I3, saj je pri tej predvidenih največ premostitvenih objektov, ker bi največkrat prečila obstoječe trase državnih cest in železniških prog.

Obramba in zaščita
Na odseku G je z vidika obrambe in zaščite najustreznejša varianta G2, saj poteka po geološko manj zahtevnem terenu kot ostale variante na tem odseku. Variante G1, G3-n1 in G3-n1-n2 so speljane čez poplavno ogrožena območja in območja, ki imajo izredno slabe geološke razmere, zato so ocenjene kot najmanj primerne.

Na odseku H je najprimernejša varianta H2, saj je njen poteka bolj prilagojen morfologiji prostora kot potek variante H1.

Na odseku I sta z vidika obrambe in zaščite najprimernejši varianti I1 in I2. Potek obeh tras je speljan po geotehnično manj zahtevnem terenu. Kot najslabše ocenjeni varianti sta se izkazali varianti I3 in I5, saj potekata po geološko bolj zahtevnem prostoru kot ostale variante na tem odseku.
Trasa I1 se po celotnem poteku izogiba območjem namenjenim za potrebe obrambe in poteka po geotehnično najmanj zahtevnem terenu, zato jo ocenjujemo kot najprimernejšo.

Tabela 1: Skupna tabela ocen stopnje primernosti variant z razvojno urbanističnega vidika

zaporedna št	odsek	varianta	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	ocena stopnje primernosti	vrstni red
1	G	G1	MP	P	MP	NP	ZP	ZP	MP	NP	BP	BP	NP	MP	7
2		G2	ZP	BP	NP	MP	P	BP	BP	P	MP	P	BP	BP	1
2.1		G2-n1	ZP	ZP	NP	MP	BP	BP	P	MP	NP	MP	P	P	4
3		G3	P	P	BP	BP	P	P	BP	BP	ZP	ZP	MP	BP	3
3.1		G3-n1	P	BP	P	P	P	MP	BP	P	BP	ZP	NP	P	6
3.2		G3-n2	BP	BP	BP	BP	MP	P	P	BP	BP	P	MP	BP	2
3.3		G3-n1-n2	BP	ZP	P	P	MP	MP	P	P	P	P	NP	P	5
zaporedna št	**odsek**	**varianta**	**K1**	**K2**	**K3**	**K4**	**K5**	**K6**	**K7**	**K8**	**K9**	**K10**	**K11**	**ocena stopnje primernosti**	**vrstni red**
1	H	H1	P	ZP	BP	BP	ZP	/	BP	P	ZP	ZP	P	BP	1
2		H2	P	BP	P	P	BP	/	P	BP	NP	NP	P	P	2
zaporedna št	**odsek**	**varianta**	**K1**	**K2**	**K3**	**K4**	**K5**	**K6**	**K7**	**K8**	**K9**	**K10**	**K11**	**ocena stopnje primernosti**	**vrstni red**
1	I	I1	MP	P	P	P	ZP	BP	P	BP	NP	BP	ZP	BP	1
2		I2	NP	MP	BP	BP	ZP	ZP	P	P	MP	ZP	BP	P	2
3		I3	ZP	BP	MP	P	BP	P	MP	MP	BP	NP	MP	MP	4
4		I4	ZP	ZP	MP	MP	BP	P	MP	MP	P	MP	P	MP	3
5		I5	P	MP	BP	BP	P	ZP	BP	NP	ZP	BP	NP	MP	5

LEGENDA:

K1 - demografija
K2 - navezovanje in povezovanje naselij
K3 - poselitev
K4 - kakovost bivalnega okolja
K5 - rekreacija in turizem
K6 - mineralne surovine
K7 - kmetijstvo
K8 - gozdarstvo
K9 - energetska, telekomunikacije in komunalna ureditev
K10 - prometna infrastruktura
K11 - obramba in zaščita

SKUPNA OCENA:

ocena stopnje primernosti	oznaka ocene stopnje primernosti
zelo primerna	ZP
bolj primerna	BP
primerna	P
manj primerna	MP
najmanj primerna	NP

Na odseku G se z razvojno urbanističnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje varianta G2. Glede na kriterij demografije, navezovanja in povezovanja naselij, mineralnih surovin, kmetijstva ter obrambe in zaščite, je trasa ovrednotena kot bolj ustrezna, medtem ko je z vidika poselitve, kakovosti bivalnega okolja ter energetske, telekomunikacijske in komunalne ureditev ocenjena precej slabše. Omenjene sestavine je možno optimizirati do te mere, da traso v končnem vrednotenju uvrščam na prvo mesto.

Na odseku H se z razvojno urbanističnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje varianta H1. Glede na kriterij demografije, gozdarstva ter obrambe in zaščite, ocenjujemo potek trase kot primeren, medtem ko je vpliv nove ceste na ostale sestavine bistveno manjši. Traso uvrščamo na prvo mesto.

Na odseku I se z razvojno urbanističnega vidika, ob primerjavi vseh kriterijev, kot najustreznejša nova cestna povezava izkazuje varianta I1. Glede na kriterij rekreacije in turizma, mineralnih surovin, gozdarstva, prometne infrastrukture ter obrambe in zaščite, je trasa ovrednotena kot bolj ustrezna, medtem ko je vpliv na ostale sestavine večji. 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.

16 VIRI:

- Atlas Slovenije, Geodetski zavod Slovenije, Franci Novak, Monde Neuf, Senja Požar, Založba Mladinska knjiga in Geodetski zavod Slovenije, 2005

- Digitalni prostorski plani za občine: Braslovče, Celje, Dobje, Hrastnik, Krško, Laško, Litija, Mirna Peč, Mokronog-Trebelno, Prebold, Radeče, Sevnica, Šentjur, Šentrupert, Škocjan, Šmarješke toplice, Trbovlje, Trebnje in Žalec

- GERK- grafična baza o rabi kmetijskih zemljišč, http://rkg.gov.si/GERK

- Krušič M., Gosar A., Jeršič M., Slovenija – Turistični vodnik, Založba Mladinska knjiga, Ljubljana, 1995

- Orožen M., Perko D., Kladnik D., Priročni krajevni leksikon Slovenije, DZS, Ljubljana, 1996

- Ortofoto posnetki, Geodetska uprava RS, 2007

- TTN 25.000

- TTN 5000

- Ugotovitve o vplivih na okolje za primerjalno študijo variant za 3. razvojno os (delovno gradivo), Oikos, Svetovanje za razvoj, d.o.o., Domžale