

NAROČNIK: DARS, Družba za avtoceste v RS d. d., Celje

PRIPRAVLJAVEC: MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR
Direktorat za prostor,
Dunajska 21
1000 Ljubljana

PROJEKT: ŠTUDIJA VARIANT S PREDLOGOM
NAJUSTREZNEJŠE VARIANTNE REŠITVE ZA
GRADNJO DRŽAVNE CESTE MED AVTOCESTO
A1 ŠENTILJ – KOPER IN MEJO Z REPUBLIKO
AVSTRIJO

FAZA: MAPA I – zvezek 2:
VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANTNIH
REŠITEV

IZDELAL: URBIS d. o. o. Maribor

ŠT. PROJEKTA: 189-ŠV/2006

DATUM: september 2007

Direktor:

Rajko STERGULJC, univ. dipl. inž. gr.



ODGOVORNI VODJA PROJEKTA:

Rajko STERGUJČ, univ. dipl. inž. gr.
ZAPS 0029 P

IZDELOVALEC FAZE:

Mateja DELAČ, univ. dipl. inž. kraj. arh.

SODELAVCI:

Boštjan MOHORIČ



VSEBINA:	str.
1 UVOD	1
1.1 Namen študije variant in zvezka vrednotenje in primerjava variantnih rešitev	1
1.2 Obravnavane variante	3
1.2.1. Uvod	3
1.2.2. Opis variant za vrednotenje	8
2 VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANTNIH REŠITEV	22
2.1 Prostorski vidik	24
2.1.1. Navezovanje in povezovanje naselij	24
2.1.2. Kakovost bivalnega okolja	34
2.1.3. Centralne dejavnosti	39
2.1.4. Stanovanjske površine	42
2.1.5. Površine za proizvodne dejavnosti	47
2.1.6. Rekreacija in turizem	51
2.1.7. Primarna gospodarska raba	54
2.1.8. Komunalna infrastruktura	58
2.2 Funkcionalni (gradbeno – tehnični) vidik	62
2.2.1. Dolžina trase	62
2.2.2. Število in ustreznost priključkov	63
2.2.3. Predvideni večji objekti na trasi	64
2.2.4. Predvideni večji zidovi na trasi	67
2.2.5. Geološke razmere	68
2.2.6. Potreben čas za gradnjo	69
2.2.7. Promet med gradnjo	70
2.2.8. Investicijska vrednost v EUR	71
2.2.9. Izgubljene višine	72
2.2.10. Krivinska karakteristika	73
2.2.11. Etapnost gradnje	75
2.3 Varstveni vidik	77
2.3.1. Podzemne vode	77
2.3.2. Površinske vode	80
2.3.3. Podnebne spremembe	85
2.3.4. Kakovost zraka	86
2.3.5. Hrup	88
2.3.6. Narava	90
2.3.7. Kmetijske površine	98
2.3.8. Gozdne površine	99
2.3.9. Kulturna dediščina	101
2.3.10. Krajina	102

2.4	Ekonomski (prometno ekonomski) vidik	106
3	SINTEZNE UGOTOVITVE	119
3.1	Prikaz vrednotenja s prostorskega, funkcionalnega in varstvenega vidika	119
3.2	Prikaz vrednotenja s prometno ekonomskega vidika	122
3.3	Opis ugotovljenih prednosti in slabosti variant	124
3.4	Sklep	130
4	VIRI	130
5	GRAFIČNE PRILOGE	130
	list 1 Pregledna situacija M 1:50 000	
	list 2.1 Vrednotene variante na odseku I M 1:25 000	
	list 2.2 Vrednotene variante na odseku II M 1:25 000	

1 UVOD

1.1 Namen študije variant in zvezka vrednotenje in primerjava variantnih rešitev

Priprava državnega lokacijskega načrta se je pričela v skladu z 28. členom Zakona o urejanju prostora (Ur. l. RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03 – ZZK-1; v nadaljnjem besedilu ZUreP-1), na podlagi katerega je bil sprejet Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave državnih in občinskih lokacijskih načrtov ter vrstah njihovih strokovnih podlag (Ur. l. RS, št. 86/04; v nadaljnjem besedilu: pravilnik). Tako sta ZUreP-1 v 45. členu in pravilnik v 22. členu določala, da se praviloma opravi presoja alternativnih variant s funkcionalnega, varstvenega in ekonomskega vidika ter vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju.

Tekom postopka priprave študije variant, je bil sprejet Zakon o prostorskem načrtovanju (Ur. l. RS, št. 33/07; v nadaljnjem besedilu: ZPNačrt), ki razveljavlja določbe ZUreP-1. V 31. členu ZPNačrt določa pripravo državnega prostorskega načrta (v skladu z ZUreP-1 državni lokacijski načrt), za katerega se lahko pripravijo tudi variantne rešitve. Te se mora ovrednotiti in medsebojno primerjati s prostorskega, okoljskega, funkcionalnega in ekonomskega vidika.

ZPNačrt v prehodnih določbah določa, da se postopki za pripravo državnih lokacijskih načrtov, ki do sprejema ZPNačrt še niso bili razgrnjeni, nadaljujejo v skladu z določbami ZPNačrt, medtem, ko novi pravilnik, ki bi določal obliko, vsebino in način priprave državnega prostorskega načrta še ni sprejet.

V skladu z navedenim postopek nadaljujemo po ZPNačrt in hkrati upoštevamo določbe veljavnega pravilnika.

Namen preveritve več alternativ (variant), ki se jih v študiji variant (slika 1) vrednoti in medsebojno primerja po različnih kriterijih je, da bi skozi postopek optimizacije prišli do čim boljših rešitev za umestitve objektov in ostalih ureditev v prostor.

V študiji variant se načrtovane ureditve preverijo s prostorskega, okoljskega, funkcionalnega in ekonomskega vidika.

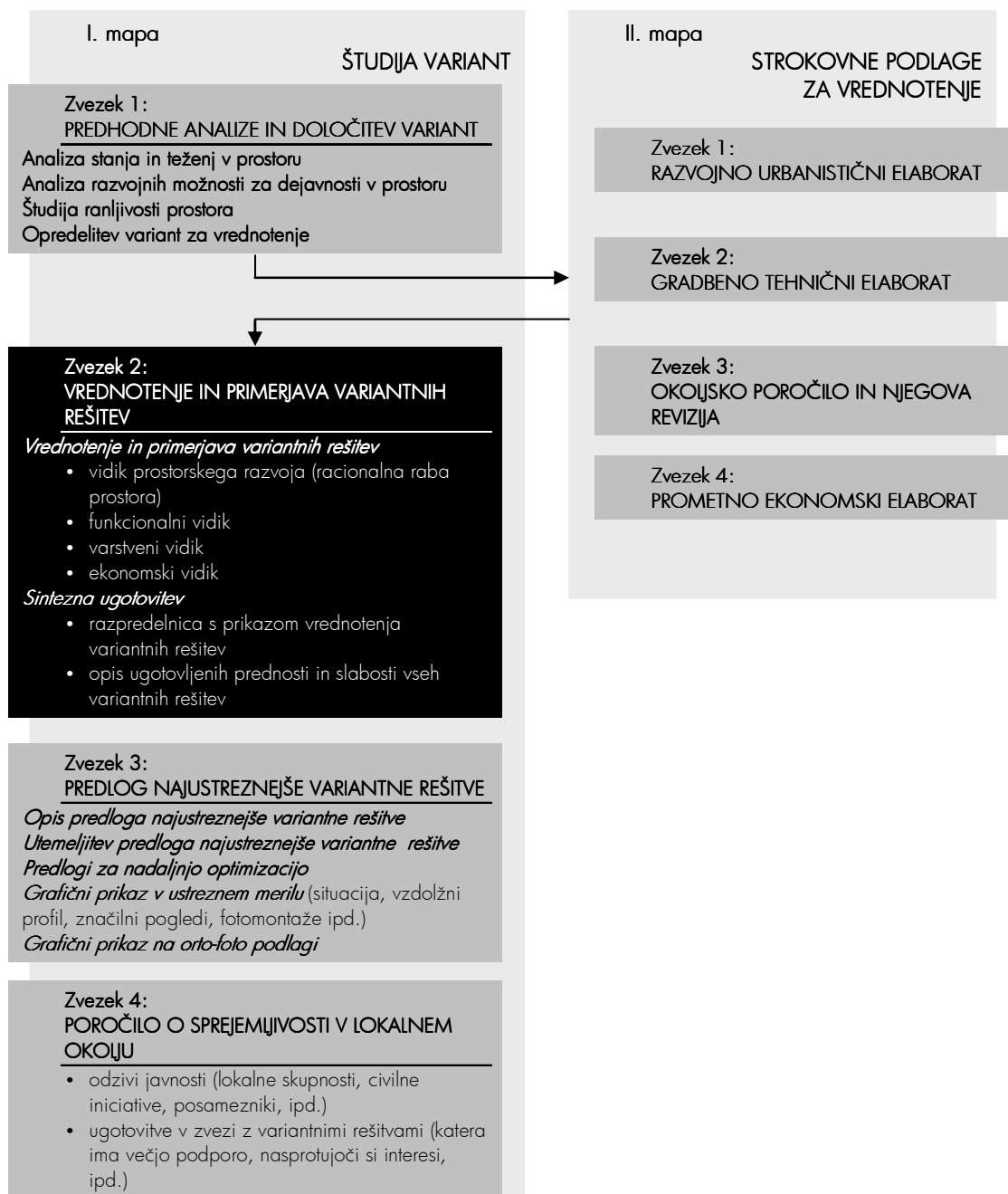
V postopku priprave študije variant so bile za navedene segmente primerjave izdelane naslednje strokovne podlage:

- razvojno urbanistični elaborat,
- gradbeno tehnični elaborat,
- prometno ekonomski elaborat,
- okoljsko poročilo,

kot osnova za izdelavo **elaborata vrednotenje in primerjava variantnih rešitev, v katerem se sintezno ovrednotijo (na podlagi vseh relevantnih vidikov) vse obravnavane variantne rešitve ter se ugotovijo njihove prednosti in slabosti.**

Na podlagi usklajevanj različnih interesov, ki se v prostoru združujejo, se izbere optimalno rešitev oz. varianto, za katero se v nadaljnjem postopku načrtovanja pripravi predlog državnega lokacijskega načrta¹.

¹ ZPNačrt predvideva izdelavo dopolnjenega osnutka državnega prostorskega načrta



Slika 1: Shema postopka priprave študije variant in njena struktura, pripravljena v skladu s »Priporočili za izdelavo študije variant za državne prostorske ureditve (Ministrstvo za okolje in prostor, Ljubljana, 2005)«, ki so bila izdelana na podlagi določb ZUreP-1

1.2 Obravnavane variante

1.2.1. Uvod

Osnovni cilj nove prometne povezave med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo je zagotoviti ustrezno medsebojno povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem prostoru t.i. tretje razvojne osi. Koridor tretje razvojne osi poteka na obravnavanem delu v smeri od severa proti jugu od meje z Avstrijo pri Dravogradu oziroma Holmcu do Spodnje Savinjske doline.

Obstoječe stanje prometnega omrežja predstavlja glavna cesta I. reda Arja vas – Velenje – Slovenj Gradec – Dravograd, ki se v smeri Velikovca nadaljuje z glavno cesto I. reda Dravograd – mednarodni mejni prehod Vič, ki je prometno močno obremenjena. Povprečni letni dnevni promet presega 11.000 vozil. Na večjem delu trase nima zadovoljivih tehničnih elementov in ne ustreza potrebam sodobnih daljinskih cestnih povezav. Ima ozka grla in nevarne odseke ter zaradi neustreznih tehničnih elementov na mnogih odsekih omogoča le nizko potovalno hitrost.

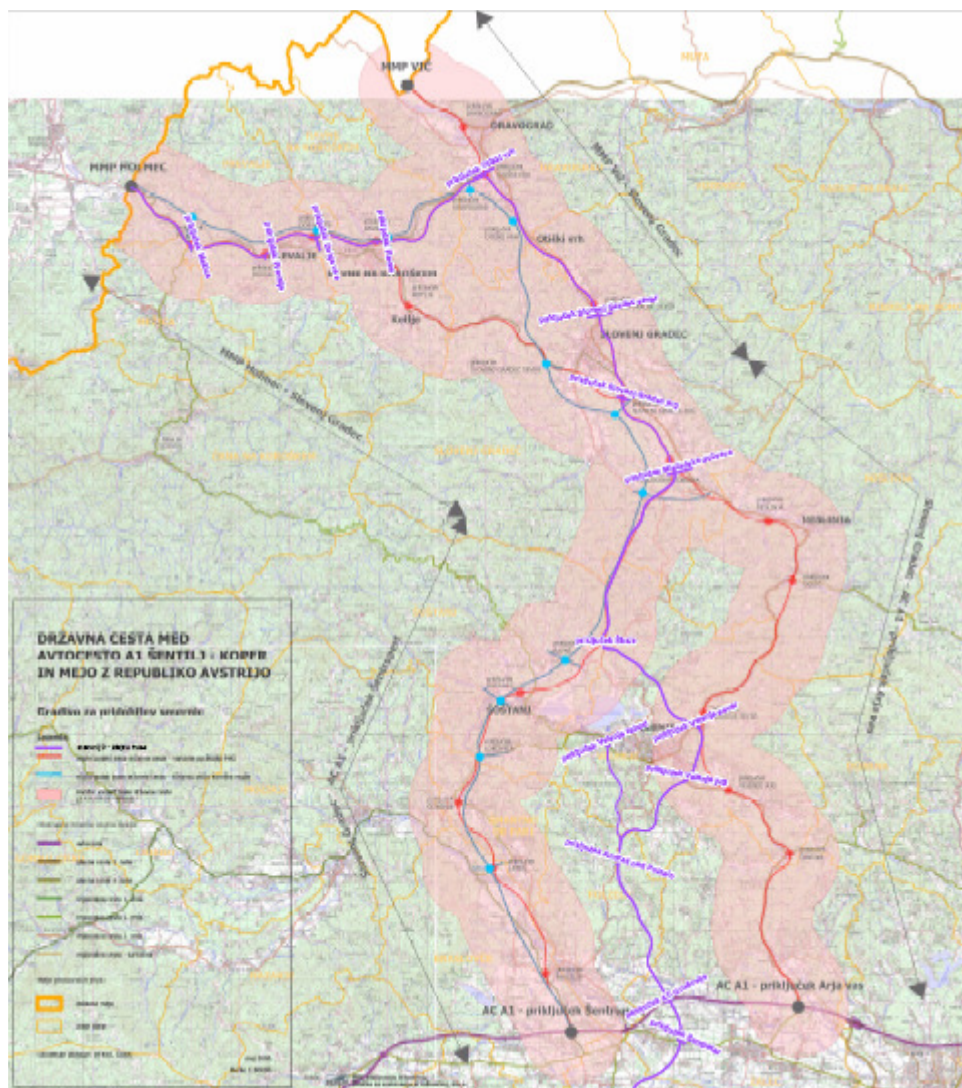
Funkcija nove prometne povezave bo predvsem povečati konkurenčnost območja ob razvojni osi, povečati dostopnost in krepitev institucionalnih in gospodarskih povezav ter večjo integracijo prostora izven obstoječih pan-evropskih prometnih koridorjev.

Z načrtovano novo prometno povezavo bo zagotovljena:

- medsebojna povezanost središč mednarodnega, nacionalnega in regionalnega pomena v širšem območju Slovenije;
- prometna povezava v okviru V. in X. koridorja in med koridorji;
- povezanost tujih središč mednarodnega pomena preko ozemlja Slovenije;
- navezava pomembnejših lokalnih središč v obravnavanem območju na ustrezne razvojne povezave;
- razbremenitev obstoječih prometnic, ki ne omogočajo ustreznih pogojev za sodoben in varen promet ter
- izboljšanje kakovosti potovanja, skrajšanje potovalnih časov in povečanje prometne varnosti.

V Sloveniji bo nova prometna povezava podpirala razvoj policentričnega omrežja mest in drugih naselij, skladen razvoj območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi, medsebojno dopolnjevanje funkcij podeželskih in urbanih območij ter njihovo povezanost z evropskimi prometnimi sistemi in urbanim omrežjem.

V študiji variant so bile vrednotene in med seboj primerjane variante v treh koridorskih povezavah, ki potekajo od slovensko-avstrijske meje do avtoceste A1 Šentilj – Koper.



Slika 2: Prikaz poteka obravnavanih koridorjev vključenih v predhodne analize

Zaradi značilnosti poteka osnovnih koridorjev in možnosti kombiniranja posameznih variant tras prometnih povezav znotraj njih, je bil v fazi predhodnih analiz² celoten odsek razdeljen na dva pododseka, in sicer:

- I. odsek od meje z Republiko Avstrijo do Slovenj Gradca in
- II. odsek od Slovenj Gradca do avtoceste A1,

saj se pod Slovenj Gradcem koridorji stečejo preko Mislinjske Dobrave v skupnega in se nato zopet ločijo.

V izhodišču so bile pripravljene variante poimenovane z naslednjimi oznakami:

Odsek I:

- Zahodni koridor: I-Z-1, I.Z-1/1, I-Z.2 in
- Vzhodni koridor: I.V-1.

² »Študija variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z republiko Avstrijo; mapa I – zvezek 1: predhodne analize in določitev variant za nadaljnje vrednotenje in primerjavo«, marec 2007, URBIS d. o. o. Maribor, št. projekta: 189-ŠV/2006

Odsek II:

- Zahodni koridor: II-Z-1, II-Z.2,
- Sredinski koridor: II.S-1 in
- Vzhodni koridor: II.V-1.

Tekom izdelave predhodnih analiz je bilo pripravljenih več različic potekov tras znotraj posameznih koridorjev. Na novo pripravljene variante so sledile predlogom za optimizacijo z različnih vidikov in so bile poimenovane v skladu z naslednjimi izhodišči za poimenovanje variant:

- celoten odsek je razdeljen na dva pododseka, ki sta označena z rimsko št. (I. in II.),
- posamezna varianta se poimenuje glede na koridor po katerem poteka (vzhodna, zahodna ali sredinska),
- sledi številčna oznaka variante (1,2,3,4 itn.),
- najnižjo številko imajo izhodiščne variante,
- sledijo številke variant, ki so izdelane naknadno tekom optimizacije oziroma v prvi fazi gradbeno – tehničnega elaborata,
- če je kakšna od že poimenovanih variant modificirana na krajšem odseku se jo označi kot podvarianto (/1, /2,/3 itn.),
- če je kakšna od že poimenovanih variant modificirana na daljšem odseku se jo označi kot svojo varianto.

V nadaljevanju elaborata so bila uporabljena poimenovanja posameznih variant, ki predstavljajo optimizacijo določene izhodiščne variante ali predlog dodatne variante. Vmesne variante, ki so v postopku nastale in so se tekom preveritev izkazale za neizvedljive, v elaboratu niso predstavljene, predstavljene so le variante, ki so predlagane za nadaljnjo obravnavo. To so bile variante: I.V-1, I.V-3, I.V-5, I.Z-1, I.Z-3, I.Z-4, I.Z-3/6, II.Z-3, II.S-1, II.S-3, II.S-6, II.V/2 in II.V-2/1.

Dne 5. 4. 2007 je Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostorski razvoj sklicalo sestanek, na katerega so bili vabljeni župani vseh občin v katerih se načrtuje nova cestna povezava z namenom, da se seznanijo s predlogom variant za nadaljnje vrednotenje v okviru postopka priprave državnega lokacijskega načrta za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo. Na seznanitvi je poslanec Državnega zbora RS, g. Jakob Presečnik, kot predstavnik Zgornje Savinjske doline podal pobudo za preučitev navezovanja predstavljenih t. i. sredinskih variant na zahodne pri Letušu. Na predlagani način bi namreč Zgornja Savinjska dolina dobila dobro cestno povezavo, ki ji bo omogočala nadaljnji gospodarski razvoj.

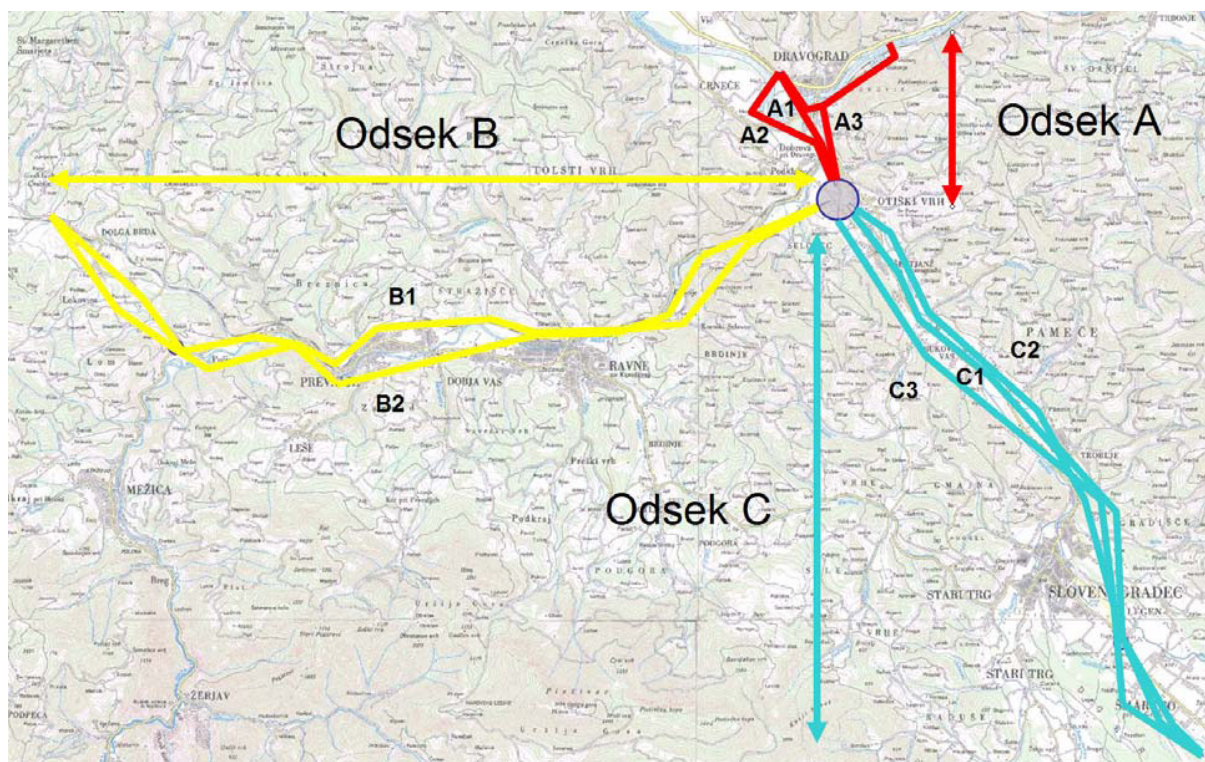
Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostorski razvoj je z dopisom št. 35008-6/2006-HŠ/240, z dne 26. 4. 2007, pozvalo DARS d.d., da predmetno pobudo preuči in predlagalo, da se jo, v kolikor se izkaže da je pobuda vredna nadaljnje obravnave, vključi med variante, ki se bodo vrednotile in medsebojno primerjale v okviru postopka priprave predmetnega državnega lokacijskega načrta.

Tako je bila na podlagi pobude Ministrstva za okolje in prostor, Direktorat za prostorski razvoj (dopisom št. 35008-6/2006-HŠ/240, z dne 26. 4. 2007) opravljena preveritev predlagane kombinacije tras v srednjem in zahodnem koridorju pododseka II (od Slovenj Gradca do

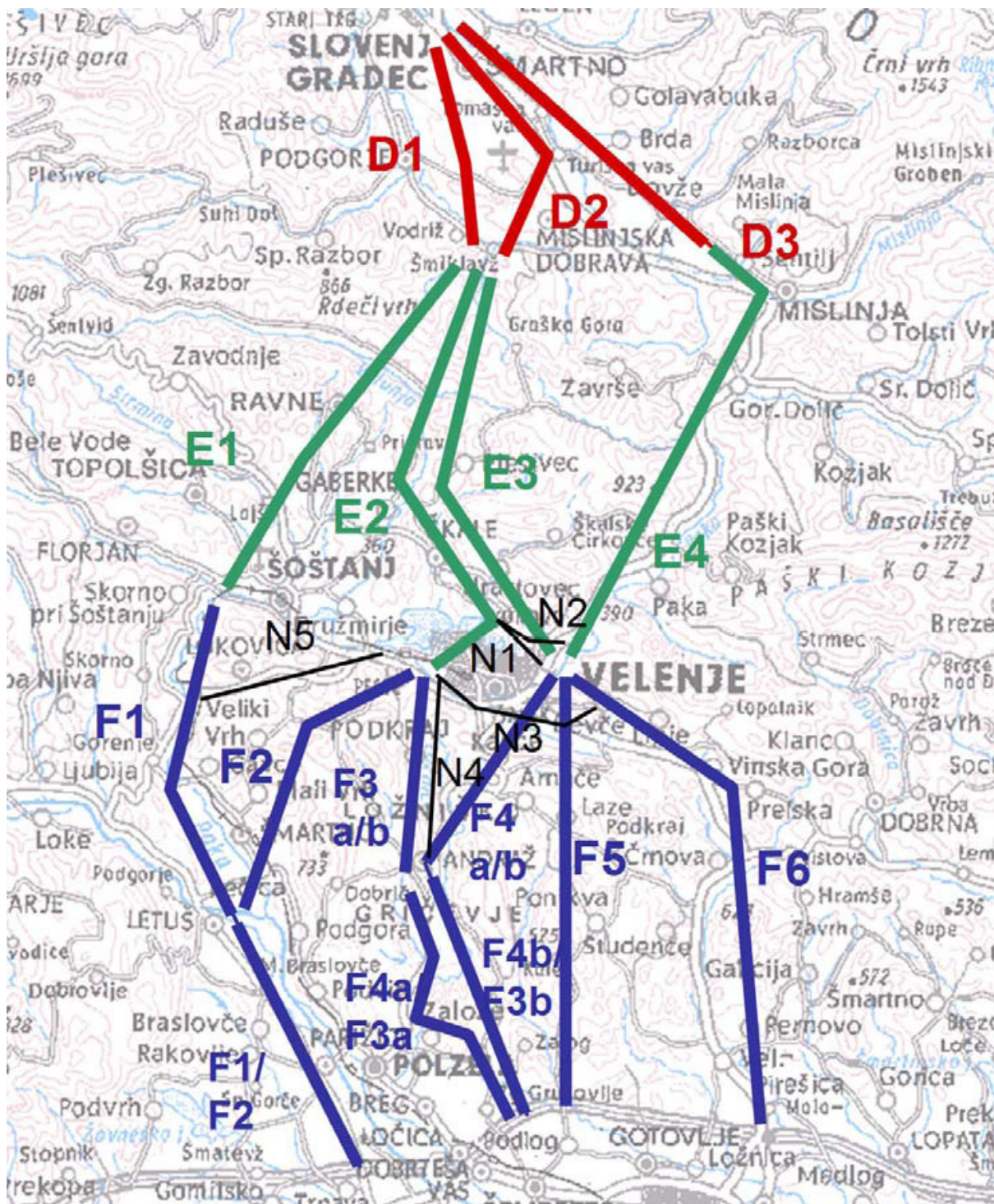
avtoceste) s povezavo srednjega koridorja z edino traso v zahodnem koridorju, ki predstavlja povezavo med srednjim (v zgornjem delu) in zahodnim koridorjem (v spodnjem delu), s potekom preko Podkraja pri Velenju do Letuša (varianta II.S-3-1). Na podlagi opravljenih preveritev je bilo ugotovljeno, da je varianta II.S-3-1 sprejemljiva in kot taka primerna za vključitev med variante za vrednotenje in primerjavo.

V naslednjem koraku smo zaradi možnih različnih kombinacij manjših odsekov posameznih variant, za namen vrednotenja in medsebojne primerjave, predhodno obravnavane variante razdelili na podvariante, ki so bile ločeno obdelane z vseh vidikov z namenom, da bi tako prišli do najboljše možne kombinacije na celotnem odseku od avtoceste A1 do meje z Republiko Avstrijo.

In sicer so variante razdeljene po posameznih pododsekih A,B,C,D,E,in F, kot je to shematično prikazano na slikama 3 in 4.



Slika 3: Prikaz pododsekov in poteka obravnavanih variant na odseku od meje z Republiko Avstrijo do Slovenj Gradca



Slika 4: Prikaz pododsekov in poteka obravnavanih variant na odseku od Slovenj Gradca do avtoceste A1 Šentilj - Koper

V nadaljevanju so podani podrobni opisi poteka variant z novim poimenovanjem, ki se vrednotijo po posameznih vidikih.

1.2.2. Opis variant za vrednotenje

Odsek A: DRAVOGRAD – OTIŠKI VRH

Odsek Dravograd – Otiški vrh poteka po reliefno zelo razgibanem območju predalpskega hribovja. Pretežno je vezan na območje dolin rek Drave in Meže.

Začetek odseka je na zahodnem robu Dravograda, saj prometne prognoze kažejo na razmeroma majhne prometne obremenitve med Dravogradom in MMP Vič, ki jih brez težav prevzame tudi obstoječa glavna cesta G1-1/0240. Tudi nove trase po zahodni strani Dravograda izkazujejo majhne prometne obremenitve, saj velik del prometa v tem primeru še vedno ostane na obstoječi glavni cesti. Zato je samo za trase variant, ki hkrati nadomeščajo tudi obstoječo glavno cesto smiselno izbrati profil štiripasovne daljinske (hitre) ceste. Za trase, ki predstavljajo dodatno oz. vzporedno povezavo obstoječi cesti je racionalen samo profil dvopasovne daljinske ceste. Zaključek odseka je na območju vozlišča Otiški vrh, kjer se vse variante v predloženi trasi priključujejo na variante B-1 in B-2 ter C-1 in C-2. Za priključevanje na varianto C-3 je potrebna posebna navezava. V okviru te faze študije so bile obravnavane tri variante poteka hitre ceste oz. glavne ceste.

Varianta A1

Varianta A1 se prične na zahodnem robu Dravograda, kjer se s trikrakim krožnim križiščem priključi na obstoječo glavno cesto. Od križišča poteka trasa najprej proti jugu in sicer sprva v nasipu ob levem bregu Drave tik ob cerkvi, v nadaljevanju pa zavije proti jugovzhodu in v vkopu prečka Špičasto polje med pokopališčem in rekreacijskimi površinami. Nato se spusti proti Dravi, ki jo prečka z 200m dolgim mostom na območju starega železniškega mostu tik nad HE Dravograd. Po prehodu na desni breg Drave naprej s podvozom prečka regionalno cesto Dravograd – Libeliče, nato pa prebije vzhodni rob Dobrovske planote s predorom dolžine 230m. Po izstopu iz predora poteka po zahodnem pobočju tik nad strugo reke Meže, kjer je zaradi strmega pobočja cesto potrebno zavarovati s podpornimi in opornimi konstrukcijami. Pred vstopom na območje Otiškega vrha se trasa toliko spusti, da v vkopu in podvozu križa železniško progo Dravograd – Prevalje. Takoj po izhodu iz vkopa pod nadvozom križa še regionalno cesto Ravne – Dravograd in nato prečka Mežo. Na tej lokaciji je predviden tudi priključek »Dravograd«, katerega priključni kraki se navezujejo na regionalno cesto. V nadaljevanju poteka trasa po vzhodni strani reke Mislinje. Približno 400 m južneje prečka Mislinjo in se usmeri proti vozlišču »Otiški vrh«, kjer se priključuje na variante tras med Holmcem in Sl. Gradcem.

Varianta A2

Trasa variante A2 se prične na zahodnem robu Dravograda, kjer se s trikrakim krožnim križiščem priključi na obstoječo glavno cesto. Od križišča poteka trasa najprej proti jugovzhodu naravnost preko reke Drave, ki jo prečka z 220m dolgim mostom, nato pa zavije proti vzhodu in v dolgem loku sledi desnemu bregu reke vse do vzhodnega roba naselja Nova vas. V nadaljevanju se začne ponovno vzpenjati proti strmemu severnemu robu Dobrovske planote. Pri tem najprej s podvozom prečka regionalno cesto Dravograd – Libeliče, nato pa prebije vzhodni rob Dobrovske planote s predorom dolžine 525m. Po izstopu iz predora poteka po zahodnem pobočju tik nad strugo reke Meže, kjer je zaradi strmega pobočja cesto potrebno zavarovati z opornimi konstrukcijami. Pred vstopom na območje Otiškega vrha se trasa toliko spusti, da v vkopu in podvozu križa železniško progo Dravograd – Prevalje. Takoj

po izhodu iz vkopa pod nadvozom križa še regionalno cesto Ravne – Dravograd in nato prečka Mežo. Za mostom je predviden priključek »Dravograd«, katerega priključni kraki se navezujejo na reg. cesto. V nadaljevanju poteka trasa po vzhodnem strani reke Mislinje. Približno 400 m južneje prečka Mislinjo in se usmeri proti vozlišču »Otiški vrh«, kjer se priključuje na variante tras med Holmcem in Sl. Gradcem.

Variantna A3

Variantna A3 predstavlja celovitejšo rešitev prometnega omrežja daljinskih in zbirnih cest na območju Dravograda. Sestavljata jo dve cestni povezavi:

- 4-pasovna hitra cesta pretežno v trasi današnje glavne ceste G1-4 od Dravograda do Otiškega vrha s priključitvijo na eno izmed variant trase med Ravnami in Slovenj Gradcem v vozlišču Otiški vrh;
- 2-pasovna cesta, ki po južni strani naselja povezuje zahodni in vzhodni rob naselja in predstavlja obvoznico Dravograda.

Tako se varianta A-3 prične na koncu obstoječega mostu čez Dravo na obstoječi glavni cesti G1-4. Takoj nato se začne odmikati od glavne ceste zato, da bi se lahko na tem odseku omogočil izvennivojski priključek in križanje z obvozno cesto. Ta odmik skupaj z izgradnjo priključka zahteva obsežen poseg v obstoječo poselitev ob cesti. V nadaljevanju se trasa spet vključi v traso obstoječe glavne ceste s tem, da se njen trup širi proti zahodu. Na vzhodno stran traso omejuje železniška proga. Tik pred križanjem obstoječe ceste z železniško progo Prevalje – Dravograd zavije trasa proti jugu vzporedno z železniško progo in v spustu prečka reko Mežo. Po prečkanju reke trasa blago zavije proti jugovzhodu ter v vkopu in s podvozom križa železniško progo. Takoj po izhodu iz vkopa pod nadvozom križa še regionalno cesto Ravne – Dravograd in nato prečka Mežo. Na tej lokaciji je predviden tudi priključek »Dravograd«, katerega priključni kraki se navezujejo na preloženo regionalno cesto. V nadaljevanju poteka trasa po vzhodni strani reke Mislinje. Približno 400 m južneje prečka Mislinjo in se usmeri proti vozlišču »Otiški vrh«, kjer se priključuje na variante tras med Holmcem in Sl. Gradcem.

Potek obvozne ceste pri varianti A3

Obvozna cesta se prične na zahodnem robu Dravograda, kjer se s trikrakim križiščem priključi na obstoječo glavno cesto. Križišče je locirano vzhodno od cerkve mimo katere poteka trasa najprej proti jugu do brega Drave, v nadaljevanju pa zavije proti jugovzhodu in v plitvem vkopu prečka Špičasto polje med pokopališčem in rekreacijskimi površinami. Nato se spusti proti Dravi, ki jo prečka z 210m dolgim mostom na območju starega železniškega mostu tik nad HE Dravograd. Na desnem bregu Drave v ostrem loku zavije proti vzhodu in po južni strani obide HE Dravograd. Na tem delu se pokriva z obstoječo regionalno cesto Dravograd – Libeliče. V nadaljevanju še vedno v spustu prečka še reko Mežo in nato v podvozu križa bodočo hitro cesto. Na tem mestu je tudi predvideno njeno izvennivojsko priključevanje na hitro cesto. Nato sledi zelo zahteven preboj pod železniško progo ter vzpon v traso obstoječe regionalne ceste R3-702/2703 Dravograd – Trbonje med železniško progo in stanovanjskim naseljem nad njo. Zaradi omejenega prostora in višinskih razlik je potrebno prometnice in objekte zavarovati s podpornimi in opornimi konstrukcijami. V nadaljevanju trasa poteka po južnem pobočju dravske doline in pretežno sledi obstoječi cesti, vendar je prečni profil le-te preozek. Zato so z njeno širitvijo povzročena obsežnejša zemeljska dela in podporne konstrukcije, še posebej na odseku, kjer poteka cesta tesno ob železniški progi. Zatem se dolina nekoliko razširi s čimer je omogočen odmik od železniške proge ter zavoj trase na sever v smeri pravokotnega prečkanja reke Drave. Na prečkanju Drave je potreben nov most dolžine

175 m s katerim se trasa direktno priključi nazaj na glavno cesto G1-1 na vzhodnem robu Dravograda.

Odsek B: HOLMEC – OTIŠKI VRH

Odsek Holmec – Otiški vrh poteka po reliefno zelo razgibanem območju predalpskega hribovja. Pretežno je vezan na območje doline reke Meže, ki je mestoma zelo ozka, z obeh strani pa jo obdajajo strma pobočja.

Začetek odseka je na MMP Holmec, kjer se na mejno črto priključuje obstoječa regionalna cesta R1-226 Holmec – Poljana – Ravne – Dravograd. Trase potekajo znotraj t.im. zahodnega kraka, ki se zaključi v območju vozlišča Otiški vrh. V okviru te faze študije sta bili obravnavani dve varianti.

Varianta B1

Traso te variante sestavljata dva tipična odseka, ki se med seboj razlikujeta v izbranih projektnih elementih.

Pododsek Holmec - Poljana

V začetnem delu trase od MP Holmec do Poljane, ki bo prometno malo obremenjen (manj kot 3000 vozil/dan) poteka trasa bolj ali manj po obstoječi prometni povezavi – reg. cesti R1-226/1254 Holmec – Poljana, zato je predvidena rekonstrukcija obstoječe regionalne ceste. Na celotni trasi so tako predvidene korekcije horizontalnih in vertikalnih elementov trase ter širitev prečnega prereza ceste.

Pododsek Poljana – Otiški vrh

Za priključkom »Poljana«, kjer se začneja 4-pasovna hitra cesta, se trasa usmeri proti vzhodu v Mežiško dolino. Že takoj v začetnem delu je v koliziji s strugo reke Meže, zato bo potrebna njena regulacija z odmikom proti jugu. V nadaljevanju trasa za kratek čas ponovno poteka po obstoječi prometnici, nato pa prečka Mežo in ca 1 km pretežno v vzponu poteka ob južnem robu doline. Tik pred Prevaljami se trasa nato prevesi v padec, ki se ohranja vzdolž celotne Mežiške doline. Trasa najprej z viaduktom dolžine ca 470 m ponovno prečka Mežiško dolino in nato poteka po severnem pobočju doline. Ozek prostor in zelo zahtevna konfiguracija terena zahtevata obsežne gradbene ukrepe. Poleg znatnih vkopov in nasipov so tukaj potrebni še dolgi in visoki oporni in podporni zidovi, za prečkanje prečnih dolin pa sta potrebna tudi dva viadukta dolžine ca 65 in 75 m. Nato se trasa približa železniški progi Holmec – Prevalje – Dravograd in v nadaljevanju poteka pretežno vzporedno z njo na njeni severni strani. V bližini železniške postaje Prevalje je potrebna še izgradnja galerije v dolžini ca 150 m ter viadukta dolžine ca 50 m. Priključek »Ravne – zahod« je lociran na mestu prečkanja prečne doline z viaduktom dolžine ca 110 m. Tudi v nadaljevanju mimo območja Železarne Ravne sledi trasa železniški progi, podobni pa so tudi gradbeni ukrepi. Cesta je praktično ves čas podprta z zidovi, vmes pa je potrebna še galerija dolžine ca 150 m.

Priključek »Ravne-vzhod« podobno kot predhodni priključek za potek krakov in priključne ceste izkorišča prostor prečne doline in viadukt preko nje. Za priključkom ponovno sledi galerija dolžine ca 175 m, nato pa še viadukt dolžine ca 200 m, s katerim trasa hitre ceste prečka železniško progo in reko Mežo ter preide na južno pobočje doline. Na pobočju je pretežno podprta s podpornimi in opornimi zidovi, v visokem nasipu pa prečka manjšo razširitev doline pri naselju Dobrije. Na mestu, kjer nasip ceste posega v strugo Meže, je potrebna njena

regulacija proti severu. Takoj za tem se trasa usmeri v predor pod Koroškim Selovcem, katerega cevi sta dolgi ca 1150 in 1400 m. Od izstopa iz predora pa do zaselka Selovec poteka po južnem robu doline nad strugo Meže, ki jo tik pred Otiškim vrhom nato dvakrat prečka.

Varianta B2

Tudi traso te variante sestavljata dva tipična odseka, ki se med seboj razlikujeta v izbranih projektnih elementih. Na pododseku Holmec – Poljana se varianta pokriva z varianto B1, zato v nadaljevanju dajemo samo opis za pododsek Poljana – Otiški vrh.

Pododsek Poljana – Otiški vrh

Za priključkom »Poljana«, kjer se začneja 4-pasovna hitra cesta, se trasa usmeri proti jugovzhodu v Mežiško dolino in prečka strugo reke Meže. V nadaljevanju trasa ves čas z blagim padcem poteka po južnem robu doline. Ozek prostor med strugo in pobočjem mestoma zahteva dodatne oporne in podporne konstrukcije. Nato se trasa na kratko vzpne in z galerijo dolžine ca 125 m prebije izpostavljen greben na zahodnem robu Prevalj. V nadaljevanju se trasa začneja spuščati proti Prevaljam, še en vmesni greben prebije z galerijo dolžine ca 125 m ter z viaduktom dolžine ca 105 m premosti prečno dolino s cesto in pritokom Meže. Nadaljuje se neposredno ob južnem robu Prevalj, na krajšem odseku pa je naselje tudi na južni strani hitre ceste. Na tem delu bodo potrebni obsežni protihrupni ukrepi. V nadaljevanju sledi vzpon in kratek predor (ca 85 m) pod cerkvijo Sv. Barbare ter nato spet spust na ravnico med Prevaljami in Ravnami. Na tem mestu trasa zavije proti severovzhodu, prečka regionalno cesto in se usmeri proti severnemu robu doline. Tu je predviden priključek »Ravne-zahod«, ki se priključuje na preloženo regionalno cesto. V nadaljevanju trasa prečka območje predvidene obrtne cone Dobja vas, s katero je v delni koliziji, zato bo potrebna prilagoditev načrtovanega položaja objektov in povezovalnih cest v delu obrtne cone. Za cono prečka Mežo ter železarsko deponijo jalovine ter se s podvozom pod železniško progo umesti na severno stran proge. Nad Ravnami se trasa pokriva s traso variante B-1, enaka je tudi rešitev priključka »Ravne-vzhod«. Ves čas je trasa zavarovana s podpornimi in opornimi konstrukcijami, ozko prečno dolino pa prečka z viaduktom dolžine 95 m. Trasa sledi železniški progi ob njeni severni strani vse do mesta, kjer se železniška proga prestavi na južni rob doline. Na severnem robu naselja Dobrije trasa zasede prostor obstoječe regionalne ceste in deloma tudi struge Meže. Zato je potrebna preložitve regionalne ceste v traso obstoječe krajevne poti ter regulacija Meže. Nato trasa prečka Mežo in se usmeri na južni rob doline, kjer se v dolgem in zahtevnem podvozu križa z železniško progo. Takoj nato prečka še dvakrat Mežo, deloma pa povozi tudi obstoječo regionalno cesto. V nadaljevanju poteka po južnem pobočju nad reko, vse do razširitve doline pri naselju Selovec pred Otiškim vrhom, kjer je potrebna krajša regulacija Meže.

Odsek C: OTIŠKI VRH – SLOVENJ GRADEC

Odsek Otiški vrh – Slovenj Gradec poteka po reliefno zelo razgibanem območju predalpskega hribovja. Pretežno je vezan na območje doline reke Mislinje, ki pa je večinoma prostrana. Začetek odseka je na območju vozlišča Otiški vrh, zaključek pa na območju Slovenj Gradca in sicer na južnem robu Legenske planote odkoder je iz iste točke možno nadaljevanje v vse variantne koridorje na II. odseku 3. razvojne osi. V okviru te faze študije so bile obravnavane tri variante poteka hitre ceste.

Varianta C1

V začetnem delu trasa obide industrijsko cono »Otiški vrh« pretežno ob zahodnem robu doline, nato pa zavije na jugovzhod mimo Šentjanža pri Dravogradu. Naselju se izogne po vzhodni strani, pri tem dvakrat prečka obstoječo glavno cesto in se nato pred Bukovsko vasjo ponovno približa zahodnemu robu doline. V nadaljevanju poteka ob zahodnem robu doline v ravninskem terenu in z blagim vzponom proti jugu. Za Bukovsko vasjo prečka najprej Mislinjo in nato še glavno cesto ter poteka vzhodno od nje po sredini doline. V bližini Trobelj je predviden priključek »Slovenj Gradec – sever«, katerega priključni kraki se navezujejo na preloženo lokalno cesto za Troblje. V nadaljevanju trasa obide Slovenj Gradec po vzhodni strani mesta in sicer najprej s predorom pod zahodnim pobočjem Gradišča v dolžini 350 m (leva cev) oz. 210 m (desna cev), nato križa Barbarski potok in lokalno cesto za Gradišče ter se vkoplje v Legensko planoto, kjer prečka regionalno cesto R3-932 Slovenj Gradec – Pungart.

Varianta C2

Po vstopu v dolino Mislinje se trasa takoj usmeri na vzhodni rob doline mimo severnega roba kompleksa lesne industrije. Pri tem prekine povezavo industrijskega železniškega tira do lesne industrije, na dveh mestih pa zahteva regulacijo Mislinje, ki prizadene proizvodne prostore tekstilne industrije Otiški vrh. Nato prečka obstoječo glavno cesto in se usmeri proti jugovzhodu ter poteka pretežno vzporedno z Mislinjo. Nad Bukovsko vasjo trasa prečka Mislinjo, preide najprej na vzhodni dolinski rob, nato spet v sredino doline, da bi se izognila naseljem Pameče in Troblje ob vzhodnem robu doline. Na tem delu se kratek čas pokriva z varianto C-1, podobno pa je zasnovan tudi priključek »Slovenj Gradec – sever«. Za priključkom trasa blago zavije proti vzhodu in se v loku skozi predor pod vzhodnim pobočjem Gradišča prebije do Legenske planote. Predorski cevi sta dolgi 350 oz. 400 m. Nato križa lokalno cesto za Gradišče in Barbarski potok ter se vkoplje v Legensko planoto, kjer prečka regionalno cesto R3-932 Slovenj Gradec – Pungart.

Varianta C3

Trasa variante se prične v območju Otiškega vrha, kjer se v začetnem delu trasno in niveletno prilagaja pogojem povezovanja s trasami v smeri proti Dravogradu (odsek A) oz. proti Ravnam na Koroškem (odsek B). Varianta od Otiškega vrha naprej poteka po zahodnem pobočju doline in ima precej visoko lego nad dolino, zato je mesto začetka trase t.j. vozlišče vseh treh smeri potrebno postaviti čim bolj ob zahodni rob doline na sotočju Meže in Mislinje, da se lahko trasa višinsko ujame z drugimi kraki vozlišča.

Med potekom po pobočju do Trobelj trasa povzroča obsežna zemeljska dela ter podporne in oporne konstrukcije. Ob tem tudi prečka več prečnih dolin, med katerimi je najširša dolina Selčnice, kjer bo potreben viadukt dolžine približno 515 m. V bližini Trobelj se trasa spusti v Mislinjsko dolino, prečka Mislinjo in glavno cesto ter se na severnem robu Slovenj Gradca vzpne v predor pod Gradiščem v dolžini 690 oz. 710 m. Nato križa lokalno cesto za Gradišče in Barbarski potok ter se vkoplje v Legensko planoto, kjer prečka regionalno cesto R3-932 Slovenj Gradec – Pungart.

Odsek D: SLOVENJ GRADEC – MISLINJA (ŠMIKLAVŽ)

Odsek Slovenj Gradec – Mislinja (na odseku D3) oz. Šmiklavž (na odseku D1 in D2) poteka po morfološko relativno ugodnem terenu predalpskega hribovja. Območje odseka sega od

reke Mislinje na vzhodni strani do vodotokov Suhodolčnica, Jenina in Kalarica na zahodni strani.

Varianta D1

Varianta D1 se prične na območju naselja Legenj, JZ od Slovenj Gradca in poteka v smeri juga, prečka reko Mislinjo in glavno cesto Slovenj Gradec – Velenje, zaobide osamelec Holmec po jugovzhodni strani, zaselek Nadhomec pa po zahodni strani, se nato spusti v deloma zamočvirjeno dolino Suhodolnice, poteka po vzhodni strani naselja Podgorje, kjer se obrne proti jugovzhodu ob meandre vodotoka Jenina, pri Šmiklavžu pa se trasa obrne proti jugu v dolino vodotoka Kolarica.

Varianta D2

Varianta D2 se prične na območju naselja Legenj, JZ od Slovenj Gradca in poteka v smeri juga, prečka reko Mislinjo in glavno cesto G1-4 Slovenj Gradec – Velenje, zaobide osamelec Holmec po jugovzhodni strani, zaselek Nadhomec pa po zahodni stran. Trasa poteka nato po zahodni strani Šmartnega pri Slovenj Gradcu in Mislinjske Dobrave, med športnim letališčem Slovenj Gradec in glavno cesto G1-4 vse do Dobrovske vasi, kjer se obrne proti jugozahodu in se spusti v območje potokov Burčnica in Kolarica.

Varianta D3

Na začetnem odseku pri Slovenj Gradcu se varianta usmeri proti reki Mislinji, jo prečka z mostom dolžine 35 m in nato nadaljuje proti priključku Slovenj Gradec-jug. Na območju priključka devrirana glavna cesta s podvozom prečka hitro cesto. V smeri proti jugu trasa hitre ceste obide grič Holmec na njegovem zahodnem obrobju, na tem delu se cesta z vkopom zareže v pobočje, prečka v nadaljevanju z mostom dolžine 10 m potok Homšnico, sicer pa je na daljšem poteku pretežno načrtovana s potekom v nasipu. Zaselek Nadhomec trasa obide vzdolž njegovega južnega obrobja, mimo naselja Žabja vas in v nadaljevanju vzdolž letališča Slovenj Gradec. V tem delu pri Mislinjski Dobravi poteka hitra cesta severno od letališča in južno od naselja oziroma od današnje glavne ceste. Na odseku pri Mislinjski Dobravi in v nadaljevanju na območju priključka Mislinjska Dobrava ter tudi v smeri proti Mislinji poteka hitra cesta pretežno v vkopih po severnih pobočjih hribovja, ki na južni strani omejuje Mislinjsko dolino. Izza priključka Mislinjska Dobrava se cesta nadaljuje ob robu hribovja proti Mislinji.

Odsek E: MISLINJA (ŠMIKLAVŽ) – VELENJE (ŠOŠTANJ)

Odsek hitre ceste E zajema področje med Mislinjo oz. Šmiklavžem na severni strani in Velenjem oz. Šoštanjem na južni strani. Trase vseh variant na tem odseku potekajo po morfološko zelo razgibanem terenu, ki je na vzhodni strani geološko ugodnejši za cestogradnjo, na srednjem in zahodnem delu pa je v tem pogledu težavnejši.

Varianta E1

Trasa se prične tik ob vznožju Proštovega vrha in poteka vzporedno s potokom Burčnica, katerega tudi prečka in se nadaljuje v dolino potoka Kolarice. Varianta je zaradi strmega pobočja v ozki dolinici zavarovana z opornimi zidovi, nato pa se usmeri v predor Graška gora dolžine 1800 m. Po izstopu iz predora poteka trasa po desnem bregu Črnega potoka, kjer je leva stran zopet zaradi strmega pobočja zavarovana z opornim zidom. Trasa dvakrat

prečka Črni potok ter dolino potoka Velunja premosti z viaduktom dolžine 600 m. Nadaljuje se zopet preko strmega pobočja, zaradi katerega se cesto varuje z opornimi konstrukcijami in se nadaljuje v predor Gaberk dolžine 1340 m. Za predorom se trasa prebije do potoka Jezernica preko manjših prečnih grap. Strma pobočja so varovana z opornimi zidovi, po spustu v dolino Klančnice in Bečovnice je na območju Raven lociran priključek Šoštanj sever. Trasa se izogne posedalnemu območju premogovnika Velenje in urbanizaciji s predorom Široko dolžine 1030 m nekoliko severno od vile Široko, ki je kulturni spomenik in preide na južni strani v dolino Toplice ter v območje mesta Šoštanj. Na ravninskem delu med Šoštanjem in Skornim je lociran priključek Šoštanj-jug, trasa pa v nadaljevanju prečka železnico Velenje – Celje z nadvozom in reko Pake z mostom. V soteski Pake, kjer poleg železniške proge poteka tudi lokalna cesta, morfološke razmere narekujejo izvedbo podpornih in opornih konstrukcij ter viadukta, na delu pod Slančarjevim bregom pa zvitost soteske zahteva izvedbo predora dolžine 200 m. Med Šoštanjem in predorom pod Slančarjevim bregom poteka trasa po levem bregu Pake, izza predora do konca odseka pa po desnem.

Varianta E2

Trasa se prične tik ob vznožju Proštovega vrha in poteka vzporedno s potokom Burčnica, katerega tudi prečka in se nadaljuje v dolino potoka Kolarice. Varianta je zaradi strmega pobočja v ozki dolinici zavarovana z opornimi zidovi, nato pa se usmeri v predor Graška gora dolžine 1810 m. Po izstopu iz predora poteka trasa najprej po desnem bregu Črnega potoka, nato preči potok skupaj z deviacijo lokalne ceste preko podvoza in preide na viadukt dolžine 339 oz. 301 m, s katerim prečka dvakrat Črni potok in dvakrat potok Velunja, nato pa se spušča po pobočjih Potoškega vrha ob levem bregu potoka Velunja. V nadaljevanju proti zaselku Gabrk trasa hitre ceste v ozki dolini še večkrat prečka Velunjo. Pri Gabrku se trasa hitre ceste z dvema krajšima viaduktoma dolžine 180 m in 100 m obrne proti jugovzhodu ter se dvigne na hribovje okoli Škal na severni strani Velenjskega jezera. Tu se trasa vkoplje do globine največ 30 m in širine do 130 m vrh vkopa. Preko vkopa je z viaduktom dolžine 216 m speljana regionalna cesta R3-696 Velenje-Slovenj Gradec. V nadaljevanju izdelave projektne dokumentacije se bo na podlagi podrobnejših geoloških analiz na tem mestu ev. predvidel krajši predor kot racionalnejša rešitev. V nadaljevanju prečka hitra cesta dolino potoka Ljubela z viaduktom dolžine 320 m

Predviden je priključek Velenje-sever v obliki trombe z navezavo na tako imenovano severno obvoznico Velenja oz. na regionalno cesto R3-696. Trasa se na območju Škal še enkrat nekoliko dvigne, prečka blizu pokopališča ob cerkvi Sv. Jožefa severno obvoznico, ki jo nato še enkrat preči z viaduktom dolžine 150 m preko Potočnice, se zaseka v zahodna pobočja Turnske gošče ter zavije ob vzhodni strani Škalskega jezera proti jugozahodu preko področja že opuščenih rudnikov. Na območju Tičnice na vzhodni strani Škalskega jezera je predviden priključek Velenje z navezavo na devirano obvozno cesto oz. R3-696. Hitra cesta se nadaljuje mimo smetišča in preide v pokriti vkop dolžine 1350 m, ki poteka po robu bodočega naselja na jugovzhodni strani in postrojenji starega rudnika ter rekreacijsko cono na severni oz. severozahodni strani. Izpod železniške proge Celje – Velenje poteka pokriti vkop tik ob prezračevalnem jašku pri novem prodajnem centru Merkur. Južno od proge ob RTP se pokriti vkop zaključi. Pred koncem odseka je formirana še zahodna polovica priključka Velenje-jug, vzhodna polovica pa je že v naslednjem odseku F2 oz. F3.

Varianta E3

Kot trasa variante E-1 in E-2, se tudi varianta E-3 prične tik ob vznožju brega ob Mostnarju, vzporedno s potokom Burčnica, katero tudi prečka in se nadaljuje v dolino potoka Kolarice. Sledi predor Graška gora, dolžine 2300 m. Predor poteka do soteske Črnega potoka v dolino potoka Valunje od koder se vzpne na pobočje Ljubele, ob tem pa z viaduktom dolžine 100 m prečka potok Ljubela. Po pobočju se trasa spušča do naselja Hrastovec in se nadaljuje s predorom Turn, dolžine 400 m. Ca 230 m za predorom je lociran priključek Turn, ki se konča na začetku viadukta dolžine 220 m. Teren narekuje nadaljevanje ceste s predorom Paka dolžine 880 m in tako preide na vzhodno stran Velenja, kjer je lociran priključek Paka na viaduktu. Od tam s predorom Veteški vrh dolžine 1450 m preide na južno stran planote Koželj, kjer je konec variante.

Varianta E4a

Na začetnem delu trasa poteka proti vzhodu oziroma Mislinji z vkopavanjem trase v pobočja Lečovca. V Mislinji koridor hitre ceste obide Cestnikov hrib in se usmeri v ozko dolino v smeri proti jugu. Na območju Cestnikovega hriba je načrtovan potek v 250 m dolgem pokritem vkopu, na južni strani pokritega vkopa bo potrebno zavarovati vkop s 150 m dolgim pilotnim zidom. V nadaljevanju prehaja v razširjeno dolino Pake pri Gornjem Doliču, kjer je načrtovan priključek Dolič, ki navezuje današnjo glavno cesto in v nadaljevanju tudi regionalno cesto v smeri proti Vitanju. Izza priključka se trasa usmeri preko reke Pake, kjer se smerni polovici hitre ceste zaradi poteka v bližnjem predoru razdvojita, kar bo omogočilo gradnjo predorskih cevi na ustreznem medsebojnem odmiku. Območju Hude luknje z znamenito sotesko na najožjem delu doline reke Pake se hitra cesta izogne s potekom v predoru dolžine 930 m, iz katerega na južnem portalu izide pri Završah. Nadaljuje se s številnimi objekti po ozki dolini Pake do priključka Velenje-sever, kjer se usmeri v predor dolžine 1365 m pod Dobračem. Iz predora izide vzhodno od Velenja iznad naselja Črnova.

Varianta E4b

S predhodnega odseka D se hitra cesta usmeri v predor dolžine 930 m pod Lečovcem, s čimer se oddalji od Mislinje in skrajša trasni potek v primerjavi s predhodno varianto E4a, ki se Mislinji močno približa. Iz predora izide na južni strani hriba Lečovca in nato z visokim nasipom prečka dolino južno od Mislinje ter se v nadaljevanju naveže na že predstavljeni potek variante E4a. Na tem delu je načrtovan priključek Dolič, ki navezuje današnjo glavno cesto in v nadaljevanju tudi regionalno cesto iz smeri Vitanja.

Izza priključka Dolič hitra ceste z razdvojenim potekom smernih polovic najprej prečka z mostovoma dolžine 40 m reko Pako, nakar vstopi v predor dolžine 1185 m izpod hriba Pečovnik. S predorom izpod Pečovnika se koridor hitre ceste s predorom na nekoliko daljšem odseku kot pri varianti E4a izogne soteski Huda luknja v dolini reke Pake na njenem najožjem in najslabovitejšem delu. Na južni strani predora prečka hitra cesta še z viaduktom dolžine 50 m reko Pako in devirano glavno cesto. V nadaljevanju preide na levi breg Pake ter se po njej nadaljuje s številnimi objekti do priključka Velenje-sever, kjer se usmeri v predor dolžine 1365 m pod Dobračem. Iz predora izide vzhodno od Velenja iznad naselja Črnova.

Odsek F: ŠOŠTANJ – VELENJE – AVTOCESTA A2

Odsek hitre ceste F zajema področje med Šoštanjem oz. Velenjem na severni strani in A1 na južni strani. Trase vseh variant na tem odseku potekajo po morfološko zelo razgibanem terenu,

ki je na vzhodni strani geološko ugodnejši za cestogradnjo, na srednjem in zahodnem delu pa je v tem pogledu težavnejši

Varianta F1

Varianta F1 se prične na zahodnem robu Vavh, do koder se pride iz priključka Lokvica in se s štirikrakim krožnim križiščem priključi na obstoječo glavno cesto. Trasa poteka v predoru dolžine 240 m južno od Vavh najprej proti jugu in sicer mimo opornega zidu na desni strani in preko viadukta prečka reko Pako. Nato se v vkopu ob levem bregu Drave nadaljuje do naslednjega viadukta dolžine ca 400 m, s katerim prečka reko Pako. Po viaduktu se trasa ponovno nadaljuje v vkopu mimo opornega zidu na levi strani po levem bregu reke Pake v nasip ter ponovno v vkop in opornim zidom na desni strani, tokrat po desnem bregu reke Pake. Mimo priključka Lokvica gre trasa v vkopu in kombinacijo opornega zidu najprej na levi in nato še na desni strani. V manjšem nasipu trasa štirikrat prečka reko Pako in se v bližini naselja Zapečnik nadaljuje v vkopu in poteka mimo Gorenja s priključkom Gorenje, od tu pa se trasa nadaljuje v vkopu z opornim zidom na desni strani proti JV, do viadukta dolžine ca 225 m v bližini Slatine. Iz viadukta se trasa nadaljuje v vkopu, nasipu in ponovno v vkopu ter nasipu in se obrne v smeri juga do priključka Letuš in nadaljuje proti JV v manjšem vkopu in naprej v nasipu mimo Braslovč do priključka Parižlje. Odsek se konča v Trnavi z razcepom Šentrupert.

Varianta F2

Trasa variante se začne na južnem delu Velenja z izvozno/uvozno rampo in štirikrakim krožiščem. Trasa se nadaljuje v nasipu proti jugu mimo vkopa na desni strani pri Maravšniku do obojestranskega vkopa pri podkraju, mimo kraja Podkraj do kombinacije treh predorov. Prvi je dolžine 300 m (območje Strmška Gošča), drugi dolžine 200 m (območje Pri Cigoncah) in tretji dolžine 600 m (območje Veliki vrh). Naprej se trasa nadaljuje po dolini med hribovji večji del v vkopu z opornimi zidovi. Pri prihodu iz doline se cesta nadaljuje proti jugu večinoma v rahlem nasipu in se nato obrne proti JZ do priključka Letuš. Od tu se trasa nadaljuje proti JV in v rahlem nasipu prečka Letuško in Malobraslovško polje do priključka Parižlje in dalje do razcepa Šentrupert, kjer se omenjena varianta konča.

Varianta F3a

Trasa se začne po izhodu iz pokritega vkopa na zahodnem delu Velenja ob priključku Velenje Jug. Trasa se usmeri v dolino potoka Veriželj južno od Velenjskega jezera. Mimo pokopališča poteka v nasipu oz. je podprta s podpornim zidom in se vzpenja pod Maravšnikom do Podkraja. Pri Podkraju se trasa obrne proti jugu v dolino potoka Ložnica, ki jo večkrat prečka izmenjaje vkopano ali v nasipu, s podporno ali oporno konstrukcijo. V takem poteku se nadaljuje do vasi Ložnica, kjer večkrat prehaja regionalno cesto R3-694 odsek 1268 Velenje – Dobrteša vas in potok Ložnico ter se skozi Andraž nad Polzelo, kjer je situiran priključek Andraž, usmeri proti jugozahodu v smeri Polzele. Pri Zgornjih Založah ob izteku doline potoka Ložnice je situiran priključek Polzela, trasa pa se okoli Založ obrne jugovzhodno po ravnici in se v blagem nasipu približa obstoječi avtocesti A1, kjer je južno od Podloga situirano novo stičišče obravnavane hitre ceste in obstoječe avtoceste A1 Šentilj – Koper.

Varianta F3b

Trasa se začne po izhodu iz pokritega vkopa na zahodnem delu Velenja ob priključku Velenje Jug. Trasa se usmeri v dolino potoka Veriželj južno od Velenjskega jezera. Mimo pokopališča poteka v nasipu oz. je podprta s podpornim zidom in se vzpenja pod Maravšnikom do

Podkraja. Pri Podkraju se trasa obrne proti jugu v dolino potoka Ložnica, ki jo večkrat prečka izmenjaje vkopano ali v nasipu, s podporno ali oporno konstrukcijo. V takem poteku se nadaljuje do vasi Ložnica, kjer večkrat prehaja regionalno cesto R3-694 odsek 1268 Velenje – Dobrteša vas in potok Ložnico ter se skozi Andraž nad Polzelo, kjer je situiran priključek Andraž, usmeri jugovzhodno proti Prelogam. Ložnico tik pred vzponom proti Prelogam preide z viaduktom dolžine 120 m nakar preide v predor Preloge, dolžine 520 m in se spusti v dolino Trnave od koder po njeni dolini preide do severovzhodnega obrobja RTP. Na tem območju bo potrebno prestaviti oziroma regulirati strugo Trnave na dolžini 250 m, s čimer se izognemo siceršnji gradnji dveh mostov preko tega potoka in regulaciji Trnave na krajših odsekih. V prehodu na ravninsko območje trasa hitre ceste neposredno ob vzhodnem robu obide območje RTP Podlog in se po premostitvi Ložnice z objektom dolžine 25 m priključi na obstoječo avtocesto A1 Celje – Ljubljana z nadvozom dolžine 60 m.

Varianta F4a

Trasa se začne pri izhodu iz predora Veterški vrh. Kmalu za predorom trasa prečka glavno cesto G4-1262/425 Velenje – Črnova nakar se usmeri v predor dolžine 1375 m. Pred predorom je situiran priključek Velenje, ki glavno cesto G4-1262/425 Velenje – Črnova navezuje na obravnavani odsek hitre ceste mimo Velenja. Trasa se na južni strani Koželja spusti po dolini potoka Arnaščice, po kateri (razen ob izhodu iz predora) večji del poteka v nasipu. Mimo Spodnjih Arnač se trasa usmeri proti zahodu, kjer je pri Ložnici situiran priključek Ložnica, ki preko nove navezovalne ceste preko/skozi Podgorje približa zahodni del Velenja novi hitri cesti. Pri vasi Ložnica se trasa obrne proti jugu po dolini potoka Ložnice, kjer večkrat prehaja regionalno cesto R3-694 odsek 1268 Velenje – Dobrteša vas in potok Ložnico, ter se skozi Andraž nad Polzelo usmeri proti jugozahodu v smeri Polzele. Pri Zgornjih Založah ob izteku doline potoka Ložnice je situiran priključek Polzela, trasa pa se okoli Založ obrne jugovzhodno po ravnici in se v blagem nasipu približa obstoječi avtocesti A1, kjer je južno od Podloga situirano novo stičišče obravnavane hitre ceste in obstoječe avtoceste A1 Šentilj – Koper.

Varianta F4b

Trasa se začne pri izhodu iz predora Veterški vrh. Kmalu za predorom trasa prečka glavno cesto G4-1262/425 Velenje – Črnova, nakar se usmeri v predor dolžine 1375 m. Pred predorom je situiran priključek Velenje, ki glavno cesto G4-1262/425 Velenje – Črnova navezuje na obravnavani odsek hitre ceste mimo Velenja. Trasa se na južni strani Koželja spusti po dolini potoka Arnaščice, v kateri (razen ob izhodu iz predora) večji del poteka v nasipu. Mimo Spodnjih Arnač se trasa usmeri proti zahodu, kjer je pri Ložnici situiran priključek Ložnica, ki preko nove navezovalne ceste preko/skozi Podgorje približa zahodni del Velenja novi hitri cesti. Pri vasi Ložnica se trasa obrne proti jugu po dolini potoka Ložnice, kjer večkrat prehaja regionalno cesto R3-694 odsek 1268 Velenje – Dobrteša vas in potok Ložnico, ter se skozi Andraž nad Polzelo usmeri jugovzhodno proti Prelogam. Ložnico tik pred vzponom proti Prelogam preide z viaduktom dolžine 120 m nakar preide v predor Preloge, dolžine 520 m in se spusti v dolino Trnave od koder po njeni dolini preide do severovzhodnega obrobja RTP. Na tem območju bo potrebno prestaviti oziroma regulirati strugo Trnave na dolžini 250 m, s čimer se izognemo siceršnji gradnji dveh mostov preko tega potoka in regulaciji Trnave na krajših odsekih. V prehodu na ravninsko območje trasa hitre ceste neposredno ob vzhodnem robu obide območje RTP Podlog in se po premostitvi Ložnice z objektom dolžine 25 m priključi na obstoječo avtocesto A1 Celje-Ljubljana z nadvozom dolžine 60 m.

varianta F5

Po izhodu hitre ceste iz predora izpod Dobrača vzhodno od Velenja se hitra cesta po pobočjih neizrazite doline spušča proti naselju Črnova, prečka današnjo glavno cesto in se s predorom dolžine 590 m izpod hriba Mali Koželj usmeri na planoto med Lazami in Podkrajem južno od Velenja. Še pred prečkanjem glavne ceste je 250 m severno od nje načrtovana ureditev priključka Velenje-jug z navezavo današnje glavne ceste Velenje-Arja vas na hitro cesto. Po izhodu iz predora se na območju naselja Laze hitra cesta usmeri proti jugu, vzdolž potoka v dnu doline oziroma planote. Ob južnem obrobju planote, izza priključka Podkraj, ki navezuje lokalno cesto na hitro cesto, se koridor usmeri v ozko dolino potoka Trnava. Potok Trnava se z vijugavim potekom v ozki dolini usmerja z višje ležeče planote pri Podkraju od severa proti jugu proti Celjski kotlini in se po izhodu iz hribovitega področja Ponikovskega krasa, severno od Podloga oziroma Gotovelj, izliva v Ložnico. V ozki dolini potoka Trnava poteka hitra cesta po strmih pobočjih ozke doline, v severnem ožjem delu po levem bregu in v spodnjem, nekoliko razširjenem delu, po desnem bregu potoka. Trasni potek sledi konfiguraciji doline, ki jo je z vijugavim potekom v preteklosti oblikoval omenjeni potok. Potrebni bodo obsežni gradbeni posegi v dno doline oziroma strugo potoka s številnimi regulacijami in varovanji cestnega telesa s podpornimi zidovi na daljših odsekih. Na poteku med severovzhodnim obrobjem RTP Podlog in bližnjim potok Trnavo bo potrebno prestaviti oziroma regulirati strugo Trnave na dolžini 250 m, s čimer se izognemo siceršnji gradnji dveh mostov preko tega potoka in regulaciji Trnave na krajših odsekih.

Prvotno načrtovani potek hitre ceste na prehodu iz doline potoka Trnava na ravninsko območje Celjske kotline vzdolž zahodnega roba RTP Podlog je bil zaradi 500 m dolgega poteka po varovanem območju Ložnice (ob skrajnem vzhodnem obrobju tega varovanega območja), prestavljen na vzhodno stran RTP in približanjem obstoječi redki poselitvi tega območja.

V prehodu na ravninsko območje trasa hitre ceste neposredno ob vzhodnem robu obide območje RTP Podlog in se po premostitvi Ložnice z objektom dolžine 25 m priključi na obstoječo avtocesto A1 Celje-Ljubljana z nadvozom dolžine 60 m.

Varianta F6

Na začetnem delu trasa hitre ceste nadaljuje potek s sosednjega odseka do priključitve na koridor, v katerem poteka današnja glavna cesta med Črnovo in Vinsko goro. Pri Črnovi je načrtovana ureditev priključka Velenje-jug.

Pri Vinski gori se cesta usmeri proti jugu v dolino Črnega potoka in v nadaljevanju v dolino potoka Pirešica. Na začetnem delu poteka v dolini Črnega potoka, cesta poteka najprej po vzhodnih pobočjih doline in nato preide na nasprotni, desni breg doline. V pobočje vkopano cestno traso bo potrebno varovati s pilotnimi zidovi na dolžini 550 m. Tudi v nadaljevanju trase po desnem bregu doline Črnega potoka je načrtovano varovanje vkopne brežine s pilotnim zidom na dolžini 500 m. V nadaljevanju poteka proti Črnovi in pred priključkom Črnova premosti Pirešico z mostom dolžine 10 m ter se usmeri v dolino Pirešice.

Trasa hitre ceste se nadaljuje po dolini Pirešice po njenem levem bregu z obsežnimi vkopavanji v stabilna pobočja.

Pri naselju Velika Pirešica preide hitra cesta na desni breg vodotoka z mostom. V ozki dolini Pirešice bo potrebno na posameznih odsekih regulirati vodotok, gre za odseke dolžine 150 m, 100 m, 150 m, 100 m oziroma zavarovati cestno telo hitre ceste na dveh mestih s podpornimi zidovi na dolžini po 100 m. V naselju Velika Pirešica (pri kamnolomu) bo potrebno regulirati strugo vodotoka Pirešica na dolžini 350 m in zavarovati cestno telo hitre ceste s podpornim ter opornim zidom dolžine po 100 m.

Po prehodu na desno stran vodotoka Pirešica se trasa nadaljuje po ravninskem območju med Veliko Pirešico in Arjo vasjo. Predvidena je ureditev priključka Velika Pirešica, ki navezuje glavno cesto na hitro cesto. Na zadnjem delu poteka se hitra cesta usmeri proti avtocesti A1 Celje-Ljubljana in nanjo naveže ca 250 m zahodno od današnjega avtocestnega priključka Arja vas.

Južno od avtoceste, ki jo hitra cesta prečka z nadvozom dolžine 50 m, se nadaljuje še 350 m dolg odsek do obstoječega križišča cest v smeri proti Arji vasi oziroma Žalcu.

Prevezava variant sredinskega in vzhodnega poteka na območju Velenja

Pri variantah v sredinskem koridorju severno od Velenja se je pojavila tudi ideja o njihovih prevezavah v nadaljevanju proti jugu oziroma avtocesti Celje-Ljubljana na vzhodni koridor, ki se v današnji smeri glavne ceste povezuje z Arjo vasjo na jugu. V prevezavi je upoštevana medsebojna zveza odseka E3 sredinskega koridorja in odseka F6 vzhodnega koridorja.

Od odseka E3 se trasa hitre ceste usmeri iz globljega vkopa preko viaduktov dolžine 250 m oz 310 m, preko globeli v predor dolžine 960 m oziroma 800 m. Na vzhodnem delu predora se trasa hitre ceste usmeri proti nižje ležeči dolini v Paki pri Velenju na območju poslovno proizvodne cone Velenja. Omenjeno ozko dolino reke Pake hitra cesta premosti z viaduktoma dolžine 290 m oziroma 220 m in se na levem bregu doline nadaljuje v predor dolžine 1295 m pod hribom Zabukovski vrh. Pred izhodom iz predora se naveže na skupni trasni potek odseka F6.

Navezovalne ceste N

Navezovalna cesta N1

Navezovalna cesta N1 povezuje SV del Velenja (regionalno cesto G1-1260 Sr. Dolič – Velenje) na traso odseka E2. Trasa se od Glavne ceste skozi predor Konovo dolžine 480 m navezuje na priključek Velenje, sicer pa poteka po obstoječih lokalnih cestah ali poteh.

Navezovalna cesta N2

Severna območja Velenja bi bilo možno navezati na hitro cesto pri variantnih potekih vzhodnega koridorja po dolini Pake z novo prometnico oziroma navezovalno cesto N2, ki bi se pridružila hitri cesti v priključku Velenje-sever v Paki pri Velenju.

Gre za sicer kratek, a v gradbeno tehničnem smislu zahteven potek preko območja hribovja, ki na severni strani omejuje Šaleško dolino.

Z obstoječe lokalne ceste ob Škalskem jezeru, tako imenovani obvoznici, ki v širšem loku po severni strani kotline s potekom preko razgibanega gričevnatega oziroma hribovitega območja v daljšem loku povezuje Velenje in Šoštanj, se trasa navezovalne ceste ob severnem robu deponije komunalnih odpadkov usmeri po pobočjih v smeri proti vzhodu. Na začetnem delu se usmeri v 1250 m dolg predor v smeri proti priključku Velenje-sever v Paki pri Velenju. Po izhodu iz predora se neposredno naveže preko križišča z devrirano glavno cesto na bližnjo traso hitre ceste. Priključek, ki je bil opisan v poglavju odseka E4, leži na območju proizvodne cone Vegrada.

Navezovalna cesta N3

Vzhodni in zahodni koridor 3. razvojne osi se pri Velenju odmikata od samega mesta. Prometne razmere so predvsem na cesti med Velenjem in Šoštanjem že danes težavne, saj se

ves promet po južni strani Velenja odvija po edini prometnici, ki je že danes urejena deloma kot štiripasovnica in je nadaljnja širitev cestnega prereza praktično neizvedljiva in nesmiselna. Močan promet, tudi z velikim deležem tovornega prometa, generira tovarniški kompleks Gorenja, katerega transport temelji na motornem prometu, tako pri tovornem kakor tudi glede prihoda in odhoda zaposlenih v to veliko proizvodno območje.

S tem problemom prometnih razmer v Velenju, je podan tudi predlog možnih navezovalnih cest, ki bi z novimi prometnimi povezavami ublažile problem prometnih težav v samem mestu Velenje.

Tako je pri vzhodnem koridorju na odseku F6 v študiji predstavljena povezava Velenja z dodatno navezovalno cesto N3, ki s potekom južno od mesta neposredno poveže proizvodni kompleks Gorenja oziroma današnjo cesto Velenje-Šoštanj po čim krajši poti na avtocestni priključek Velenje-jug.

Dvopasovna navezovalna cesta N3 bi se s predori v koridorju približno 200 – 300 m oddaljenim proti jugu od današnje ceste pomaknila v koridor izpod hribovja, ki na južni strani zaključuje Šaleško kotlino.

V današnjem križišču oziroma priključku proizvodnega območja Gorenja bi se trasa usmerila v 800 m dolg predor, se nato v predoru nadaljevala, na kratkem odseku prišla na plano, prečkala lokalno cesto in se ponovno usmerila v predor dolžine 360 m na pobočjih južno od Velenjskega gradu. Iz tega predora bi cesta izstopila, na kratkem odseku v ozki dolini prečkala lokalno cesto in ponovno vstopila v tretji predor, tokrat dolžine 240 m in se nato nadaljevala po severnih pobočjih hriba Koželj, proti dolini potoka Trebušnica oziroma obstoječi cesti Velenje-Vinska gora. Po prehodu v dolino Tebušnice izza križišča, cesta premosti potok z mostom dolžine 10 m in se usmeri v koridor današnje glavne ceste, v katerem poteka nadaljnja 2 km vse do navezave proti priključku Velenje-jug na hitri cesti.

Navezovalna cesta N4

Trasa navezovalne ceste N4 je podobna trasi odsekov F3 in se začne na regionalni cesti R2-425 odsek 1266 Šoštanj – Velenje. Priključevanje bo izvedeno v obliki krožišča. Trasa se usmeri v predor Gradišče dolžine 120 m, vzhodno od pokopališča. Pri Podkraju trasa preide v dolino potoka Ložnica, ki jo večkrat prečka izmenjaje vkopano ali v nasipu. V takem poteku se nadaljuje do vasi Ložnica, kjer se ob regionalni cesti R3-694 odsek 1268 Velenje – Dobrteša vas naveže na traso odsekov F4a in F4b.

Navezovalna cesta N5

Trasa navezovalne ceste N5 se na odsek F1 priključi pri vasi Lokovica v principu štirirakega krožišča. Trasa se navezuje na regionalno R2 426 odsek 1269, ki ji večinoma sledi, mestoma pa bi bilo potrebno izboljšati potek. Trasa navezovalne ceste N5 se zaključi v obstoječem krožišču med Velenjem in Šoštanjem na regionalni cesti R2-425 odsek 1266 Šoštanj – Velenje.

TEHNIČNI ELEMENTI:

V skladu s Pravilnikom o projektiranju cest so projektne hitrosti določene v odvisnosti od kategorije ceste in zahtevnosti terena. Trase vseh variant potekajo pretežno v hribovitem terenu, zato so projektne hitrosti naslednje:

Daljinske ceste:

- hitra cesta: $V_{pr} = 90 - 100$ km/h,
- glavna cesta: $V_{pr} = 80$ km/h.

Zbirne ceste:

- glavna cesta: $V_{pr} = 70$ km/h,
- regionalna cesta: $V_{pr} = 60$ km/h.

Projektna hitrost priključnih cest: $V_{pr} = 40$ km/h.

V delih tras, kjer je to upravičeno, je nova cesta zasnovana kot hitra cesta (štiripasovna povezava), z naslednjim tipičnim prerezom:

Prometni pasovi	2 x 2 x 3.50 m	14.00 m
Robni pasovi	2 x 2 x 0.50 m	2.00 m
Srednji ločilni pas		2.00 m
Bankine	2 x 1.50 m	3.00 m
Skupaj		21.00 m

Na delih tras, kjer prečni prerez hitre ceste ni upravičen, je cesta zasnovana z naslednjim tipičnim prečnim prerezom glavne ceste:

Prometni pasovi	2 x 3.25 m	6.50 m
Robni pasovi	2 x 0.25 m	0.50 m
Bankine	2 x 1.25 m	2.50 m
Skupaj		9.50 m

Priključki in deviacije:

Glede na to, da obravnavan odsek cestne povezave poteka v prostoru z obstoječo cestno infrastrukturo bo potrebno izvesti deviacije oz. prestavitve tangiranih odsekov državnih in lokalnih cest ter urediti križanja z njimi.

Komunalna infrastruktura:

Enako kot v primeru cestnega omrežja, bo z izgradnjo obravnavanega odseka cestne povezave potrebno tangirano obstoječe komunalno in energetska omrežje, na mestih križanj prestaviti oz. zaščititi v skladu s pogoji njihovih upravljavcev.

Protihrupne ograje:

Na poteku variant v neposredni bližini naselij bo potrebno zaradi zaščite bivalnega okolja izvesti protihrupne ograje.

2 VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANTNIH REŠITEV

Osnova za vrednotenje in primerjavo variantnih rešitev so strokovne podlage, ki so sestavni del študije variant (MAPA II zvezki od 1-4), v katerih so variante ovrednotene po posameznih vidikih (prostorski, funkcionalni, ekonomski in varstveni). Vrednotenje variant se opravi na podlagi relevantnih kriterijev znotraj posameznih vidikov (slika 5).



Slika 5: Shema vrednotenja variant z različnih vidikov in kriterijev znotraj njih ter primerjave variant, ki v zadnji fazi vodi do predloga najustrežnejše variantne rešitve in zaključka študije variant

Glede na specifičnost posameznih vidikov je tudi njihovo vrednotenje opravljeno na različne načine.

V elaboratu je uporabljen metodološki pristop, kjer se po posameznih vidikih v uvodu opredelijo vsi relevantni kriteriji za vrednotenje, čemur sledi obravnava variant po posameznih kriterijih in sicer so iz strokovnih podlag povzete opredelitve vplivov na posamezen kriterij, ocene stopnje primernosti variant in vrstni red variant glede na stopnjo primernosti.

Za ocenjevanje primernosti variant je uporabljena petstopenjska lestvica, ki v sintezi ponuja tudi možnost vmesnih ocen. Pomen posameznih ocen je naslednji:

- 1 - neprimerna, nesprejemljiva;
- 2 - manj primerna, manj sprejemljiva;
- 3 - primerna, sprejemljiva;
- 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva;
- 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva.

Poleg ocenjene stopnje primernosti je v tabeli pripisan tudi vrstni red variant. Na ta način je lahko pripisana eni varianti sicer enaka stopnja primernosti, ne glede na to, da se po nekem nebitnem vplivu razlikujeta, kar je opisano v tekstu in poudarjeno z vrstnim redom.

Ker je teža meril medsebojno različna, so poleg ocene opisane tudi utemeljitve in pomen posameznih situacij v prostoru. Sintezna ugotovitev o primernosti variante torej ni le skupni seštevek ocen po obravnavanih področjih ampak je njen pomemben delež tudi obrazložitev.

Pri obravnavi varstvenega vidika, ki se izvede v okoljskem poročilu, so uporabljene ocene v skladu z Uredbo o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS, št. 73/05). Tako se je ocena posledic učinkov izvedbe plana na uresničevanje ciljev celovite presoje ugotavljala v naslednjih velikostnih razredih:

- A – ni vpliva/pozitiven vpliv,
- B – nebitven vpliv,
- C – nebitven vpliv pod pogoji (ob izvedbi omilitvenih ukrepov),
- D – bistven vpliv,
- E – uničujoč vpliv,
- X – ugotavljanje vpliva ni možno.

Pretvorba teh ocen v ocene primernosti, ki so uporabljene v študiji variantnih rešitev je izvedena po strokovnih merilih izdelovalcev posameznih segmentov okoljskega poročila. Glede na to, da nekega univerzalnega in objektivnega ključa za pretvorbo ni, je bila le ta subjektivna in v skladu z opisno oceno primernosti.

2.1 Prostorski vidik

Rezultati vrednotenja in primerjave posameznih variant s prostorskega vidika, pri čemer mislimo predvsem vpliv na nadaljnji razvoj v prostoru, izhajajo iz razvojno – urbanističnega elaborata, kjer je v prvi fazi predstavljeno stanje in planiran razvoj v območju obdelave (v vplivnem območju posega), nato so na podlagi relevantnih kriterijev ocenjeni potencialni vplivi posameznih variantnih rešitev glede na regionalni in urbani razvoj, na rabo prostora in organizacijo dejavnosti v prostoru (z upoštevanjem stanja in načrtovanega razvoja).

V okviru vidika prostorskega razvoja, ki ga obravnava Razvojno urbanistični elaborat, so obravnavana naslednja področja:

- navezovanje in povezovanje naselij,
- kakovost bivalnega okolja,
- centralne dejavnosti,
- stanovanjske površine,
- proizvodne dejavnosti,
- rekreacija in turizem,
- primarna gospodarska raba in
- komunalna infrastruktura.

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.

2.1.1. Navezovanje in povezovanje naselij

OPREDELITEV PRIMERNOSTI VARIANT

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.

OPIS IN OCENA VARIANT

varianta A1

Varianta se prične na severozahodnem delu Dravograda, tik pred vstopom obstoječe regionalne ceste v naselje. V ozkem in poseljenem območju se odcepi in poteka ob Dravi, tako da zapre dostop naselja do reke. Prostora za primerno rešitev priključitve na izbrani lokaciji je malo, prav tako je območje že poseljeno.

Nadaljuje skozi poseljeno območje, mimo pokopališča in od naselja odseka tudi to območje. Potem prečka reko in cesto proti Črnečam z mostom dolžine 350m, kateremu sledi predor

dolžine 200m. Potek nadaljuje ob reki Meži. Stanovanjska območja Dravograda ležijo na nasprotnem bregu.

Priključek Dravograd je primerno umeščen in izboljša situacijo na sedanjem križišču cest med Slovenj Gradcem, Dravogradom in Ravnami na Koroškem.

Nadaljuje ob reki Mislinji, kjer na kratkem odseku poteka v neposredni bližini stanovanjskega območja, preden zavije nekoliko proti zahodu do vozlišča Otiški Vrh.

varianta A2

Varianta predvideva odcep že nekoliko pred vstopom v Dravograd, v sicer ozkem in poseljenem območju. Umestitev priključka pred naselje je primernejša kot v naselju.

Cesta nato prečka Dravo z mostom dolžine 220m, da se popolnoma izogne mestu. Nadaljuje po nasprotnem bregu Drave po neposeljenem območju.

Potem zavije v predor pod kmetijskim območjem do reke Meže, kjer poteka podobno kot A1 vzporedno z njo, stanovanjska območja Dravograda pa ležijo na nasprotnem bregu.

Nadaljuje ob reki Mislinji, kjer na kratkem odseku poteka v neposredni bližini stanovanjskega območja, preden zavije nekoliko proti zahodu do vozlišča Otiški Vrh.

varianta A3

Varianta ima Y obliko, v severnem delu sta torej dva kraka, ki se združita v Dravogradu, na južni strani reke Drave.

Zahodni krak se odcepi od obstoječe regionalne ceste v Dravogradu za cerkvijo, kjer so še zadnja prosta zemljišča v tem delu mesta. Odseka območje, na katerem je pokopališče in prečka reko Dravo podobno kot A1 vendar nižje, z mostom dolžine 210m tik nad zapornico.

Na kratkem odseku poteka preko ceste Dravograd - Črneče, prečka reko Mežo, kjer na poseljenem območju nastane kompliciran infrastrukturni voz, preplet cest dveh nivojev in železnice.

Vzhodni krak nato nadaljuje vzporedno z železnico po strmem pobočju in robu gozda proti vzhodu. Na poseljenem območju ne posega v stanovanjska območja. Približno 600m od roba poselitve je predvideno prečkanje reke z mostom dolžine 175m, kjer se cesta priključi na obstoječo regionalno cesto proti Mariboru.

Južno od združitve obeh krakov varianta poteka najprej preko obstoječe regionalne ceste in prečka reko Mežo vzporedno z železnico.

Priključek Dravograd je izveden primerno. Nadaljuje ob reki Mislinji, kjer na kratkem odseku poteka v neposredni bližini stanovanjskega območja, preden zavije nekoliko proti zahodu do vozlišča Otiški Vrh.

varianta B1

Potek variante od mejnega prehoda Holmec do priključka Poljana poteka večinoma vzporedno z obstoječo regionalno cesto. Priključek Poljana je izveden primerno. Predlog nadaljuje nekoliko južneje od obstoječe ceste ter po obronkih gozda.

Varianta se približa Prevaljam z zahodne strani po južni strani doline in jo tik pred naseljem prečka z viaduktom dolžine 485m. Nadaljuje po severni strani doline (južna lega), vzporedno s koridorjem železnice. S tem posega v redke primerne površine za nadaljnjo širitev naselja, v nekaterih primerih pa celo preko že poseljenih območij.

Priključek Prevalje je namesto na območje Dobja vas navezan na lokalno cesto Pod Gonjami, ki vodi mimo stanovanjskega območja, kar je neprimerno. Ves promet, ki ga generira bližnje industrijsko območje po predlagani varianti poteka po tej cesti.

Mimo Raven na Koroškem varianta poteka prav tako po severni strani, po zahtevnem in neposeljenem terenu. Umestitev priključka Ravne vzhod je glede naselja sicer primerna, vendar prostorsko izredno zahtevna zaradi ozke doline in strmega terena. Vprašljiva je tudi navezava na Koroško cesto, ki je sorazmerno ozka cesta lokalnega pomena.

Varianta nato prečka dolino v njenem ozkem delu z viaduktom dolžine 270m in nadaljuje po obronkih gozda. V vasi Dobrije preseka manjšo zgostitev hiš kar se zdi nepotrebno.

Nadaljnji potek variante na tem odseku ne poteka v neposredni bližini poseljenih območij.

varianta B2

Potek od mejnega prehoda do priključka Poljana poteka nekoliko vzhodneje od obstoječe cestne povezave. S stališča razvoja naselij je potek primeren.

Priključek Poljana za navezavo občine Mežica je izveden primerno in dobro navezuje obstoječo državno cesto.

Proti Prevaljam nadaljuje po južni strani doline, po gozdnem robu, kar je primerno tudi ker je to severna lega, ki je manj primerna za širitev naselja. Manjše poseljeno območje preseka v neposredni bližini Prevalj, kjer najprej z viaduktom poteka preko nekaj hiš, potem pa še odseka manjše območje poselitve.

Nadaljnji potek mimo Prevalj ni problematičen, poteka po strmem južnem robu doline, mimo pokopališča in skozi predor pod cerkvijo na Nicini.

Nato zavije proti severu, preko doline pri industrijskem območju Dobja vas, kjer je predviden tudi priključek Ravne zahod. Priključek je primerno umeščen, dobro navezuje tako Prevalje kot Ravne, tudi umestitev v neposredno bližino industrijskega območja je dobra.

Mimo Raven varianta poteka po severni strani, podobno kot B1.

Priključek Ravne vzhod je predviden na istem mestu kot B2. Umestitev priključka Ravne vzhod je glede naselja sicer primerna, vendar prostorsko izredno zahtevna zaradi ozke doline in strmega terena. Vprašljiva je tudi navezava na Koroško cesto, ki je sorazmerno ozka cesta lokalnega pomena.

Cesta od Raven nadaljuje po severni strani doline, vzporedno z obstoječo cesto. Mimo naselja Tolsti Vrh pri Ravnah na Koroškem poteka po viaduktu dolžine 180m in neposredno ob reki Meži, da ne preseka območja poselitve bolj, kot obstoječi koridor ceste in železnice. Tam prečka dolino in do konca odseka poteka po južni strani doline, kjer ne posega v poseljena območja.

varianta C1

Varianta se prične pri vozlišču Otiški Vrh, poteka med območjem industrije in stanovanj ter zavije proti vzhodu, da prečka obstoječo regionalno cesto, nadaljuje vzporedno z njo in jo prečka še enkrat. Mimo severnega dela Bukovske vasi poteka med nizom hiš in obstoječo regionalno cesto, s čimer poslabša dostopnost vasi do cestnega omrežja nižjega ranga. V Bukovski vasi preseka območje naselja skoraj po sredini.

Nadaljuje potek po dolini, približno 150m zahodno vzporedno z regionalno cesto.

Pri Pamečah zopet prečka obstoječo cesto in nadaljuje po sredini doline, tokrat bolj na vzhodni strani. Območjem poselitve se umika.

Del priključka Slovenj Gradec sever pri naselju Troblje se ne naveže na regionalno cesto, temveč na lokalno, kar ni primerno.

Varianta se nadaljuje s predorom pod Gradiščem in obide Slovenj Gradec po vzhodni strani.

varianta C2

Varianta se prične pri vozlišču Otiški Vrh, zavije proti vzhodu in pri tem preseka industrijsko območje. Prečka obstoječo regionalno cesto in poteka vzporedno z Mislinjo v njeni neposredni bližini. S tem zapre dostop okoliškim prebivalcem do reke, ki je pomembno rekreacijsko območje in ima pomemben vpliv na kakovost bivalnega okolja.

Cesta prečka Mislinjo pri Bukovski vasi in nadaljuje po vzhodni strani reke, še vedno v neposredni bližini. Pri severnem delu Pameč se odmakne od reke in teže vzhodneje, po obronkih gozda, kar je primernejše. Jedro vasi zopet obide po zahodni strani.

Priključek Slovenj Gradec sever je umeščen ob potok pod Gradišče, kar je s stališča navezovanja primerno.

Cesta nadaljuje proti vzhodu in skoraj obide gradišče preden se prične predor dolžine 500m. Pri izhodu preseka manjše območje poselitve ob Pohorski cesti. Nadaljuje med polji do obronkov gozda na vzhodni strani Slovenj Gradca.

varianta C3

Varianta se prične pri vozlišču Otiški Vrh, zavije proti zahodu in hitro doseže obronke gozda. Preseka manjše območje poselitve pri Šentjanžu pri Dravogradu. Nato nadaljuje po zahodnem pobočju doline po robu gozda in ne posega v območja naselij.

Ker poteka sorazmeroma visoko prečka nižji del pri severnem delu Bukovske vasi z 515m dolgim viaduktom. Nato nadaljuje po robu gozda.

Priključek Slovenj Gradec sever pri Pamečah je primerno izveden saj se priključuje na regionalno cesto.

Nato prečka dolino in pod gradiščem poteka v dveh ločenih ceveh predora dolžine 690/710m. Pri izhodu pri Pohorski cesti poteka preko manjšega območja poselitve, ki ni v sklopu naselja.

Nadaljuje preko kmetijskih zemljišč do obronkov gozda na vzhodni strani Slovenj Gradca in ne posega v območje poselitve.

varianta D1

Odsek se prične pri Šmartnu pri Slovenj Gradcu. Poteka skozi gozdiček in prečka potok Homšnica. Zavije proti zahodu in se po zahodnem robu gozda približa vasi Podgorje, kjer je predviden priključek Podgorje.

Cesta nato zavije proti vzhodu in teče vzporedno z lokalno cesto ob potoku Jenina.

Pri vasi Šmiklavž, v neposredni bližini poseljenega območja zopet zavije proti jugozahodu. Odsek se zaključi pri vasi Vodriž.

varianta D2

Priključek Slovenj Gradec jug je umeščen ob gozdiček pri Šmartnem pri Slovenj Gradcu, kar je s stališča razvoja naselja primerna rešitev.

Cesta nadaljuje po obronkih gozda z vzhodne strani in se izogiba območjem poselitve. Iz gozda pride v neposredni bližini zaključenega območja poselitve, ki je del Mislinjske dobrave. Priključek Mislinjska dobrava je umeščen ob enega od gozdičkov. Umestitev je sicer primerna, vprašljiva je navezava na lokalno cesto. Primernejša bi bila neposredna navezava na regionalno cesto.

Varianta nato zavije proti jugozahodu, kjer zopet poteka po obronkih gozda in ne posega v območja poselitve.

varianta D3

Priključek Slovenj Gradec jug je umeščen ob gozdiček pri Šmartnem pri Slovenj Gradcu, kar je s stališča razvoja naselja primerna rešitev.

Cesta nadaljuje po obronkih gozda z vzhodne strani in se izogiba območjem poselitve. Mimo območja poselitve, ki je del Milsinjske dobrove poteka po vzhodni strani in s tem odseka ta del naselja. Nadaljuje po gozdu do priključka Mislinjska dobrava, ki je predviden v gozdičku. Ta priključek je v primeru, da cesta poteka neposredno mimo občinskega središča Mislinja, nepotreben, saj ima naselje svoje priključke drugje.

Cesta nadaljuje proti jugovzhodu po obronkih gozda in se izogiba območjem poselitve. Priključek Mislinja je umeščen približno 1500m zahodno od naselja. Smiselna bi bila umestitev priključka bližje naselju.

varianta E1

Varianta na odseku večino severnega dela poteka preko gozdnih površin. Zaradi zahtevnega terena je predvidena vrsta opornih zidov, viaduktov in dva predora.

Prvo naselje, ki se mu približa, so Ravne, približno 2km severno od Šoštanja. Naselje obide po gozdnem robu in ne posega v območje poselitve.

Nato ostro zavije preko doline proti zahodu, kjer je umeščen priključek Šoštanj sever. Navezuje se na lokalno cesto, kljub temu da je v neposredni bližini glavna cesta proti Topolšici, kar ni primerno.

Nadaljuje po predoru, in obide Šoštanj po zahodni strani. Priključek Šoštanj jug je umeščen na ravnico pri Metlečah. Tudi ta se navezuje na lokalno cesto, kar je neprimerno.

Varianta se konča v ozki dolini pri Skornem pri Šoštanju.

varianta E2 v kombinaciji z navezavo N1

Tudi ta varianta prične potek preko gozdnih površin in zahtevnega terena. Prvi priključek (brez oznake) je predviden v gozdu, približno 1,5km severno od Venejskega jezera ob naselju Škale. Priključek se sicer primerno navezuje na cesto, rangirano kot glavna, vendar ne navezuje nobenega naselja, kaj šele občinskega središča.

Varianta nato nadaljuje nekoliko proti vzhodu, obide Škalsko jezero po vzhodni strani, kjer je predviden tudi priključek Velenje sever. Nadaljuje skozi gozd, mimo športnega centra, kjer se prične vkopani odsek ceste. Na odseku poteka pod lokalno cesto mimo Velenjskega jezera do industrijskega območja kjer v podvozu prečka še železnico. Pri križanju z obstoječo glavno cesto Velenje - Šoštanj je predviden priključek Velenje jug, ki je primerno umeščen in dobro služi tako industrijskemu območju Velenja, kot navezavi Šoštanja.

Navezava N1 služi varianti E2 na odseku od priključka Velenje sever do glavne ulice pri Šaleku. V poteku ne posega v območje poselitve. Drži se gozdnega roba. Na večjem odseku poteka preko sedanje lokalne ceste, ki jo je potrebno nadomestiti.

varianta E3 v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Tudi ta varianta prične potek preko gozdnih površin in zahtevnega terena. V poteku mimo razpršenih zaselkov preseka manjše območje poselitve, ki spadajo pod Škale in Hrastovec. Nato zavije proti jugu, kjer je približno 1km vzhodno od Škalskega jezera predviden priključek Velenje. Ta se navezuje na glavno cesto, vendar njegova izgradnja ni smiselna zaradi še enega priključka čez približno 1km, ki bolj neposredno naveže veliko območje poselitve Velenja.

Cesta nato zavije proti vzhodu, v zahtevnem terenu nad industrijskim območjem naselja Selo je predviden priključek Velenje sever. Glede na naselje in cesto, na katero se priključuje, je priključek smiseln in dobro umeščen. Tudi navezovanje industrijskega območja je v primeru izvedbe ene od navezovalnih cest na južni strani mesta primerno.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N2

Varianta se prične pri naselju Straže, kjer je umeščen priključek Mislinja. Ta ne posega v območje naselja, navezuje se na glavno cesto, kar je primerno.

Poteka po robu gozda do Mislinje, kjer v ostrem zavoju zavije proti jugu, prečka obstoječo glavno cesto proti Velenju in nadaljuje vzporedno z njo. Pri naselju Gornji Dolič je umeščen priključek Dolič. Njegova navezava na glavno cesto je primerna, vprašljiva je sama potrebnost tega priključka, saj ne navezuje občinskega središča.

Cesta nadaljuje mimo Hude Luknje preko niza predorov, viaduktov in opornih zidov.

Pri naselju Paka pri Velenju je predviden priključek Velenje sever, ki je primerno umeščen in dobro naveže severni del mesta.

Industrijsko območje na zahodni strani mesta se v tej varianti navezuje preko severne strani z navezovalno cesto N2, ki na določenem odseku poteka preko sedanje lokalne ceste, ki jo je potrebno nadomestiti. N2 poteka preko rekreacijskega območja okrog Škalskega jezera, kar predstavlja velik poseg v območje.

Varianta na celotnem odseku poveže dve občinski središči.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta se prične pri naselju Straže, kjer je umeščen priključek Mislinja. Ta ne posega v območje naselja, navezuje se na glavno cesto, kar je primerno.

Poteka po robu gozda do Mislinje, kjer v ostrem zavoju zavije proti jugu, prečka obstoječo glavno cesto proti Velenju in nadaljuje vzporedno z njo. Pri naselju Gornji Dolič je umeščen priključek Dolič. Njegova navezava na glavno cesto je primerna, vprašljiva je sama potrebnost tega priključka, saj ne navezuje občinskega središča.

Cesta nadaljuje mimo Hude Luknje preko niza predorov, viaduktov in opornih zidov.

Pri naselju Paka pri Velenju je predviden priključek Velenje sever, ki je primerno umeščen in dobro naveže severni del mesta.

Industrijsko območje na zahodni strani mesta se v tej varianti navezuje preko južne strani, z enim od priključkov N3 ali N4. Navezava je sicer tehnično zahtevna vendar s stališča naselja primerna.

Varianta na celotnem odseku poveže dve občinski središči.

varianta E4b kombinaciji z navezavo N2

Varianta se prične pri naselju Straže, kjer je umeščen priključek Mislinja. Ta ne posega v območje naselja, navezuje se na glavno cesto, kar je primerno.

Pred Mislinjo zavije proti jugu in se v predoru izogne naselju. Pri naselju Gornji Dolič je umeščen priključek Dolič. Njegova navezava na glavno cesto je primerna, vprašljiva je sama potrebnost tega priključka, saj ne navezuje občinskega središča.

Cesta nadaljuje mimo Hude Luknje preko niza predorov, viaduktov in opornih zidov.

Pri naselju Paka pri Velenju je predviden priključek Velenje sever, ki je primerno umeščen in dobro naveže severni del mesta.

Industrijsko območje na zahodni strani mesta se v tej varianti navezuje preko severne strani z navezovalno cesto N2, ki na določenem odseku poteka preko sedanje lokalne ceste, ki jo je

potrebno nadomestiti. N2 poteka preko rekreacijskega območja okrog Škalskega jezera, kar predstavlja velik poseg v območje.

Varianta na celotnem odseku poveže dve občinski središči.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta se prične pri naselju Straže, kjer je umeščen priključek Mislinja. Ta ne posega v območje naselja, navezuje se na glavno cesto, kar je primerno.

Pred Mislinjo zavije proti jugu in se v predoru izogne naselju. Pri naselju Gornji Dolič je umeščen priključek Dolič. Njegova navezava na glavno cesto je primerna, vprašljiva je sama potrebnost tega priključka, saj ne navezuje občinskega središča.

Cesta nadaljuje mimo Hude Luknje preko niza predorov, viaduktov in opornih zidov.

Pri naselju Paka pri Velenju je predviden priključek Velenje sever, ki je primerno umeščen in dobro naveže severni del mesta.

Industrijsko območje na zahodni strani mesta se v tej varianti navezuje preko južne strani, z enim od priključkov N3 ali N4. Navezava je sicer tehnično zahtevna vendar s stališča naselja primerna.

Varianta na celotnem odseku poveže dve občinski središči.

varianta F1 v kombinaciji z navezavo N5

Varianta se prične v ozki dolini reke Pake pri Skormen pri Šoštanju. Priključek Lokovica je umeščen ob obstoječo glavno cesto, kar je primerno. Nadaljnji boljši navezavi Velenja služi še navezava N5, ki pa poteka po trasi obstoječe glavne ceste od Lokovice do Šoštanja. Ta sicer primerno naveže industrijsko območje Velenja, ne izboljša pa povezave samega bivalnega dela mesta.

Nadaljuje po sredini doline, preko kmetijskih zemljišč mimo Gorenja, kjer je na južni strani naselja predviden priključek. Priključek je primerno navezan na glavno cesto. Ne navezuje pa neposredno nobenega pomembnejšega naselja, zato je njegova umestitev vprašljiva.

Cesta nadaljuje preko kmetijskih zemljišč do robov gozda, mimo Šmartna ob Paki po vzhodni strani do križanja z glavno cesto Šmartno ob Paki - Letuš, kjer je predviden priključek Letuš. Ta je dobro umeščen, tudi bližina občinskega središča Šmartno ob Paki je primerna. Služi tudi priključitve Zgornje Savinjske doline, saj se glavna cesta proti Mozirju tu najbolj približa novi cesti.

Po prečkanju reke varianta preseka območje naselja Letuš. Nadaljuje preko kmetijskih zemljišč proti Malim Braslovčem, ki jih obide po zahodni strani po samem robu naselja. Nadaljuje preko kmetijskih zemljišč in teče v naposredni bližini mimo pokopališča v Braslovčah, kar je seveda neprimerno.

Priključek Polzela je umeščen na rob Pariželj. Dobro navezuje dve občinski središči, Braslovče in Polzelo. Tudi navezava na glavno cesto je dobra.

Do izteka poteka vzporedno z glavno cesto, jo enkrat prečka, preden se priključi na avtocesto pri Šentrupertu.

Varianta na celotnem odseku poveže pet občinskih središč.

varianta F2

Varianta se prične ob izteku variante E2, ob industrijskem območju Velenja. Poteka neposredno mimo pokopališča v Velenju, kar je seveda problematično. Nadaljuje proti jugu preko gozda, preseka manjše območje poselitve - gručo hiš. Nadaljuje proti jugovzhodu preko gozdnih zemljišč, skozi tri predore do doline ob Velikem Vrhu pri Šmartnem ob Paki. Iz zahtevnega

terena se spusti v dolino vzhodno od samega naselja Šmartno ob Paki, prečka območje kmetijskih zemljišč, železnico in reko Pako med Šmartnim in Rečico ob Paki. Priključek Šmartno ob Paki je primerno umeščen. Tudi navezava na glavno cesto je dobra.

Po prečkanju reke varianta preseka območje naselja Letuš. Nadaljuje preko kmetijskih zemljišč proti Malim Braslovčem, ki jih obide po zahodni strani po samem robu naselja. Nadaljuje preko kmetijskih zemljišč in teče v neposredni bližini mimo pokopališča v Braslovčah, kar je seveda neprimerno.

Priključek Polzela je umeščen na rob Pariželj. Dobro navezuje dve občinski središči, Braslovče in Polzelo. Tudi navezava na glavno cesto je dobra.

Do izteka poteka vzporedno z glavno cesto, jo enkrat prečka, preden se priključi na avtocesto pri Šentrupertu.

Varianta na odseku poveže štiri občinska središča.

varianta F3a

Varianta se prične ob izteku variante E2, ob industrijskem območju Velenja. Poteka neposredno mimo pokopališča v Velenju.

Nato zavije proti vzhodu, proti Podkraju. Poteka skozi gozd mimo Kavč, preseka manjše območje poselitve pri Ložnici, preko kamnoloma v Andražu pri Polzeli in vzporedno z obstoječo cesto Polzela - Velenje.

V vasi Andraž je umeščen priključek Andraž. Ta navezuje primerno cesto, vendar razpršene vasi s stališča hierarhije naselij s tem priključkom dobijo prevelik pomen, zato njegova umestitev ni primerna. Je tudi preveč oddaljen, da bi lahko primerno služil občinskemu središču Polzela.

Na odseku južno od Andraža varianta zavije proti zahodu in se izogne zavarovanemu območju Ponikovskega krasa z zahodne strani. S tem se približa občinskemu središču Polzela. Priključek Polzela je primerno umeščen.

Varianta na odseku poveže dve občinski središči.

varianta F3b

Varianta se prične ob izteku variante E2, ob industrijskem območju Velenja. Poteka neposredno mimo pokopališča v Velenju.

Nato zavije proti vzhodu, proti Podkraju. Poteka skozi gozd mimo Kavč, preseka manjše območje poselitve pri Ložnici, preko kamnoloma v Andražu pri Polzeli in vzporedno z obstoječo cesto Polzela - Velenje.

V vasi Andraž je umeščen priključek Andraž. Ta se navezuje na primerno cesto, vendar razpršene vasi s stališča hierarhije naselij s tem priključkom dobijo prevelik pomen, zato njegova umestitev ni primerna. Je tudi preveč oddaljen, da bi lahko primerno služil občinskemu središču Polzela.

Varianta nadaljuje proti jugovzhodu do priključka na avtocesto pri Podlogu v Savinjski dolini.

Varianta na odseku naveže le eno občinsko središče na obstoječo avtocesto.

varianta F4a

Varianta se prične na vzhodnem delu Velenja. Pri izhodu iz predora tik pod Goriško cesto poteka po robu gozda in naselja, natančneje vrtičkov. Prostora za ukrepe za zmanjšanje negativnih vplivov ceste je dovolj.

Pri prečkanju glavne ceste Arja vas - Velenje je predviden priključek Velenje jug in navezovalna cesta N3. Priključek je dobro umeščen, navezuje se na primerno cesto. Tudi glede zasnovi mesta Velenje je njegova lokacija primerna.

Po prečkanju varianta poteka po predoru proti Lazam. Poteka preko gozda, kmetijskih zemljišč in tudi manjših razpršenih gruč hiš. Nato zavije proti zahodu do priključka Andraž, pri katerem je predvidena tudi navezovalna cesta N4. Priključek sicer navezuje primerno cesto, vendar razpršene vasi s stališča hierarhije naselij s tem priključkom dobijo prevelik pomen, zato njegova umestitev ni primerna.

Varianta se nadaljuje preko kamnoloma v Andražu pri Polzeli in vzporedno z obstoječo cesto Polzela - Velenje.

Na odseku južno od Andraža varianta zavije proti zahodu in se izogne zavarovanemu območju Ponikovskega krasa z zahodne strani. S tem se približa občinskemu središču Polzela. Priključek Polzela je primerno umeščen.

Varianta na odseku poveže dve občinski središči.

varianta F4b

Varianta se prične na vzhodnem delu Velenja. Pri izhodu iz predora tik pod Goriško cesto poteka po robu gozda in naselja, natančneje vrtičkov. Prostora za ukrepe za zmanjšanje negativnih vplivov ceste je dovolj.

Pri prečkanju glavne ceste Arja vas - Velenje je predviden priključek Velenje jug in navezovalna cesta N3. Priključek je dobro umeščen, navezuje se na primerno cesto. Tudi glede zasnovu mesta Velenje je njegova lokacija primerna.

Po prečkanju varianta poteka po predoru proti Lazam. Poteka preko gozda, kmetijskih zemljišč in tudi manjših razpršenih gruč hiš. Nato zavije proti zahodu do priključka Andraž, pri katerem je predvidena tudi navezovalna cesta N4. Priključek sicer navezuje primerno cesto, vendar razpršene vasi s stališča hierarhije naselij s tem priključkom dobijo prevelik pomen, zato njegova umestitev ni primerna.

Varianta se nadaljuje preko kamnoloma v Andražu pri Polzeli in vzporedno z obstoječo cesto Polzela - Velenje.

Varianta nadaljuje proti jugovzhodu do priključka na avtocesto pri Podlogu v Savinjski dolini.

Varianta na odseku naveže le eno občinsko središče na obstoječo avtocesto.

varianta F5

Varianta obide Velenje z vzhodne strani in poteka po gozdnem robu. Pri prečkanju glavne ceste Arja vas - Velenje je predviden priključek Velenje jug. Ta je dobro umeščen in se navezuje na primerno cesto. V tej točki je predvidena tudi priključitev na navezovalno cesto N3.

Cesta nadaljuje preko gozda, razpršenega naselja Laze in kmetijskih zemljišč do priključka Podkraj. Umestitev priključka s stališča hierarhije naselij ni smiselna, saj priključuje razpršeno naselje nižjega ranga. Prav tako se priključek navezuje na lokalno cesto. Izgradnja takega priključka bi povzročila mešanje lokalnih in daljinskih uporabnikov, kar bi negativno vplivalo na varnost ceste. Prav tako bi se v Podkraju vzpodbudila rast novega razvojnega jedra, ki ni načrtovan v nobenih dokumentih.

Naprej cesta nadaljuje skozi gozd in ob daljnovodu, nekajkrat poseže v območje daljnovoda.

Na avtocesto se priključi v območju transformatorske postaje pri Podlogu v Savinjski dolini.

Varianta na odseku naveže le eno občinsko središče.

varianta F6

Varianta obide Velenje po vzhodni strani. Pri prečkanju glavne ceste Arja vas - Velenje je predviden priključek Velenje jug. Ta je dobro umeščen in se navezuje na primerno cesto. V tej točki je predvidena tudi priključitev na navezovalno cesto N3.

Varianta poteka vzporedno z obstoječo glavno cesto Arja vas - Velenje, le da nekoliko višje po obronkih gozdov. Večkrat prečka obstoječo cesto.

Pri odcepu za Dobrno je umeščen priključek Črnova. Priključek je primerno navezan na glavno cesto, prav tako je upravičen, saj navezuje občinsko središče Dobrna.

Cesta nadaljuje vzporedno z obstoječo cesto in prečka območje kamnoloma Pirešica. Ker poteka preko upravnega in tehnološkega dela kamnoloma, bo na tem mestu verjetno potrebna optimizacija variante.

Nato poteka preko kmetijskih zemljišč, južno od jedra naselja Velika Pirešica je umeščen priključek Velika Pirešica. Ta se primerno navezuje na glavno cesto.

Nato poteka preko kmetijskih zemljišč do avtoceste.

Varianta na odseku poveže dve občinski središči.

PRIMERJAVA VARIANT

Preglednica 1: Vrednotenje variant s stališča navezovanja in povezovanja naselij

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	3	problematično navezovanje na severnem delu	1-3
A2	3	navezovanje pomaknjeno iz naselja	1-3
A3	3	velik infrastrukturni vozec v naselju	1-3
B1	3	manj primerna, nekateri odseki primerni, drugi slabo rešeni	2
B2	4	primerna, z nekaj krajšimi odseki ki posegajo v območja poselitve	1
C1	5	primerna, možne manjše izboljšave priključka	1-3
C2	5	primerna, navezovanje naselij dobro rešeno	1-3
C3	5	primerna, navezovanje naselij dobro rešeno	1-3
D1	5	varianta dobro navezuje naselja, s popravkom priključka Podgorje	1-3
D2	4	primerno umeščena oba priključka	1-3
D3	4	edina varianta proti Mislinji, vprašljiv priključek Mislinjska Dobrava	1-3
E1	3	dobro navezuje Šoštanj, slabše Velenje	5-7
E2 + N1	5	dobro navezuje Šoštanj in Velenje	1-3
E3 + N3/N4	4	dobro navezuje Šoštanj in Velenje	4
E4a + N2	3	slabša navezava zahodnega dela Velenja	5-7
E4a + N3/N4	5	dobro navezuje Šoštanj in Velenje	1-3
E4b + N2	3	slabša navezava zahodnega dela Velenja	5-7
E4b + N3/N4	5	dobro navezuje Šoštanj in Velenje	1-3

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
F1 + N5	4	slaba navezava Velenja, poveže veliko občinskih središč	2-3
F2	5	dobra navezava, poveže veliko občinskih središč	1
F3a	3	dobra navezava malo občin, vprašljivi priključki	4-8
F3b	3	dobra navezava a le Velenja, ne drugih občin	4-8
F4a	3	dobra navezava malo občin, vprašljivi priključki	4-8
F4b	3	dobra navezava a le Velenja, ne drugih občin	4-8
F5	3	dobra navezava a le Velenja, ne drugih občin	4-8
F6	4	naveže poleg Velenja še občino Dobrna	2-3

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.1.2. Kakovost bivalnega okolja

OPREDELITEV PRIMERNOSTI VARIANT

Kot bolj primerne so ocenjene variante ki:

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

OPIS IN OCENA VARIANT

varianta A1

Potek variante neposredno ob reki v Dravogradu onemogoči dostop do reke in s tem poslabša kakovost bivalnega okolja. Prav tako je neprimeren potek neposredno mimo mestnega pokopališča.

Vizualno bo most preko Drave, še posebno visok, kot je predviden v tej varianti, močno vplival na pojavnost mesta.

Predor in potek po robu gozda ob reki Meži nimata večjega vpliva na kakovost bivalnega okolja v mestu.

Tudi nadaljnji potek je primeren, kljub temu da na kratkem odseku poteka mimo manjšega stanovanjskega območja. To območje ima zaradi bližine industrijskih objektov že sedaj slabšo kakovost bivanja in je za stanovanja manj primerno.

varianta A2

Potek variante po desnem bregu Drave posega v zaledje mesta Dravograd in s tem poslabšuje kakovost njegovega naravnega zaledja.

Na samo kakovost okolja znotraj naselja varianta ne bo imela večjih negativnih vplivov. Celo nasprotno, spremenjen potek tranzitnega prometa bo razbremenil prometno preobremenjenost jedra mesta.

Potek po levem bregu meže mimo stanovanjskega območja višje gostote nima večjega vpliva na kakovost bivalnega okolja v mestu.

Tudi nadaljnji potek je primeren, kljub temu da na kratkem odseku poteka mimo manjšega stanovanjskega območja. To območje ima zaradi bližine industrijskih objektov že sedaj slabšo kakovost bivanja in je za stanovanja manj primerno.

varianta A3

Umestitev križišča v neposredno bližino cerkve ob upoštevanju, da bo nova cesta prometno precej obremenjena, ni najbolj primerna. Cesta bo v naselju vzpostavila bariero, kar bo negativno vplivalo na kakovost bivanja. Tudi potek mimo pokopališča ni primeren, saj odreže ta del od naselja.

Vzhodni krak je umeščen vzporedno z obstoječim koridorjem železnice in ima zato manj negativnih vplivov na kakovost bivanja. Tudi ne posega v stanovanjska ali druga območja, pomembna za delovanje naselja.

Tudi južni krak je primerno umeščen vzporedno z železnico in glavno cesto, zato ne bo imel večjih vplivov na kakovost bivalnega okolja.

Tudi nadaljnji potek je primeren, kljub temu da na kratkem odseku poteka mimo manjšega stanovanjskega območja. To območje ima zaradi bližine industrijskih objektov že sedaj slabšo kakovost bivanja in je za stanovanja manj primerno.

varianta B1

Variantna poteka mimo Prevalj in Raven na Koroškem po severni strani, vzporedno s koridorjem železnice. Potek ima zato manj vpliva na kakovost bivalnega okolja, kot bi ga imel potek po lastnem koridorju. Sta pa naselji že pričeli preraščati železnico, tako da je zgrajenih že več območij stanovanjske gradnje v neposredni bližini železnice. Cesta zato zaradi posegov v območje naselja in potencialna območja širitve, ima negativne vplive na kakovost bivanja v naseljih.

Potek izven območij naselij poteka pretežno po gozdnih območjih, zato na kakovost bivanja nima večjih vplivov.

varianta B2

Variantna poteka mimo Prevalj po južni strani, nekoliko dvignjena od naselja po hribovitem gozdu. Negativnih vplivov na kakovost bivanja zato nima. Izjema je kratek odsek, kjer prečka območje enodružinskih hiš in odsek mimo pokopališča.

V poteku mimo Raven na Koroškem po severni strani ima zaradi posegov v območje naselja in potencialna območja širitve negativne vplive na kakovost bivanja v naseljih.

Prav tako pri poteku preko gruče hiš v Dobrijah po nepotrebnem vpliva na kakovost bivalnega okolja v naselju.

varianta C1

Variantna poteka po sredini doline in se izogiba naseljem. Večinoma poteka po kmetijskih zemljiščih in zato razen vizualnega nima negativnih vplivov na kakovost bivanja v naseljih.

varianta C2

Variantna poteka po dolini, večinoma ob enem ali drugem bregu reke Mislinje. S potekom neposredno v obrečnem prostoru zapira dostop do reke. S tem neposredno posega v pomemben ekološki in rekreativni element bivalnega okolja na tem območju.

varianta C3

Variantna poteka po obronkih hribov, po gozdnem območju na zahodni strani doline. S svojim potekom se ne približuje naseljem in s tem nima vplivov na bivalno kakovost v njih. Edini vpliv je vizualni, pri prečkanju z viaduktom pri Bukovski vasi. Pod predvidenim viaduktom je namreč območje enodružinskih hiš, katerih kakovost bivalnega okolja bo zmanjšana.

varianta D1

Variantna večinoma poteka po robu ali znotraj gozda, zato na kakovost bivalnega okolja v naseljih nima velikega vpliva.

Na odseku v neposredni bližini naselja Podgorje bosta potek ceste in priključek imela negativni vpliv na kakovost okolja v naselju. Poleg tega bo priključek vzpodbudil interes za gradnjo v neposredni bližini priključka izven danes razmeroma jasno izraženih meja vasi.

Potek variante ob potoku Jenina bo poslabšal krajinsko sliko območja, kar tudi vpliva na poslabšanje kakovosti okolja.

varianta D2

Variantna pretežno poteka po robu ali znotraj gozda, zato na kakovost bivalnega okolja v naseljih nima velikega vpliva. Poseljenemu območju se približa na odseku mimo Mislinjske dobrove, kjer zaradi poteka ob naselju ima negativne vplive na naselje.

varianta D3

Variantna pretežno poteka po robu ali znotraj gozda, zato na kakovost bivalnega okolja v naseljih nima velikega vpliva. Poseljenemu območju se približa na odseku mimo Mislinjske dobrove, kjer zaradi poteka ob naselju ima negativne vplive na naselje.

Variantna poteka mimo manjšega območja razpršene gradnje še pri vasi Straže.

varianta E1

Variantna obide naselje Ravne in nima večjih vplivov na kakovost bivalnega okolja v naselju. Tudi pri poteku mimo Šoštanja ne posega v območje naselja.

Je pa pri izbiri te variante potrebno upoštevati promet iz bližnjega Velenja, ki se bo priključeval na novo cestno povezavo. Ta bo delno potekal skozi samo naselje Šoštanj in s tem negativno vplival na kakovost bivalnega okolja.

varianta E2 v kombinaciji z navezavo N1

Potek variante mimo Škalskega jezera, po samem robu rekreacijskega območja lahko negativno vpliva na samo podobo in s tem na privlačnost območja.

V nadaljevanju so negativni vplivi na kakovost bivalnega okolja nevtralizirani s potekom po pokritem ukopu.

Potek navezave N1 po gozdu in robu poselitve je primeren in nima vplivov na kakovost bivalnega okolja.

varianta E3 v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Variantna poteka preko območja vasi Hrastovec.

V poteku mimo Velenja teče po vzhodni strani v precejšnji oddaljenosti. Vplivov na bivalno okolje v mestu ni.

Tudi navezavi N3 in N4 potekata delno preko obstoječega cestnega koridorja, kar ne predstavlja dodatnih vplivov.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N2

Varianta poteka vzporedno z obstoječim cestnim koridorjem in zato ne predstavlja dodatnih vplivov na kakovost bivalnega okolja. Tudi v potekih mimo naselij se ne približa pomembnim območjem naselij.

Navezava N2 bo povečala promet okrog rekreacijskega območja Škalsko jezero, saj se bo industrijsko območje na vzhodni strani Velenja priključevalo preko te navezave.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta poteka vzporedno z obstoječim cestnim koridorjem in zato ne predstavlja dodatnih vplivov na kakovost bivalnega okolja. Tudi v potekih mimo naselij se ne približa pomembnim območjem naselij.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N2

Varianta poteka vzporedno z obstoječim cestnim koridorjem in zato ne predstavlja dodatnih vplivov na kakovost bivalnega okolja. Tudi v potekih mimo naselij se ne približa pomembnim območjem naselij.

Navezava N2 bo povečala promet okrog rekreacijskega območja Škalsko jezero, saj se bo industrijsko območje na vzhodni strani Velenja priključevalo preko te navezave.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta poteka vzporedno z obstoječim cestnim koridorjem in zato ne predstavlja dodatnih vplivov na kakovost bivalnega okolja. Tudi v potekih mimo naselij se ne približa pomembnim območjem naselij.

varianta F1 v kombinaciji z navezavo N5

Varianta se izogiba neposrednemu poteku mimo naselij, zato so vplivi na kakovost bivalnega okolja v njih minimalni.

varianta F2

Varianta se izogiba neposrednemu poteku mimo naselij, zato so vplivi na kakovost bivalnega okolja v njih minimalni.

varianta F3a

Varianta se v celotnem poteku od Velenja približa večjemu naselju le pri Polzeli, pa še to na veliki razdalji. Vplivi na kakovost bivalnega okolja v naselju so minimalni.

varianta F3b

Varianta se izogiba neposrednemu poteku mimo naselij, zato so vplivi na kakovost bivalnega okolja v njih minimalni.

varianta F4a

Varianta se v celotnem poteku od Velenja približa večjemu naselju le pri Polzeli, pa še to na veliki razdalji. Vplivi na kakovost bivalnega okolja v naselju so minimalni.

varianta F4b

Varianta se izogiba neposrednemu poteku mimo naselij, zato so vplivi na kakovost bivalnega okolja v njih so minimalni.

varianta F5

Variantna poteka večinoma preko gozdnih in redko poseljenih območij. Njeni vplivi na kakovost bivalnega okolja v njih so minimalni.

varianta F6

Variantna poteka vzporedno z obstoječim cestnim koridorjem in zato ne predstavlja dodatnih vplivov na kakovost bivalnega okolja. Tudi v potekih mimo naselij se ne približa pomembnim območjem naselij.

PRIMERJAVA VARIANT

Preglednica 2: Vrednotenje variant s stališča kakovosti bivalnega okolja

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	3	potek ob reki, neposredno mimo cerkve in pokopališča	1-3
A2	3	potek preko rekreacijskega zelenega zaledja mesta	1-3
A3	3	potek ob reki, neposredno mimo cerkve in pokopališča	1-3
B1	2	posegi v bivalna območja Prevalj in Raven na Koroškem	2
B2	4	potek mimo pokopališča, drugače primerna	1
C1	4	vizualni vpliv na celotno dolino, drugače primerna	2
C2	2	potek ob reki neprimeren	3
C3	5	vizualni vpliv na enem odseku, drugače primerna	1
D1	4	potek mimo vasi po sredini doline na južnem delu odseka, drugače primerna	1
D2	3	vpliv na naselja v odsekih, drugače potek skozi gozd	2-3
D3	3	vpliv na naselja v odsekih, drugače potek skozi gozd	2-3
E1	4	varianta primerna, negativni vpliv prometa skozi Šoštanj	3-5
E2 + N1	4	vplivi nevtralizirani z vkopom	3-5
E3 + N3/N4	4	potek preko vasi Hrastovec	3-5
E4a + N2	3	industrijsko območje navezано preko rekreacijskega	6-7
E4a + N3/N4	5	varianta ne poteka neposredno mimo naselij	1-2
E4b + N2	3	industrijsko območje navezано preko rekreacijskega	6-7
E4b + N3/N4	5	varianta ne poteka neposredno mimo naselij	1-2
F1 + N5	5	vplivi minimalni	1-8
F2	5	vplivi minimalni	1-8
F3a	5	vplivi minimalni	1-8

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
F4b	5	vplivi minimalni	1-8
F4a	5	vplivi minimalni	1-8
F4b	5	vplivi minimalni	1-8
F5	5	vplivi minimalni	1-8
F6	5	vplivi minimalni	1-8

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.1.3. Centralne dejavnosti

OPREDELITEV PRIMERNOSTI VARIANT

Kot bolj primerne so ocenjene variante ki:

- ne potekajo preko obstoječih območij centralnih dejavnosti,
- primerno navežejo obstoječa območja srednje in višje ravni centralnih funkcij,
- izboljšajo dostopnost do teh območij in s tem povečajo njihovo gravitacijsko območje,
- vzpodbudijo razvoj območij, ki še imajo prostorske razvojne možnosti.

OPIS IN OCENA VARIANT

varianta A1

Varianta v območju mesta Dravograd poteka v neposredni bližini cerkve, športnega centra ter pokopališča.

varianta A2

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta A3

Varianta v območju mesta Dravograd poteka v neposredni bližini cerkve, športnega centra ter pokopališča.

varianta B1

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta B2

Varianta pri Prevaljah poteka v neposredni bližini Pokopališča in v predoru pod cerkvijo.

varianta C1

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta C2

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta C3

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta D1

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta D2

Varianta na večjem delu odseka ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi. Poteka v neposredni bližini Letališča Slovenj Gradec. Njen potek lahko zaradi neposredne bližine vpliva na razvojne možnosti letališča.

varianta D3

Varianta na večjem delu odseka ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi. Poteka v neposredni bližini Letališča Slovenj Gradec. Njena oddaljenost od letališča je primerna.

varianta E1

Varianta v poteku mimo Šoštanja poteka v neposredni bližini območja, označenega kot območje javnih programov širšega pomena.

varianta E2 v kombinaciji z navezavo N1

Pri poteku mimo Velenja varianta pri industrijskem območju poteka po robu območja za oskrbo.

varianta E3 v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N2

Varianta poteka po robu naselja Mislinja, vendar ne preseka območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta poteka po robu naselja Mislinja, vendar ne preseka območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N2

Varianta poteka po robu naselja Mislinja, vendar ne preseka območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta poteka po robu naselja Mislinja, vendar ne preseka območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta F1 v kombinaciji z navezavo N5

Varianta poteka neposredno mimo pokopališča v Braslovčah.

varianta F2

Varianta poteka neposredno mimo pokopališč v Velenju in v Braslovčah.

varianta F3a

Varianta poteka neposredno mimo pokopališča v Velenju.

varianta F3b

Varianta poteka neposredno mimo pokopališča v Velenju.

varianta F4a

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta F4b

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta F5

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

varianta F6

Varianta na celotnem odseku ne poteka v bližini območij s centralnimi dejavnostmi.

PRIMERJAVA VARIANT

Preglednica 3: Vrednotenje variant s stališča razvosti centralnih dejavnosti

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	3	potek mimo cerkve in pokopališča	2-3
A2	5	ne poteka mimo območij	1
A3	3	potek mimo cerkve in pokopališča	2-3
B1	4	ne poteka mimo območij	1
B2	3	potek mimo cerkve in pokopališča	2
C1	5	ne poteka mimo območij	1-3
C2	5	ne poteka mimo območij	1-3
C3	5	ne poteka mimo območij	1-3
D1	5	ne poteka mimo območij	1
D2	4	potek neposredno ob letališču v Slovenj Gradcu	2-3
D3	4	poteka v bližini letališča v Slovenj Gradcu	2-3
E1	4	poteka mimo območja javnih programov	6
E2 + N1	3	poteka po robu območja za oskrbo	7
E3 + N3/N4	5	ne poteka mimo območij	1-5
E4a + N2	5	ne poteka mimo območij	1-5
E4a + N3/N4	5	ne poteka mimo območij	1-5
E4b + N2	5	ne poteka mimo območij	1-5
E4b + N3/N4	5	ne poteka mimo območij	1-5
F1 + N5	3	potek mimo pokopališča	5-8
F2	3	potek mimo pokopališča	5-8
F3a	3	potek mimo pokopališča	5-8
F3b	3	potek mimo pokopališča	5-8
F4a	5	ne poteka mimo območij	1-4
F4b	5	ne poteka mimo območij	1-4
F5	5	ne poteka mimo območij	1-4
F6	5	ne poteka mimo območij	1-4

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.1.4. Stanovanjske površine

OPREDELITEV PRIMERNOSTI VARIANT

Kot bolj primerne so ocenjene variante ki:

- ne potekajo v neposredni bližini, sploh pa ne presekajo obstoječih stanovanjskih površin v naseljih,
- ne omejujejo možne rasti naselij,
- nimajo negativnih vplivov na kakovost ambientov v stanovanjskih območjih.

OPIS IN OCENA VARIANT

varianta A1

Varianta na odcepu na zahodni stani Dravograda poteka po robu stanovanjskega območja nižje gostote, kar je brez ustreznega vmesnega pasu, ki bi zmanjšal negativne vplive manj primerno.

Stanovanjskemu območju večstanovanjskih objektov se približa ob poteku ob reki Meži. Tokrat so negativni vplivi manjši, saj cesta poteka skozi gozd, ločitev pa je tudi reka sama.

Zadnje stanovanjsko območje, ki se mu varianta približa na odseku je tik pred vozliščem Otiški Vrh. Območje je nižje gostote, poseljeno z razpršeno gradnjo in v neposredni bližini industrijskega območja. Kakovost bivalnega okolja na območju je že danes slaba zato je nujen razmislek o ukrepih za njeno izboljšanje ali primernosti lokacije za druge rabe.

varianta A2

Varianta se odcepi od regionalne ceste nekoliko zahodno od Dravograda, v stanovanjskem območju nizke gostote.

Po prečkanju reke preseka stanovanjsko območje s kmetijskim gospodarstvom. Po izgradnji mostu bodo vplivi ceste na območje veliki in njegova nadaljnja uporabnost je vprašljiva.

V nadaljevanju se varianta približa stanovanjskemu območju nižje gostote, ki pripada vasi Dobrova pri Dravogradu. Potrebna bo primerna ureditev z varovalnim pasom za zmanjšanje negativnih vplivov.

Stanovanjskemu območju večstanovanjskih objektov se približa ob poteku ob reki Meži. Tokrat so negativni vplivi manjši, saj cesta poteka skozi gozd, ločitev pa je tudi reka sama.

Zadnje stanovanjsko območje, ki se mu varianta približa na odseku je tik pred vozliščem Otiški Vrh. Območje je nižje gostote, poseljeno z razpršeno gradnjo in v neposredni bližini industrijskega območja. Kakovost bivalnega okolja na območju je že danes slaba zato je nujen razmislek o ukrepih za njeno izboljšanje ali primernosti lokacije za druge rabe.

varianta A3

Zahodni krak variante se odcepi v območju urbanega središča, vendar so površine še proste. Ker ni prostora za ustrezni varovalni pas bodo negativni vplivi ceste sorazmeroma veliki.

Tudi vozlišče med krakoma Y je umeščeno v območje urbanega središča in predlagana izvedba je prostorsko potratna. Infrastrukturni vozeli takih dimenzij lahko ima za bivalne razmere bližnjih stanovanjskih območij katastrofalne posledice.

Vzhodni krak poteka po robu stanovanjskega območja nižje gostote, vzporedno z obstoječim koridorjem železnice. Ukrepi za zmanjšanje negativnih vplivov ceste in železnice so nujni.

Pred prečkanjem reke vzhodnega kraka se trasa umakne od stanovanjskega območja kar je primerno. Zagotovljeno je dovolj prostora za vmesni pas.

Krak proti jugu teče v Dravogradu po robu stanovanjskega območja z več-stanovanjskimi objekti, vzporedno z železnico in obstoječo cesto. Varovalni ukrepi so nujni, vendar je za njihovo izvedbo na razpolago nekaj prostora.

Zadnje stanovanjsko območje, ki se mu varianta približa na odseku je tik pred vozliščem Otiški Vrh. Območje je nižje gostote, poseljeno z razpršeno gradnjo in v neposredni bližini industrijskega območja. Kakovost bivalnega okolja na območju je že danes slaba zato je nujen razmislek o ukrepih za njeno izboljšanje ali primernosti lokacije za druge rabe.

varianta B1

Varianta do priključka Poljana ne poteka v bližini območij za stanovanja. Približa se jim pri sami vasi Poljana, vendar jih ne preseka.

V poteku mimo Prevalj večinoma leži na robu stanovanjskih območij, nekajkrat pa jih celo preseka. Poleg same bližine koridorja varianta tudi zapira možnosti za širitev naselja v edini smeri, ki jo zahtevna konfiguracija terena omogoča.

Tudi v poteku mimo Raven na Koroškem varianta preseka načrtovano območje za stanovanja in manjše že poseljeno. Tudi tu širitev infrastrukturnega koridorja zapira možnosti za širitev naselja proti severu.

Predlagana varianta preseka še območje poselitve vasi Dobje, kar se zdi nepotrebno.

V nadaljnjem poteku na odseku se ne približuje območjem poselitve.

varianta B2

Varianta do priključka Poljana ne poteka v bližini večjih območij za stanovanja. Približa se jim pri vasi Lokovica, vendar jih ne preseka. Poselitvi vasi Poljana se izogne, na voljo je tudi dovolj prostora za ukrepe za zmanjševanje negativnih učinkov ceste.

Območje poselitve nizke gostote preseka pri Prevaljah. Zaradi zahtevnega terena je od izvedbe odvisno, koliko vpliva bo cesta imela na bivalne razmere v tem območju.

Manjše območje za stanovanja in kmetijstvo preseka pri Nicini. Predor na tem odseku bo zagotovil ohranitev prehodnosti območja in zmanjšal hrup s ceste.

Tudi v poteku mimo Raven na Koroškem varianta preseka načrtovano območje za stanovanja in manjše že poseljeno. Tudi tu širitev infrastrukturnega koridorja zapira možnosti za širitev naselja proti severu. V nadaljevanju se varianta ne približa območjem za stanovanja.

varianta C1

Varianta mimo Otiškega Vrha razen manjših izjem ne teče v neposredni bližini stanovanjskih območij. Ta so na območju majhna, razpršena pozidana in nižjih gostot.

V Bukovski vasi varianta preseka manjše stanovanjsko območje.

V nadaljevanju se varianta izogne vsem poseljenim območjem, odmiki od stanovanjskih površin so zadostni za ukrepe, ki zmanjšajo negativne vplive ceste.

varianta C2

Varianta se v celotnem poteku ne približa območjem za stanovanja, tudi odmiki od stanovanjskih površin so zadostni za ukrepe, ki zmanjšajo negativne vplive ceste.

varianta C3

Varianta teče v bližini površin za stanovanja vasi Selovec, vendar na zadostni razdalji. Nato nadaljuje po gozdnem pobočju, območje poselitve z viaduktom preseka pri Bukovski vasi. Viadukt bo imel negativen vpliv na kakovost bivalnega okolja v vasi.

Varianta nadaljuje po pobočju, tudi pri prečkanju doline se ne približa poseljenim območjem. V poteku mimo Slovenj Gradca so odmiki od stanovanjskih površin zadostni za ukrepe, ki zmanjšajo negativne vplive ceste.

varianta D1

Varianta pri poteku mimo Slovenj Gradca preseka območje nižje gostote pri izhodi iz predora pri Legenski cesti.

V nadaljevanju se izogiba območjem poselitve do Podgorja, kjer se približa stanovanjskim območjem vendar vanje ne posega.

Posameznim stanovanjskim objektom se približa še v vasi Šmiklavž.

varianta D2

Varianta pri poteku mimo Slovenj Gradca preseka območje nižje gostote pri izhodi iz predora pri Legenski cesti.

V nadaljevanju poteka po obronkih gozda in se tako izogne območjem namenjenim stanovanjem. Približa se jim zopet pri Mislinjski dobravi, vendar jih ne preseka. Tudi odmiki so zadostni za ukrepe, ki zmanjšajo negativne vplive ceste.

Do konca odseka se potem ne približa več poseljenim območjem.

varianta D3

Varianta pri poteku mimo Slovenj Gradca preseka območje nižje gostote pri izhodi iz predora pri Legenski cesti.

V nadaljevanju poteka po obronkih gozda in se tako izogne območjem namenjenim stanovanjem. Približa se jim zopet pri Mislinjski dobravi, kjer odseka del vasi, ki že danes ni sklenjen s preostalim delom.

Do konca odseka se varianta ne približa več poseljenim območjem.

varianta E1

Varianta do Raven pri Šoštanju poteka mimo nekaj manjših razpršenih stanovanjskih območij. Pri poteku mimo Šoštanja preseka večje stanovanjsko območje v vasi Metleče.

varianta E2 v kombinaciji z navezavo N1

Varianta poteka mimo nekaj manjših razpršenih stanovanjskih območij, pri vasi Škale pa poteka po robu večjega strnjenegega območja poselitve nižje gostote. Prav tako poteka po robu stanovanjskega območja pri poteku mimo Velenja in sicer pri Koroški cesti, Uriskovi ulici ter Pokopališki cesti, vendar na tem odseku poteka v pokritem ukopu, tako da nima negativnih vplivov na stanovanjsko območje.

varianta E3 v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta poteka mimo nekaj manjših razpršenih stanovanjskih območij, pri vasi Škale pa preseka večjega strnjenegega območja poselitve nižje gostote. V nadaljevanju se na odseku ne približa stanovanjskim območjem.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N2

Varianta poteka preko manjših območij razpršene gradnje pri poteku skozi Gornji Dolič in Paka pri Velenju.

Navezava N2 poteka v vzhodnem delu preko stanovanjskega območja.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta poteka preko manjših območij razpršene gradnje pri poteku skozi Gornji Dolič in Paka pri Velenju.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N2

Varianta poteka preko manjših območij razpršene gradnje pri poteku skozi Gornji Dolič in Paka pri Velenju.

Navezava N2 poteka v vzhodnem delu preko stanovanjskega območja.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta poteka preko manjših območij razpršene gradnje pri poteku skozi Gornji Dolič in Paka pri Velenju.

varianta E5

Varianta poteka preko manjših območij razpršene gradnje pri poteku skozi Gornji Dolič in Paka pri Velenju.

varianta F1 v kombinaciji z navezavo N5

Varianta preseka manjše območje razpršene poselitve pri Gorenju, poteka v neposredni bližini in preko manjšega območja v Slatinah pri Šmartnem ob Paki ter pri prečkanju reke Savinje pri Letušu. Pri Malih Braslovčah poteka po robu poselitve, prav tako mimo Pariželj.

varianta F2

Pri Velenju varianta poteka preko stanovanjskega območja nižje gostote. Prav tako preseka manjše območje ene od gruč vasi Lokovica pri Velenju, Veliki vrh pri Šmartnem ob Paki in Rečica ob Paki. Pri prečkanju reke Savinje pri Letušu preseka manjše območje razpršene poselitve. Pri Malih Braslovčah poteka po robu poselitve, prav tako mimo Pariželj.

varianta F3a

Pri Velenju varianta poteka preko stanovanjskega območja nižje gostote. Prav tako preseka manjša območja pri Podkraju pri Velenju in Kavčah.

varianta F3b

Pri Velenju varianta poteka preko stanovanjskega območja nižje gostote. Prav tako preseka manjša območja pri Podkraju pri Velenju in Kavčah.

varianta F4a

Varianta poteka skozi območje za stanovanja na samem začetku odseka, v Velenju. V nadaljevanju se sicer približa posameznim razpršenim območjem stanovanj, jih pa ne preseka.

varianta F4b

Varianta poteka skozi območje za stanovanja na samem začetku odseka, v Velenju. V nadaljevanju se sicer približa posameznim razpršenim območjem stanovanj, jih pa ne preseka.

varianta F5

Varianta preseka območje poselitve pri prečkanju glavne ceste Arja vas - Velenje v vasi Črnova in v Lazah. Do konca odseka se varianta ne približa več poseljenim območjem.

varianta F6

Varianta poteka vzporedno z obstoječo cesto in ostaja v njenem neposrednem koridorju. Zato ne posega v nobena območja, namenjena za stanovanja.

PRIMERJAVA VARIANT

Preglednica 4: Vrednotenje variant s stališča stanovanjskih površin

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	potek mimo območij v mestu	1-3
A2	4	potek mimo območij vasi Dobrova	1-3
A3	4	potek mimo območij v mestu	1-3
B1	2	potek preko območij na severni strani Preval in Raven	2
B2	3	potek preko območij na severni strani Raven	1
C1	4	potek preko območij vasi	1-3
C2	4	potek mimo naselij	1-3
C3	4	potek preko območij vasi	1-3
D1	4	potek preko vasi ob Slovenj Gradcu	2-3
D2	5	varianta se izogiba naselij	1
D3	4	potek preko vasi ob Mislinjski Dobravi	2-3
E1	3	potek po robu stanovanjskih območij	7
E2 + N1	5	potek po vkopu tako da ni vplivov na stanovanjska območja	1
E3 + N3/N4	4	potek preko razpršenih stanovanjskih območij	2-6
E4a + N2	4	potek po robu stanovanjskih območij	2-6
E4a + N3/N4	4	potek preko razpršenih stanovanjskih območij	2-6
E4b + N2	4	potek po robu stanovanjskih območij	2-6
E4b + N3/N4	4	potek preko razpršenih stanovanjskih območij	2-6
F1 + N5	4	potek preko razpršenih stanovanjskih območij	2-8
F2	4	potek preko razpršenih stanovanjskih območij in po robu poselitve	2-8
F3a	4	potek preko razpršenih stanovanjskih območij	2-8
F3b	4	potek preko razpršenih stanovanjskih območij	2-8
F4a	4	potek preko razpršenih stanovanjskih območij	2-8
F4b	4	potek preko razpršenih stanovanjskih območij	2-8
F5	4	potek preko razpršenih stanovanjskih območij	2-8
F6	5	potek v obstoječem koridorju ceste	1

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.1.5. Površine za proizvodne dejavnosti

OPREDELITEV PRIMERNOSTI VARIANT

Kot bolj primerne so ocenjene variante ki:

- neposredno navežejo obstoječa območja za proizvodne dejavnosti
- ne navezujejo območij proizvodnih dejavnosti preko naselij
- vzpodbujajo razvoj območij, ki imajo potencial ponovne uporabe zapuščenih industrijskih območij ali možnost širitve

OPIS IN OCENA VARIANT

varianta A1

Cesta poteka mimo severnega dela industrijskega območja Otiški vrh, vendar to nima neposrednega priključka. Priključevanje je mogoče preko priključka Dravograd, ki leži približno 1 km severno.

varianta A2

Cesta poteka mimo severnega dela industrijskega območja Otiški vrh, vendar to nima neposrednega priključka. Priključevanje je mogoče preko priključka Dravograd, ki leži približno 1 km severno.

varianta A3

Cesta poteka mimo severnega dela industrijskega območja Otiški vrh, vendar to nima neposrednega priključka. Priključevanje je mogoče preko priključka Dravograd, ki leži približno 1 km severno.

varianta B1

Varianta se v poteku mimo Prevalj ne približa območjem za proizvodne dejavnosti. Priključek Ravne zahod je primerno umeščen in dobro naveže območje na cesto. Pri poteku severno od Raven na Koroškem poteka po robu območja z proizvodnjo, kar je primerno.

varianta B2

Varianta poteka mimo Prevalj po južnem robu naselja, neposredno ob dolgem pasu, namenjenem obrti in proizvodnji. To območje služi kot varovalni pas naselju pred negativnimi vplivi ceste.

Pri poteku preko doline teče preko območja predvidenega za proizvodno dejavnost, tudi lokacija priključka Ravne zahod je primerna v kolikor se naveže na cesto, ki vodi v to območje. Mogoča je tudi postavitvev priključka nekoliko proti vzhodu.

Pri poteku severno od Raven na Koroškem poteka po robu območja z proizvodnjo, kar je primerno.

varianta C1

Vozlišče Otiški Vrh je umeščeno znotraj območja za proizvodne dejavnosti. Tudi nadaljnji potek preko in po robu takega območja je primeren. Pomanjkljivo je le navezovanje, saj območje nima neposrednega priključka.

Varianta teče mimo industrijskega območja na severnem delu Slovenj Gradca na precejšnji razdalji. Primernejši bi bil potek bližje.

varianta C2

Vozlišče Otiški Vrh je umeščeno znotraj območja za proizvodne dejavnosti. Tudi nadaljnji potek preko in po robu takega območja je primeren. Pomanjkljivo je le navezovanje, saj območje nima neposrednega priključka.

Varianta teče mimo industrijskega območja na severnem delu Slovenj Gradca na precejšnji razdalji. Primernejši bi bil potek bližje.

varianta C3

Varianta se prične nekoliko južneje od prvih dveh a še vedno na robu območja za proizvodne dejavnosti.

Poteka po robu in preko industrijskega območja na severnem delu Slovenj Gradca, kar je primerno.

varianta D1

Varianta poteka v bližini industrijskega območja le na kratkem odseku v poteku mimo Slovenj Gradca. V nadaljevanju se industrijskim območjem ne približa.

varianta D2

Varianta poteka v bližini industrijskega območja le na kratkem odseku v poteku mimo Slovenj Gradca. V nadaljevanju se industrijskim območjem ne približa.

varianta D3

Varianta poteka v bližini industrijskega območja le na kratkem odseku v poteku mimo Slovenj Gradca. V nadaljevanju se industrijskim območjem ne približa.

varianta E1

Varianta v poteku mimo Šoštanja poteka v neposredni bližini industrijskega območja na zahodnem delu mesta. Tudi priključek Šoštanj jug je umeščen v neposredno bližino, kar je primerno.

varianta E2 v kombinaciji z navezavo N1

Varianta pri poteku mimo Velenja poteka neposredno mimo industrijskega območja Velenja, ki ga naveže s priključkom Velenje jug. Pri tej rešitvi ima dobro navezavo tudi rudnik, industrijsko območje na vzhodnem delu Šoštanja in termoelektrarna.

varianta E3 v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta poteka mimo industrijskega območja v Paki pri Velenju po severni strani. V samo območje ne posega.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N2

Varianta naveže manjše industrijsko območje pri Gornjem Doliču ter industrijsko območje v Paki pri Velenju. Za navezavo območja na zahodnem delu Velenja je predvidena navezava N2.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta naveže manjše industrijsko območje pri Gornjem Doliču ter industrijsko območje v Paki pri Velenju. Za navezavo območja na zahodnem delu Velenja je predvidena navezava N3 ali N4.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N2

Varianta naveže manjše industrijsko območje pri Gornjem Doliču ter industrijsko območje v Paki pri Velenju. Za navezavo območja na zahodnem delu Velenja je predvidena navezava N2.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Varianta naveže manjše industrijsko območje pri Gornjem Doliču ter industrijsko območje v Paki pri Velenju. Za navezavo območja na zahodnem delu Velenja je predvidena navezava N3 ali N4.

varianta E5

Varianta naveže manjše industrijsko območje pri Gornjem Doliču ter industrijsko območje v Paki pri Velenju. Za navezavo območja na zahodnem delu Velenja je nujna izvedba ene od navezovalnih cest.

varianta F1 v kombinaciji z navezavo N5

Varianta poteka mimo industrijskega območja v naselju Gorenje, kjer je umeščen tudi priključek Gorenje, kar je primerno. Industrijskega območja v Šmartnem ob Paki ne naveže neposredno.

varianta F2

Varianta na odseku ne poteka mimo industrijskih območij.

varianta F3a

Varianta poteka mimo kamnoloma v Ložnici.

varianta F3b

Varianta poteka mimo kamnoloma v Ložnici.

varianta F4a

Varianta na odseku ne poteka mimo industrijskih območij.

varianta F4b

Varianta na odseku ne poteka mimo industrijskih območij.

varianta F5

Varianta na odseku ne poteka mimo industrijskih območij.

varianta F6

Varianta poteka mimo industrijskega območja v Veliki Pirešici. Priključek Velika Pirešica je sicer v bližini vendar je za povezavo med njim in industrijskim območjem nujna uporaba glavne ceste. Prestavljeni priključek na južni strani delno posega v območje veljavnega ZN Arnovski gozd – proizvodno-storitvena cona.

PRIMERJAVA VARIANT

Preglednica 5: Vrednotenje variant s stališča površin za proizvodne dejavnosti

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	5	potek mimo industrijskega območja	1-3
A2	5	potek mimo industrijskega območja	1-3
A3	5	potek mimo industrijskega območja	1-3
B1	4	potek mimo industrijskega območja	1-2
B2	4	potek preko industrijskega območja	1-2
C1	4	potek mimo industrijskega območja	2-3
C2	4	potek mimo industrijskega območja	2-3
C3	5	potek mimo industrijskega območja	1
D1	5	potek mimo industrijskega območja	1-3
D2	5	potek mimo industrijskega območja	1-3
D3	5	potek mimo industrijskega območja	1-3
E1	3	navezava območja v Šoštanju	5-7
E2 + N1	5	neposredna navezava območja v Velenju	1
E3 + N3/N4	4	navezava območja v Velenju preko navezovalne ceste	2-4
E4a + N2	3	navezava območja v Velenju posredno	5-7
E4a + N3/N4	4	navezava območja v Velenju preko navezovalne ceste	2-4
E4b + N2	3	navezava območja v Velenju posredno	5-7
E4b + N3/N4	4	navezava območja v Velenju preko navezovalne ceste	2-4
F1 + N5	4	navezava območja v Velenju preko navezovalne ceste	4-8
F2	5	neposredna navezava območja v Velenju	1-3
F3a	5	neposredna navezava območja v Velenju	1-3
F3b	5	neposredna navezava območja v Velenju	1-3
F4a	4	navezava območja v Velenju preko navezovalne ceste	4-8
F4b	4	navezava območja v Velenju preko navezovalne ceste	4-8
F5	4	navezava območja v Velenju preko navezovalne ceste	4-8
F6	4	navezava območja v Velenju preko navezovalne ceste	4-8

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.1.6. Rekreativna in turizem

OPREDELITEV PRIMERNOSTI VARIANT

Kot bolj primerne so ocenjene variante ki:

- ne posegajo v območja rekreacije,
- ne presekajo poti med naseljem in njegovim zelenim zaledjem,
- izboljšajo dostopnost a fizično ne posegajo v območja, primerna za turizem.

OPIS IN OCENA VARIANT

varianta A1

Varianta pri poteku mimo mesta Dravograd poteka preko območja za šport in rekreacijo. Tudi potek neposredno ob reki Dravi posega v površine z naravno kakovostjo in pomembnim pomenom za rekreacijo.

Tudi po prečkanju reke varianta preseka območje, ki je v planu namenjeno za rekreacijo.

varianta A2

Varianta prečka reko in poteka skozi območje, ki v planu sicer ni označeno kot rekreacijsko, vendar ima zaradi naravnega okolja in neposredne bližine mesta, vlogo mestnega zelenega zaledja, ki služi rekreaciji.

varianta A3

Varianta pri poteku mimo mesta Dravograd poteka preko območja za šport in rekreacijo. Tudi potek neposredno ob reki Dravi posega v površine z naravno kakovostjo in pomembnim pomenom za rekreacijo.

Tudi po prečkanju reke varianta preseka območje, ki je v planu namenjeno za rekreacijo.

varianta B1

Varianta preko Prevalj poteka preko območja za šport in rekreacijo. V poteku mimo Raven na Koroškem ne poteka v bližini takih površin.

V poteku mimo obeh naselij preseka neposreden dostop do zelenega zaledja, ki prebivalcem služi za rekreacijo.

varianta B2

Varianta v poteku mimo Prevalj in Raven ne poteka mimo ali preko območij za šport in rekreacijo.

Vendar v poteku mimo obeh naselij preseka neposreden dostop do zelenega zaledja, ki prebivalcem služi za rekreacijo.

varianta C1

Varianta ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta C2

Varianta ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta C3

Varianta ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta D1

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta D2

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta D3

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta E1

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta E2 v kombinaciji z navezavo N1

Variantna poteka mimo Družmirskega in Velenjskega jezera po robu območij, namenjenim športu in rekreaciji.

varianta E3 v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N2

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu. Poteka pa navezava N2 mimo Družmirskega in Velenjskega jezera po robu območij, namenjenim športu in rekreaciji.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N2

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu. Poteka pa navezava N2 mimo Družmirskega in Velenjskega jezera po robu območij, namenjenim športu in rekreaciji.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta E5

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta F1 v kombinaciji z navezavo N5

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu.

varianta F2

Variantna poteka preko območja za rekreacijo v Velenju, ob Pokopališki cesti.

varianta F3a

Variantna poteka preko območja za rekreacijo v Velenju, ob Pokopališki cesti in čez območje Ponikovskega krasa.

varianta F3b

Variantna poteka preko območja za rekreacijo v Velenju, ob Pokopališki cesti in čez območje Ponikovskega krasa.

varianta F4a

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu in čez območje Ponikovskega krasa.

varianta F4b

Variantna ne poteka ob ali preko površin, ki so v planu namenjene rekreaciji ali turizmu in čez območje Ponikovskega krasa.

varianta F5

Variantna poteka v bližini vhoda v jamo Pekel pri Šempetru v Savinjski dolini, pomembne lokalne turistične točke.

varianta F6

Priključek Arja vas, ki je po predlagani varianti predviden nekoliko vzhodneje od obstoječega priključka, posega v območje, ki je namenjeno za šport in rekreacijo.

PRIMERJAVA VARIANT

Preglednica 6: Vrednotenje variant s stališča rekreacije in turizma

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	potek mimo rekreacijskega območja v mestu	1-2
A2	2	potek preko rekreacijskega zaledja mesta	3
A3	4	potek mimo rekreacijskega območja v mestu	1-2
B1	4	vpliva na dostop zelenega zaledja mesta	1-2
B2	4	vpliva na dostop zelenega zaledja mesta	1-2
C1	5	ne posega v območja	1-2
C2	4	posega v obrečni prostor z rekreacijskim pomenom	3
C3	5	ne posega v območja	1-2
D1	5	ne posega v območja	1-3
D2	5	ne posega v območja	1-3
D3	5	ne posega v območja	1-3
E1	5	ne posega v območja	1-4
E2 + N1	4	posega v območje Družmirskega jezera	5
E3 + N3/N4	5	ne posega v območja	1-4
E4a + N2	3	posega v območje Družmirskega jezera	6-7
E4a + N3/N4	5	ne posega v območja	1-4
E4b + N2	3	posega v območje	6-7

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
		Družmirskega jezera	
E4b + N3/N4	5	ne posega v območja	1-4
F1 + N5	5	ne posega v območja	1-4
F2	4	posega v območje v Velenju	5-8
F3a	4	posega v območje v Velenju	5-8
F3b	5	ne posega v območja	1-4
F4a	5	ne posega v območja	1-4
F4b	5	ne posega v območja	1-4
F5	4	poteka v bližini jame Pekel	5-8
F6	4	posega v območje v Arji vasi	5-8

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.1.7. Primarna gospodarska raba

OPREDELITEV PRIMERNOSTI VARIANT

Kot bolj primerne so ocenjene variante ki:

- čim manj posegajo v kmetijske in gozdne površine visoke kakovosti,
- ohranjajo celovitost kmetijskih in gozdnih zemljišč in ne drobijo sklenjenih kompleksov,
- ohranjajo dostopnost in prehodnost med gospodarstvi in njihovimi kmetijskimi in gozdnimi površinami.

OPIS IN OCENA VARIANT

varianta A1

Variantna sicer poteka preko območij kmetijskih zemljišč in gozdov, vendar ne posega v kmetijska območja prve kakovosti. Prav tako poteka po robovih gozdov in ne zapre njihove dostopnosti.

varianta A2

Variantna po prečkanju reke poteka skoraj 1km po kmetijskih zemljiščih prve kakovosti. Nadaljuje preko gozda in vmes preseka še eno območje kmetijskih zemljišč prve kakovosti. Nadaljnji potek po robu gozda je manj problematičen.

varianta A3

Vzhodni krak variante poteka po gozdnem robu, vzporedno z obstoječim infrastrukturnim koridorjem. Tik pred prečkanjem reke preseka območje kmetijskih zemljišč prve kakovosti, vendar zaradi lokalne ceste dostopnost ni problematična.

Južni krak ne posega v zemljišča za kmetijstvo in gozdarstvo.

varianta B1

Variantna v odseku do priključka Poljana poteka preko manjših območij kmetijskih zemljišč prve kakovosti. Sam priključek in del poteka skozi dolino je umeščen na taka zemljišča. Nato variantna nadaljuje po gozdnem robu.

Po prečkanju doline variantna nekajkrat poteka preko kmetijskih območij, tokrat nižje kakovosti.

Tudi potek mimo Raven preseka nekaj manjših kmetijskih površin, preden se preseli na rob gozda. Nadaljnji potek je skozi gozd.

varianta B2

Varianta v odseku do priključka Poljana poteka preko manjših območij kmetijskih zemljišč prve kakovosti. Sam priključek in del poteka skozi dolino je umeščen na taka zemljišča. Nato varianta nadaljuje po gozdnem robu mimo Prevalj.

Pri prečkanju doline preseka manjše območje kmetijskih zemljišč prve kakovosti. Tudi potek mimo Raven preseka nekaj manjših kmetijskih površin, preden se preseli na rob gozda. Nadaljnji potek je skozi gozd.

varianta C1

Varianta v severnem delu v večji meri poteka preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti. Zaradi razvejanega sistema lokalnih cest dostopnost do zemljišč sicer ni presekana.

Pri Gradišču varianta delno poteka preko gozda vendar zaradi predora ni ogrožena dostopnost posameznih predelov.

Do konca odseka poteka varianta zopet preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti.

varianta C2

Varianta v severnem delu poteka podobno kot C1, le da bližje reki. V večji meri poteka po robu ali preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti. Odreže posamezna območja, ki zaradi nove ceste na eni in reke na drugi strani, ostanejo nedostopna.

Tudi mimo Slovenj Gradca poteka preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti in gozda.

varianta C3

Varianta pri razcepu Otiški Vrh poteka preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti. Nadaljuje po gozdnem robu in do priključka Slovenj Gradec sever, razen manjših prekinitiv, ko z viadukti prečka doline, poteka po robu gozda.

Mimo Slovenj Gradca poteka podobno kot ostali dve variante, preko gozda in območij kmetijskih zemljišč.

varianta D1

Varianta do odcepa Podgorje poteka večinoma preko gozda. Odcep je umeščen delno v gozd in delno na kmetijska zemljišča. Manj primeren je nadaljnji potek variante po sredini doline, kjer preseka veliko količino kakovostnih kmetijskih zemljišč.

varianta D2

Varianta do priključka Mislinjska dobrava večji del poteka po robu gozda. Tik pred priključkom preseka nekoliko večje območje kmetijskih zemljišč prve kakovosti. Priključek je umeščen v gozd.

Tudi nadaljnji potek variante lovi robove gozda, vendar na večjih mestih preseka kmetijska zemljišča prve kakovosti.

varianta D3

Varianta večji del poteka po robu gozda. Ker poteka nekoliko dvignjeno, pri prehajanju čez doline preseka posamezna območja kmetijskih zemljišč. Območja ostanejo dostopna zaradi razvejanega sistema lokalnih cest.

varianta E1

Variantna do Šoštanja večinoma poteka preko gozdnih površin. Večje območje kmetijskih zemljišč preseka pri Ravnah in zahodno od Šoštanja.

varianta E2 v kombinaciji z navezavo N1

Variantna večinoma poteka po obronkih gozdova. Večje območje kmetijskih zemljišč preseka pri Družmirjah.

varianta E3 v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Variantna večinoma poteka po obronkih gozdova. Večkrat preseka manjša območja kmetijskih zemljišč.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N2

Variantna večinoma poteka po obronkih gozdova. Večkrat preseka manjša območja kmetijskih zemljišč.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Variantna večinoma poteka po obronkih gozdova. Večkrat preseka manjša območja kmetijskih zemljišč.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N2

Variantna večinoma poteka po obronkih gozdova. Večkrat preseka manjša območja kmetijskih zemljišč.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Variantna večinoma poteka po obronkih gozdova. Večkrat preseka manjša območja kmetijskih zemljišč.

varianta E5

Variantna večinoma poteka po obronkih gozdova. Večkrat preseka manjša območja kmetijskih zemljišč.

varianta F1 v kombinaciji z navezavo N5

Variantna v severnem delu večinoma poteka preko gozdnih območij. Večja območja kmetijskih zemljišč prve kakovosti preseka pri Gorenju, Paški vasi in Letušu. Celoten potek od Letuša do priključitve na avtocesto pri Šentrupertu poteka preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti.

varianta F2

Variantna v severnem delu večinoma poteka preko gozdnih območij. Večja območja kmetijskih zemljišč prve kakovosti preseka pri Šmartnem ob Paki in Letušu. Celoten potek od Letuša do priključitve na avtocesto v Šentrupertu poteka preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti.

varianta F3a

Variantna večinoma poteka preko gozdnih območij. Večja območja kmetijskih zemljišč prve kakovosti preseka pri Andražu pri Polzeli, Založe, Orova vas in Ločica pri Savinji.

varianta F3b

Variantna večinoma poteka preko gozdnih območij. Večja območja kmetijskih zemljišč prve kakovosti preseka pri Andražu pri Polzeli in Podlogu v Savinjski dolini.

varianta F4a

Variantna večinoma poteka preko gozdnih območij. Večja območja kmetijskih zemljišč prve kakovosti preseka pri Andražu pri Polzeli, Založe, Orova vas in Ločica pri Savinji.

varianta F4b

Variantna večinoma poteka preko gozdnih območij. Večja območja kmetijskih zemljišč prve kakovosti preseka pri Andražu pri Polzeli in Podlogu v Savinjski dolini.

varianta F5

Variantna v severnem delu večinoma poteka preko gozdnih območij. Večja območja kmetijskih zemljišč prve kakovosti seka na območju od Velike Pirešice do priključitve na avtocesto v Arji vasi.

PRIMERJAVA VARIANT

Preglednica 7: Vrednotenje variant s stališča primarne gospodarske rabe

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	potek preko kmetijskih območij in gozdov	1-2
A2	2	potek preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti	3
A3	4	potek preko kmetijskih območij in gozdov	1-2
B1	3	potek preko kmetijskih območij in gozdov	2
B2	4	večinoma potek preko gozdov	1
C1	3	potek preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti	2-3
C2	3	potek preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti	2-3
C3	4	večinoma potek preko gozdov	1
D1	3	potek preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti	3
D2	4	večinoma potek preko gozdov	1-2
D3	4	večinoma potek preko gozdov	1-2
E1	4	večinoma potek preko gozdov	1-7
E2 + N1	4	večinoma potek preko gozdov	1-7
E3 + N3/N4	4	večinoma potek preko gozdov	1-7
E4a + N2	4	večinoma potek preko gozdov	1-7
E4a + N3/N4	4	večinoma potek preko gozdov	1-7
E4b + N2	4	večinoma potek preko gozdov	1-7
E4b + N3/N4	4	večinoma potek preko gozdov	1-7
F1 + N5	3	potek preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti	5-8
F2	3	potek preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti	5-8
F3a	3	potek preko kmetijskih zemljišč prve kakovosti	5-8
F3b	4	večinoma potek preko gozdov	1-4

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
F4a	3	potek preko kmetijskih zemljišč prve kategorie	5-8
F4b	4	večinoma potek preko gozdov	1-4
F5	4	večinoma potek preko gozdov	1-4
F6	4	potek preko kmetijskih zemljišč prve kategorie	1-4

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.1.8. Komunalna infrastruktura

OPREDELITEV PRIMERNOSTI VARIANT:

Kot bolj primerne so ocenjene variante ki:

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

Zaradi tehnične zahtevnosti izvedbe so v opisih podani le poteki in prečkanja pomembnejših daljnovodov. V oceni so upoštevani tudi drugi elementi infrastrukture.

OPIS IN OCENA VARIANT

varianta A1

Variantna poteka mimo območja elektrarne v Dravogradu, vendar vanj ne posega. V nadaljevanju ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta A2

Variantna prečka daljnovod južno od Dravograda.

varianta A3

Zahodni krak variante poteka mimo območja elektrarne v Dravogradu, vendar vanj ne posega. V nadaljevanju ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta B1

Variantna prečka daljnovod pri Ravnah na Koroškem.

varianta B2

Variantna prečka daljnovod pri Ravnah na Koroškem.

varianta C1

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta C2

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta C3

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta D1

Poteka seka pri priključku Podgorje daljnovod in nekaj časa poteka vzporedno z njim.

varianta D2

Variantna ne seka daljnovod pri Šmiklavžu.

varianta D3

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta E1

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta E2 v kombinaciji z navezavo N1

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta E3 v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Variantna prečka daljnovod pri Paki pri Velenju.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N2

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta E4a v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N2

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta E4b v kombinaciji z navezavo N3 ali N4

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta E5

Variantna ne poteka v bližini infrastrukturnih objektov in območij.

varianta F1 v kombinaciji z navezavo N5

Variantna seka območje daljnovoda pri Topovljah.

varianta F2

Variantna seka območje daljnovoda pri Topovljah.

varianta F3a

Variantna seka območje daljnovoda pri Grušovljah. Poteka vzporedno s potekom daljnovoda pri Andražu in ga večkrat seka.

varianta F3b

Variantna seka območje daljnovoda pri Grušovljah. Poteka vzporedno s potekom daljnovoda pri Andražu in ga večkrat seka.

varianta F4a

Variantna seka območje daljnovoda pri Grušovljah. Poteka vzporedno s potekom daljnovoda pri Andražu in ga večkrat seka.

varianta F4b

Variantna seka območje daljnovoda pri Grušovljah. Poteka vzporedno s potekom daljnovoda pri Andražu in ga večkrat seka.

varianta F5

Variantna se priključi na avtocesto ob območju, namenjenem oskrbi z električno energijo. Tudi potek variante proti Andražu pri Polzeli se večkrat približa ali celo poseže v območje daljnovoda.

varianta F6

Variantna seka območje daljnovoda pri Veliki Pirešici.

PRIMERJAVA VARIANT

Preglednica 8: Vrednotenje variant s stališča komunalne infrastrukture

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	potek mimo območja elektrarne	2-3
A2	4	prečka daljnovod	1
A3	4	potek mimo območja elektrarne	2-3
B1	4	prečka daljnovod	1-2
B2	4	prečka daljnovod	1-2
C1	5	ne posega v območje	1-3
C2	5	ne posega v območje	1-3
C3	5	ne posega v območje	1-3
D1	4	poteka ob daljnovodu	2-3
D2	4	ne posega v območje	2-3
D3	5	ne posega v območje	1
E1	5	ne posega v območje	1-6
E2 + N1	5	ne posega v območje	1-6
E3 + N3/N4	4	prečka daljnovod	7
E4a + N2	5	ne posega v območje	1-6
E4a + N3/N4	5	ne posega v območje	1-6
E4b + N2	5	ne posega v območje	1-6
E4b + N3/N4	5	ne posega v območje	1-6
F1 + N5	4	prečka daljnovod	1-7
F2	4	prečka daljnovod	1-7
F3a	4	prečka daljnovod	1-7
F3b	3	prečka daljnovod	1-7
F4a	4	prečka daljnovod	1-7
F4b	3	prečka daljnovod	1-7
F5	4	prečka daljnovod, se priključuje v območju transformatorske postaje	8
F6	4	prečka daljnovod	1-7

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

SINTEZNO VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANT S PROSTORSKEGA VIDIKA

Skupna ocena primernosti posamezne variante po odsekih je pripravljena na podlagi seštevk ocen po posameznem kriteriju. Vendar zaradi različne teže kriterijev končna primernost variante ni enoznačno določena po skupnem številu doseženih točk. Skupna ocena variante, ki je na posameznem odseku dosegla najvišje število točk je ohranjena kot najprimernejša na odseku, vendar pa je ocena ZP, P, S, MP in NP določena po njenem celovitem vplivu na razvoj naselij in poselitve.

Preglednica 9: Skupna preglednica ocen stopnje primernosti variant s prostorskega vidika

Variante	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	skupaj	vrstni red
A1	3	3	3	4	5	4	4	4	P	1-2
A2	3	3	5	4	5	2	2	4	S	3
A3	3	3	3	4	5	4	4	4	P	1-2
B1	3	2	4	2	4	4	3	4	MP	2
B2	4	4	3	3	4	4	4	4	P	1
C1	5	4	5	4	4	5	3	5	P	2-3
C2	5	2	5	4	4	4	3	5	P	2-3
C3	5	5	5	4	5	5	4	5	ZP	1
D1	5	4	5	4	5	5	3	4	P	1
D2	4	3	4	5	5	5	4	4	S	2-3
D3	4	3	4	4	5	5	4	5	S	2-3
E1	3	4	4	3	3	5	4	5	S	2-3
E2 + N1	5	4	3	5	5	4	4	5	P	1
E3 + N3/N4	4	4	5	4	4	5	4	4	S	2-3
E4a + N2	3	3	5	4	3	3	4	5	S	3-4
E4a + N3/N4	5	5	5	4	4	5	4	5	P	1-2
E4b + N2	3	3	5	4	3	3	4	5	S	3-4
E4b + N3/N4	5	5	5	4	4	5	4	5	P	1-2
F1 + N5	4	5	3	4	4	5	3	4	S	7-8
F2	5	5	3	5	5	4	3	4	ZP	1-2
F3a	3	5	3	4	5	4	3	4	S	7-8
F3b	3	5	3	4	5	5	4	3	P	3-6
F4a	3	5	5	4	4	5	3	4	P	3-6
F4b	3	5	5	4	4	5	4	3	P	3-6
F5	3	5	5	4	4	4	4	4	P	3-6
F6	4	5	5	5	4	4	4	4	ZP	1-2

LEGENDA: K1 - kriterij 1: Navezovanje in povezovanje naselij

K2 - kriterij 2: Kakovost bivalnega okolja

K3 - kriterij 3: Centralne dejavnosti

K4 - kriterij 4: Stanovanjske površine

K5 - kriterij 5: Površine za proizvodne dejavnosti

K6 - kriterij 6: Rekreacija in turizem

K7 - kriterij 7: Primarna gospodarska raba

K8 - kriterij 8: Komunalna infrastruktura

POMENI OCEN: ZP - Zelo primerno (5); P - Primerno do bolj primerno (4); S - Srednje primerno (3); MP - Manj primerno (2); NP - Neprimerno (1)

2.2 Funkcionalni (gradbeno – tehnični) vidik

Rezultati vrednotenja in primerjave posameznih variant s funkcionalnega vidika, izhajajo iz gradbeno – tehničnega elaborata, kjer so variante vrednotene na podlagi gradbeno – tehničnih elementov tras posameznih pododsekov variant in njihovih investicijskih stroškov. Gradbeno – tehnični kriteriji, ki so bili upoštevani pri vrednotenju variant so:

- dolžina trase,
- število in ustreznost priključkov,
- predvideni večji objekti na trasi,
- predvideni večji zidovi na trasi,
- geološke razmere,
- potreben čas za gradnjo,
- promet med gradnjo,
- investicijska vrednost v EUR,
- izgubljene višine,
- krivinska karakteristika in
- etapnost gradnje.

2.2.1. Dolžina trase

OPIS KRITERIJA

Variante se primerjajo in vrednotijo po dolžini. Bolje so ocenjeni odseki variant, katerih potek je krajši. Razlaga številčne ocene je zgolj navedba računskih podatkov, podobno pa je tudi z opisno oceno v primerjalni tabeli kriterija dolžena trase HC.

Variante na pododseku A so v celoti medsebojno težko primerljive. Varianti A1 in A2 sta medsebojno primerljivi, saj sta obe predvideni kot glavni cesti, ki navezujeta območje Dravograda na HC na podoben način. Medtem pa varianta A3 predstavlja bistveno različno – kompleksnejšo rešitev prometne mreže na območju Dravograda, deloma s potekom HC in deloma z obvozno glavno cesto.

Preglednica 10: Primerjalna tabela po kriteriju vrednotenja dolžine trase HC

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	5	Trasa je najkrajša	1
A2	3	Trasa je srednje dolžine	2
A3	2	Skupna dolžina vseh vključenih tras je največja	3
B1	5	Trasa je minimalno krajša	1
B2	5	Trasa je minimalno daljša	2
C1	5	Trasa je najkrajša	1
C2	4	Trasa je srednje dolžine	2
C3	4	Trasa je najdaljša	3
D1	5	Dolžina trase variante D1 je 7.131,26m	1
D2	4	Dolžina trase variante D2 je 7.822,22m	2
D3	4	Dolžina trase variante D3 je 10.271,85m	3
E1	4	Dolžina trase variante E1 je 12.351,57m	3

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
E2	5	Dolžina trase variante E2 je 12.039,00m	1
E3	4	Dolžina trase variante E3 je 12.845,00m	4
E4a	4	Dolžina trase variante E4 je 12.977,66m	5
E4b	5	Dolžina trase variante E4 je 12.351,57m	2
F1	2	Dolžina trase variante F1 je 14.539,97m	7
F2	2	Dolžina trase variante F2 je 14.815,65m	8
F3a	2	Dolžina trase variante F3a je 14.495,56m	6
F3b	4	Dolžina trase variante F3b je 12.865,90m	4
F4a	3	Dolžina trase variante F4a je 13.954,71m	5
F4b	4	Dolžina trase variante F4b je 12.321,06m	3
F5	5	Dolžina trase variante F5 je 10.809,20m	1
F6	4	Dolžina trase variante F6 je 12.052,84m	2

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.2.2. Število in ustreznost priključkov

OPIS KRITERIJA

Najbolj pomembna je dobra navezava večjih urbanih središč na HC, zato najmanjše število priključkov ne pomeni nujno najslabše ocene primernosti. Za posamezno varianto je pomembno, da v svoji okolici večja urbana središča poveže logično. To za traso, ki poteka izven urbanih središč pomeni, da lahko tudi z manjšim številom priključkov doseže dobro oceno primernosti.

Preglednica 11: Primerjalna tabela po kriteriju vrednotenja števila in ustreznosti priključkov na HC

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	3	Varianta z najmanj učinkovitim priključevanjem	3
A2	4	Varianta z minimalno prednostjo pred varianto A1, ker dodatno priključuje še eno reg. cesto	2
A3	5	Varianta z najbolj učinkovitim priključevanjem	1
B1	3	Varianta ima en bistveno slabši priključek	2
B2	5	Varianta z najbolj učinkovitim priključevanjem	1
C1	4	Varianta povsem enakovredna ostalim variantam	1
C2	4	Varianta povsem enakovredna ostalim variantam	1
C3	4	Varianta povsem enakovredna ostalim variantam	1
D1	2	Varianta z manj učinkovitim priključevanjem	3
D2	2	Varianta z manj učinkovitim priključevanjem	2
D3	4	Varianta z najbolj učinkovitim priključevanjem	1
E1	2	Varianta z najmanj učinkovitim priključevanjem	5
E2	5	Varianta z najbolj učinkovitim priključevanjem	1
E3	4	Varianta z učinkovitim priključevanjem	2
E4a	3	Varianta z manj učinkovitim priključevanjem	3
E4b	3	Varianta z manj učinkovitim priključevanjem	3
F1	3	Varianta s primernim priključevanjem ; dolga	4

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
		priključna cesta	
F2	5	Varianta z najbolj učinkovitim priključevanjem	1
F3a	4	Varianta z bolj učinkovitim priključevanjem – dobra navezava Polzele	2
F3b	3	Varianta z primernim priključevanjem	5
F4a	4	Varianta z bolj učinkovitim priključevanjem – dobra navezava Polzele; dolga priključna cesta	3
F4b	3	Varianta s primernim priključevanjem	6
F5	3	Varianta s primernim priključevanjem	7
F6	2	Varianta z manj učinkovitim priključevanjem	8

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.2.3. Predvideni večji objekti na trasi

OPIS KRITERIJA

V kriteriju predvidenih večjih objektov so zajeti predori, viadukti, nadvozi, podvozi in mostovi. Glede na različne težavnosti izgradnje predorov, torej različne cene na meter predora je v kriteriju večjih objektov zajeta tako cena predora kot dolžina predora, vsaka pa prispeva enak delež pri ocenjevanju predora, glede ostalih objektov pa so upoštevane kar cene objektov. Pri skupni oceni je delež ocene predora 2/3, delež ostalih objektov pa glede na lažjo gradnjo in nižje cene le te samo 1/3.

Preglednica 12: Primerjalna tabela po kriteriju vrednotenja predvidenih večjih objektov na trasi HC

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	3	Varianta ima podobne objekte kot varianta A2, vendar krajši predor	2
A2	2	Varianta ima podobne objekte kot varianta A1, vendar daljši predor	3
A3	4	Varianta nima predora	1
B1	2	Varianta ima večje število viaduktov in galerij, daljše skupne dolžine objektov	2
B2	3	Varianta ima manj objektov, skupne dolžine so krajše	1
C1	4	Varianta zelo podobna varianti C2, vendar z najkrajšim predorom	1
C2	3	Varianta s srednje dolgim predorom	2
C3	2	Varianta z najdaljšim predorom in dvema viaduktoma	3
D1	4	Trasa vsebuje objekte z vrednostjo 4.422.960,00EUR, ker je najdražja, je v vrstnem redu po obravnavnem kriteriju na tretjem mestu.	3
D2	5	Trasa vsebuje objekte z vrednostjo 3.971.920,00EUR, ker je cenovno vmesna varianta, je v vrstnem redu po obravnavnem kriteriju na drugem mestu.	2
D3	5	Trasa vsebuje objekte z vrednostjo 3.489.750,00EUR, ker je najcenejša, je v vrstnem redu po obravnavnem kriteriju na prvem mestu.	1

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
E1	3	Ocena predvidenih večjih objektov variante E2 je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 2, objekti z oceno 2, skupna ocena je 3. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih slabša od drugih enakih ocen.	5
E2	5	Ocena predvidenih večjih objektov variante E1 je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 5, objekti z oceno 2, skupna ocena je 5. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih boljša od drugih enakih ocen.	1
E3	4	Ocena predvidenih večjih objektov variante E3 je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 2, objekti z oceno 5, skupna ocena je 4. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih slabša od drugih enakih ocen.	3
E4a	4	Ocena predvidenih večjih objektov variante E4a je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 4, objekti z oceno 2, skupna ocena je 4. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih slabša od drugih enakih ocen.	2
E4b	3	Ocena predvidenih večjih objektov variante E4b je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 3, objekti z oceno 2, skupna ocena je 3. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih slabša od drugih enakih ocen.	4
F1	4	Ocena predvidenih večjih objektov variante F1 je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 4, objekti z oceno 1, skupna ocena je 4. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih slabša od drugih enakih ocen.	4
F2	2	Ocena predvidenih večjih objektov variante F2 je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 2, objekti z oceno 2, skupna ocena je 2. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih slabša od drugih enakih ocen.	7
F3a	4	Ocena predvidenih večjih objektov variante F3a je	2

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
		dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori, ki jih pri tej varianti ni, i so ocenjeni z oceno 5, objekti z oceno 1, skupna ocena je 4. Na drugo mesto se za traso F6 uvrsti zaradi dvojne vrednosti stroškov izgradnje ostalih objektov v primerjavi s traso F6.	
F3b	3	Ocena predvidenih večjih objektov variante F3b je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 2, objekti z oceno 1, skupna ocena je 3. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih slabša od drugih enakih ocen.	5
F4a	2	Ocena predvidenih večjih objektov variante F4a je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 1, objekti z oceno 2, skupna ocena je 2. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih slabša od drugih enakih ocen.	6
F4b	2	Ocena predvidenih večjih objektov variante F4b je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 1, objekti z oceno 2, skupna ocena je 2. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih slabša od drugih enakih ocen.	8
F5	4	Ocena predvidenih večjih objektov variante F5 je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori pri tej varianti so ocenjeni z oceno 2, objekti z oceno 5, skupna ocena je 4. Na to mesto se uvrsti zaradi svoje ocene, ki je v decimalnih mestih slabša od drugih enakih ocen.	3
F6	5	Ocena predvidenih večjih objektov variante F6 je dobljena s kombinacijo ocene predorov (2/3 vrednosti ocene) in ocene večjih objektov (1/3 vrednosti ocene). Predori, ki jih pri varianti ni, so ocenjeni z oceno 5, objekti z oceno 3, skupna ocena je 5. Na prvo mesto se uvrsti zaradi edine ocene 5.	1

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.2.4. Predvideni večji zidovi na trasi

OPIS KRITERIJA

Pri kriteriju predvidenih večjih zidov gre za primerjavo v čelni površini predvidenih zidov na posamezni trasi. Večje kot so površine zidov na posamezni trasi, slabše s trasa uvrsti. Številčne ocene so rezultat primerjave med posameznimi trasami, ocena pa je pridobljena glede na odstopanje od srednje vrednosti.

Preglednica 13: Primerjalna tabela po kriteriju vrednotenja predvidenih večjih objektov na trasi HC

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	Varianta ima glede na konfiguracijo terena zmeren obseg zidov	1
A2	3	Varianta ima glede na konfiguracijo terena povečan obseg zidov	2
A3	2	Varianta ima glede na konfiguracijo terena in vključene dolžine cest zmeren obseg zidov, ki pa bistveno presega ostali dve varianti	3
B1	3	Varianta ima velik, vendar glede na konfiguracijo terena še sprejemljiv obseg zidov	1
B2	2	Varianta glede na konfiguracijo terena še sprejemljiv obseg zidov, ki pa za 26% presega obseg variante B1	2
C1	5	Varianta nima zidov	1
C2	5	Varianta ima zelo majhen obseg zidov	2
C3	3	Varianta ima povečan obseg zidov	3
D1	5	Trasa ima najmanjšo površino zidov	1
D2	4	Trasa ima največjo površino zidov	3
D3	4	Trasa ima srednjo površino zidov	2
E1	2	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 2.0	5
E2	3	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 2.6	4
E3	3	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 3.1	3
E4a	4	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 3.5	2
E4b	5	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 4.8	1
F1	2	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 2.42	6
F2	3	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 3.01, kar jo uvršča na drugo mesto	2
F3a	2	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 2.24	7
F3b	2	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 2.00	8
F4a	3	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 2.83	3

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
F4b	3	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 2.81	4
F5	5	Zaradi ednine ocene 5 je uvrščena na prvo mesto	1
F6	2	Podrobnejša ocena trase glede na površino predvidenih zidov znaša 2.43	5

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.2.5. Geološke razmere

OPIS KRITERIJA

V geološko – geotehničnem vidiku vrednotenja variant so za posamezno različico ocenjeni deleži stacionaže, ki so vezani na potek skozi geotehnično zahteven prostor. Kot kriterij zahtevnosti se upošteva:

- prisotnost aktivnih in fosilnih plazovitih pobočij ter vodenje trase po pogojno stabilnih delih terena, prisotnost rudniških del. V tem pogledu je zahtevna tako izvedba nasipov, kot izvedba vkopov;
- prisotnost občutnejših prelomnih con, kar posebej velja za lokacijo predvidenih predorov;
- prisotnost debelejših pokrovov glinenih spiralin in preperin (posebno na predelih s skrilavo podlago in prisotnostjo pobočne vode), na katere se oslanjajo nasipi ali se v njih izvajajo vkopi;
- izvajanje vkopov v različnih geoloških členih (primerjava trdna – drobljiva skala, intaktni – pregneteni skrilavci, tanka – debela preperina itd.);
- prostorska omejenost med vodeno traso in obstoječimi komunikacijami, oziroma vodotoki;
- uporabnost lokalnih izkopnih materialov za vgrajevanje v nasipe.

Preglednica 14: Primerjalna tabela po kriteriju vrednotenja geoloških razmer na trasi HC

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	Varianta ima zmeren obseg geotehnično problematičnih mest	2
A2	5	Varianta ima majhen obseg geotehnično problematičnih mest	1
A3	2	Varianta ima velik obseg geotehnično problematičnih mest	2
B1	3	Varianta ima zmeren obseg geotehnično problematičnih mest	1
B2	5	Varianta ima zelo majhen obseg geotehnično problematičnih mest	1
C1	4	Varianta ima majhen obseg geotehnično problematičnih mest	2
C2	2	Varianta ima velik obseg geotehnično problematičnih mest	3
C3	4	Varianta ima zmeren obseg geotehnično problematičnih mest	2
D1	3	Varianta ima seštevek posameznih procentov 19,74	3

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
D2	4	Varianta ima seštevek posameznih procentov 16	2
D3	5	Varianta ima seštevek posameznih procentov 14,6	1
E1	3	Varianta ima seštevek posameznih procentov 56	4
E2	3	Varianta ima seštevek posameznih procentov 59,7	5
E3	3	Varianta ima seštevek posameznih procentov 55,7	3
E4a	4	Varianta ima seštevek posameznih procentov 31,4	1
E4b	4	Varianta ima seštevek posameznih procentov 34,7	2
F1	5	Varianta ima seštevek posameznih procentov 20,2	2
F2	5	Varianta ima seštevek posameznih procentov 17,8	1
F3a	3	Varianta ima seštevek posameznih procentov 38,1	5
F3b	2	Varianta ima seštevek posameznih procentov 45,6	7
F4a	3	Varianta ima seštevek posameznih procentov 38,7	6
F4b	2	Varianta ima seštevek posameznih procentov 46	8
F5	4	Varianta ima seštevek posameznih procentov 30,5	4
F6	4	Varianta ima seštevek posameznih procentov 26,6	3

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.2.6. Potreben čas za gradnjo

OPIS KRITERIJA

Ključnega pomena za čas gradnje hitre ceste ob predpostavljene ustrezni zagotovitvi finančnih virov je gradnja daljših in zahtevnejših objektov, predvsem predorov, v manjši meri pa tudi viaduktov. Predpostavlja se gradnja predora z dveh mest, napredovanje pa je ocenjeno na 1m/dan, dodan pa je še čas za ureditev elektrostrojne opreme, ureditev portalov in ostalih del v zvezi s predorom, ki je ocenjen na 12 mesecev.

Preglednica 15: Primerjalna tabela po kriteriju predvidenega časa za gradnjo trase HC

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	Časovno srednje zahtevna varianta	2
A2	3	Časovno bolj zahtevna varianta	3
A3	5	Časovno najmanj zahtevna varianta	1
B1	3	Časovno bolj zahtevna varianta	2
B2	4	Časovno manj zahtevna varianta	1
C1	5	Časovno manj zahtevna varianta	1
C2	4	Časovno srednje zahtevna varianta	2
C3	3	Časovno bolj zahtevna varianta	3
D1	5	Predviden čas izgradnje je 15 mesecev	2
D2	5	Predviden čas izgradnje je 15 mesecev	1
D3	4	Predviden čas izgradnje je 15 mesecev	3
E1	3	Predviden čas izgradnje je 15 mesecev	2
E2	3	Predviden čas izgradnje je 15 mesecev	1
E3	2	Predviden čas izgradnje je 15 mesecev	5
E4a	4	Predviden čas izgradnje je 15 mesecev	1

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
E4b	3	Predviden čas izgradnje je 15 mesecev	2
F1	5	Predviden čas izgradnje je 24 mesecev, nekoliko slabša geologija od trase F6	2
F2	5	Predviden čas izgradnje je 24 mesecev, nekoliko slabša geologija od trase F1	3
F3a	4	Predviden čas izgradnje je 28 mesecev, nekoliko slabša geologija od trase F5	5
F3b	3	Predviden čas izgradnje je 36 mesecev	6
F4a	3	Predviden čas izgradnje je 38 mesecev	7
F4b	2	Predviden čas izgradnje je 40 mesecev	8
F5	4	Predviden čas izgradnje je 28 mesecev	4
F6	5	Predviden čas izgradnje je 24 mesecev	1

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.2.7. Promet med gradnjo

OPIS KRITERIJA

V kriteriju prometa med gradnjo se upošteva bližina glavnih cest, za tem regionalnih, nazadnje pa lokalnih in drugih cest. Bližje kot je trasa obstoječi prometni mreži, slabše je ocenjena.

Preglednica 16: Primerjalna tabela po kriteriju vrednotenja prometa med gradnjo trase HC

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	3	Varianta z zmernim vplivom na promet med gradnjo	2
A2	4	Varianta z manjšim vplivom na promet med gradnjo	1
A3	2	Varianta z večjim vplivom na promet med gradnjo	3
B1	3	Varianta ima zmeren vpliv na regionalni promet in večji vpliv na lokalni promet	2
B2	4	Varianta ima zmeren vpliv na regionalni in lokalni promet	1
C1	3	Varianta ima zmeren vpliv na promet	3
C2	3	Varianta ima zmeren vpliv na promet, nekoliko nižji vpliv na regionalni promet jo uvršča pred varianto C1	2
C3	4	Varianta ima manjši vpliv na promet	1
D1	3	Varianta ima zmeren vpliv na promet	1
D2	3	Varianta ima zmeren vpliv na promet	2
D3	3	Varianta ima zmeren vpliv na promet	3
E1	3	Varianta ima zmeren vpliv na promet	1
E2	3	Varianta ima zmeren vpliv na promet	2
E3	3	Varianta ima zmeren vpliv na promet	3
E4a	2	Varianta z večjim vplivom na promet med gradnjo	4
E4b	2	Varianta z večjim vplivom na promet med gradnjo	5
F1	2	Varianta z večjim vplivom na promet med gradnjo	7
F2	3	Varianta z večjim vplivom na promet med gradnjo	6
F3a	4	Varianta ima manjši vpliv na promet	2

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
F3b	5	Varianta ima manjši vpliv na promet	1
F4a	4	Varianta ima manjši vpliv na promet	3
F4b	4	Varianta ima manjši vpliv na promet	4
F5	4	Varianta z večjim vplivom na promet med gradnjo	5
F6	1	Varianta z večjim vplivom na promet med gradnjo	8

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.2.8. Investicijska vrednost v EUR

OPIS KRITERIJA

Pri kriteriju investicijskih vrednosti se upošteva predvideno investicijo posamezne variante in dolžino odseka. Ocena primernosti je kombinirana ocena glede na odstopanje srednjih vrednosti investicije in dolžine, ter cene na km trase.

Preglednica 17: Primerjalna tabela po kriteriju vrednotenja investicijske vrednosti v EUR

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	5	Varianta ima najnižjo investicijsko vrednost	1
A2	4	Varianta ima srednjo investicijsko vrednost	2
A3	3	Varianta ima najvišjo investicijsko vrednost	3
B1	3	Varianta ima višjo investicijsko vrednost	2
B2	4	Varianta ima nižjo investicijsko vrednost	1
C1	5	Varianta ima najnižjo investicijsko vrednost	1
C2	4	Varianta ima srednjo investicijsko vrednost	2
C3	2	Varianta ima najvišjo investicijsko vrednost	3
D1	5	Glede na investicijo, ki znaša 53.409.114 EUR je varianta uvrščena na prvo mesto.	1
D2	5	Glede na investicijo, ki znaša 54.021.246 EUR je varianta uvrščena na drugo mesto.	2
D3	4	Glede na najdražjo investicijo je varianta uvrščena na zadnje mesto	3
E1	3	Glede na investicijo, ki znaša 337.965.866 EUR je varianta uvrščena na četrto mesto.	4
E2	4	Glede na investicijo, ki znaša 287.493.325 EUR je varianta uvrščena na drugo mesto.	2
E3	2	Glede na največjo investicijo je varianta uvrščena na zadnje mesto.	5
E4a	5	Glede na najmanjšo investicijo je varianta uvrščena na prvo mesto.	1
E4b	4	Glede na investicijo, ki znaša 308.929.423 EUR je varianta uvrščena na tretje mesto.	3
F1	4	Glede na podrobnejšo oceno 4.3 je varianta zasedla mesto 3. Čeprav je od variante F6 malenkostno cenejša, pa je zaradi velike dolžine dobila nekoliko slabšo oceno od variante F6.	3
F2	3	Glede na oceno tri je varianta zasedla mesto 6	6

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
F3a	5	Glede na oceno pet je varianta na prvem mestu.	1
F3b	4	Glede na podrobnejšo oceno 4.2 je varianta zasedla mesto štiri	4
F4a	2	Glede na oceno dva je varianta na predzadnjem mestu	7
F4b	2	Glede na oceno ena je varianta na zadnjem mestu	8
F5	4	Glede na podrobnejšo oceno 4.0 je varianta zasedla mesto pet	5
F6	4	Glede na podrobnejšo oceno 4.45 je varianta zasedla mesto 2	2

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.2.9. Izgubljene višine

OPIS KRITERIJA

Ocena po kriteriju izgubljenih višin na trasi HC je pridobljena računsko glede na razliko v višinah začetne in končne točke na eni strani, ter seštevkom vseh višin na drugi strani, kar se izkazuje z neko skupno dodatno višino. Ta se v ekonomskem smislu odraža v dodatnih ukrepih med gradnjo (pasovi za počasna vozila, odvodnja...), še bolj pa v ekonomiki vožnje osebnih in tovornih vozil.

Preglednica 18: Primerjalna tabela po kriteriju vrednotenja izgubljenih višin na trasi HC

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	Med variantama A1 in A2 je razlika zelo majhna	2
A2	3	Med variantama A1 in A2 je razlika zelo majhna	3
A3	5	Varianta z najmanjšo izgubo višin, vendar je upoštevana krajša trasa	1
B1	4	Varianta ima najmanj izgubljenih višin	1
B2	3	Varianta B2 ima za 17% večje izgube višin, glede na varianto B1	2
C1	5	Med variantama C1 in C2 je razlika minimalna	1
C2	5	Med variantama C1 in C2 je razlika minimalna	2
C3	2	Trasa ima razgiban potek in velike izgube višin	3
D1	2	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 2.2, kar jo uvršča na drugo mesto.	2
D2	2	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 1.8, kar jo uvršča na zadnje mesto.	3
D3	5	Edina z oceno 5 in je uvrščena na prvo mesto.	1
E1	3	Glede na oceno tri je uvrščena na tretje mesto	3
E2	2	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 1.94, kar jo uvršča na četrto mesto.	4
E3	2	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 1.93, kar jo uvršča na peto mesto.	5
E4a	5	Glede na najboljšo oceno je uvrščena na prvo mesto	1
E4b	4	Glede na ocen štiri je uvrščena na drugo mesto.	2

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
F1	2	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 1.64, kar jo uvršča na četrto mesto.	4
F2	1	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 1.16, kar jo uvršča na osmo mesto.	8
F3a	1	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 1.27, kar jo uvršča na šesto mesto.	6
F3b	1	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 1.20, kar jo uvršča na sedmo mesto.	7
F4a	4	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 3.67, kar jo uvršča na drugo mesto.	2
F4b	2	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 1.55, kar jo uvršča na peto mesto.	5
F5	5	Edina z oceno 5in se uvršča na prvo mesto.	1
F6	3	Podrobnejša ocena po kriteriju izgubljenih višin je 2.60, kar jo uvršča na tretje mesto.	3

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.2.10. Krivinska karakteristika

OPIS KRITERIJA

Krivinska karakteristika trase je vrednost, ki izraža razmerje med seštevkom vseh središčnih kotov krivin in dolžinami teh krivin. Na posamezni trasi se upoštevajo krivine in prehodnice, pri premah pa je potrebno upoštevati samo tiste, ki so dolge do 200m. Korigirana dolžina vseh upoštevanih elementov ni enaka dolžini trase ampak se pri dolžini preme (daljše od 200m) upošteva samo teh 200m. Tako pridobljena Korigirana krivinska karakteristika dejansko pomeni neko osnovo za primerjavo med variantami. Bolje ocenjene so trase, katerih Korigirana KK je manjša in obratno, kar pomeni da je bolje ocenjena trasa bolj iztegnjena (brez upoštevanja premic). Brez korekcija namreč prihaja do anomalije, ko je sicer nevarnejša trasa z dolgimi premami, ki ji sledijo majhni radiji, boljša od trase z dolgimi loki in kratkimi premami.

Preglednica 19: Primerjalna tabela po kriteriju vrednotenja krivinske karakteristike trase HC

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	5	Varianta izkazuje najnižjo Korigirano KK	1
A2	4	Varianta izkazuje povprečno Korigirano KK	2
A3	3	Varianta izkazuje najvišjo Korigirano KK	3
B1	5	Med variantama ni bistvene razlike, nekoliko nižja Korigirana KK uvršča varianto B1 na prvo mesto	1
B2	4	Med variantama ni bistvene razlike, nekoliko višja Korigirana KK uvršča varianto B2 na drugo mesto	2
C1	5	Med variantami so zelo majhne razlike, najnižja Korigirana KK uvršča varianto C1 na prvo mesto	1
C2	5	Med variantami so zelo majhne razlike, srednja vrednost Korigirane KK uvršča varianto C2 na drugo mesto	2
C3	5	Med variantami so zelo majhne razlike, najvišja Korigirana KK uvršča varianto C3 na tretje mesto	3
D1	1	Trasa vsebuje kar 2.165 m prem, ki se v Korigirani KK	3

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
		ne upoštevajo in predstavljajo skoraj 1/3 dolžine celotne trase. Glede na Korigirano KK je uvrščena na tretje mesto	
D2	2	Trasa D2 v primerjavi z D1 vsebuje bistveno maj prem, od tod tudi drugačna Korigirana KK, kar jo uvršča pred traso D1, vendar pa zaradi drugačnih lastnosti za traso D3.	2
D3	5	Trasa po Korigirani KK kaže najmanjšo vrednost, vendar pa je povsem neprimerljiva z variantama D1 in D2, saj je daljša in povezuje drugo končno točko.	1
E1	5	Trasa variante E1 vsebuje 1439.47 m prem, ki v Korigirani KK niso upoštevane, njena Kor KK pa tako izkaže najmanjšo vrednost.	1
E2	3	Trasa je zaradi velikega števila krožnih lokov daljše dolžine s svojo Korigirano KK uvrščena na peto mesto.	5
E3	5	Trasa variante E3 vsebuje kar 4425,53 m prem (več kot 1/3 celotne trase), ki v Korigirani KK niso upoštevane. Njena Kor KK je tako za odtenek nižja od Kor KK trase E1, ki je uvrščena na prvo mesto.	2
E4a	3	Trasa variante E3 vsebuje 1616.54m preme, ki se ne upoštevajo v Kor KK, kar je ca 12% dolžine. S svojo vrednostjo pa se uvršča na četrto mesto.	4
E4b	4	Trasa variante E3 vsebuje 1317,8m preme, ki se ne upoštevajo v Kor KK, kar je ca 11% dolžine. S svojo vrednostjo pa se uvršča na tretje mesto.	3
F1	5	Trasi F1 in F2 sta si zelo podobni, obe sta del zahodnega koridorja in obe imata nizke vrednosti Kor KK. Trasa F1 pa ima v primerjavi s traso F2 manjšo dolžino neupoštevanih prem, kar jo uvršča na prvo mesto.	1
F2	4	Trasi F2 in F1 sta si zelo podobni, obe sta del zahodnega koridorja in obe imata nizke vrednosti Kor KK. Trasa F2 ima v primerjavi s traso F1 več 2km več neupoštevanih prem, kar jo uvršča za traso F1 na drugo mesto.	2
F3a	2	Trasi F3a in F3b sta si zelo blizu, vendar je trasa F3a s svojo vrednostjo 83.71 boljša od trase F3b	5
F3b	2	Trasi F3a in F3b sta si zelo blizu, vendar je trasa F3b s svojo vrednostjo 86.19 slabša od trase F3a	6
F4a	2	Trasi F4a in F4b sta si zelo blizu, vendar je trasa F4a s svojo vrednostjo 72.18 boljša od trase F4b	3
F4b	2	Trasi F4a in F4b sta si zelo blizu, vendar je trasa F4b s svojo vrednostjo 73.05 slabša od trase F4a	4
F5	1	Trasa s svojo vrednostjo Kor KK, ki znaša 122.24 bistveno odstopa od osatlih, zato je uvrščena na zadnje mesto	8
F6	2	Trasa je slabša od primerljivih in je uvrščena na sedmo mesto.	7

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.2.11. Etapnost gradnje

OPIS KRITERIJA

Etapnost gradnje je ocenjena kot možnost navezave novozgrajenega odseka HC na obstoječo prometno mrežo. Ta kriterij je obraten kriteriju prometa med gradnjo. Bližje kot so prometne povezave, več kot je prometa na njih, boljša je možnost etapnosti in takojšnje navezave novozgrajenega odseka na obstoječo mrežo.

Preglednica 20: Primerjalna tabela po kriteriju vrednotenja etapnosti gradnje HC

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	Varianta zelo podobna varianti A2, zaradi bolj uravnoveženih dolžin etap se uvršča pred njo	2
A2	3	Varianta zelo podobna varianti A1, zaradi manj uravnoveženih dolžin etap se uvršča za njo	3
A3	5	Varianta ima več možnih etap, ki navezujejo glavno cesto in najbolj uravnovežene dolžine etap	1
B1	4	Varianta ima manjše število možnih etap, povprečna dolžina je daljša	2
B2	5	Varianta ima večje število možnih etap, povprečna dolžina je krajša	1
C1	5	Varianta ima največje število možnih etap, povprečna dolžina etape je najkrajša	1
C2	4	Varianta ima število direktnih etap kot varianta C3, vendar ima možnost dodatne etape. Tudi povprečna dolžina in najdaljša etapa sta krajši, zato se uvršča pred varianto C3	2
C3	3	Varianta ima najmanjše število možnih etap, povprečna dolžina in največja dolžina etape sta najdaljši	3
D1	2	Varianta ni smiselno deliti na etape	2
D2	2	Varianta je manj primerna za etapno gradnjo	3
D3	5	Varianta ima več možnih etap, ki navezujejo glavno cesto	1
E1	2	Etapnost je možna, vendar malo koristna	3
E2	2	Ocena podobna kot E1	4
E3	2	Ocena podobna kot E1	5
E4a	4	Varianta ima večje število možnih etap, povprečna dolžina je krajša	1
E4b	4	Varianta je skoraj enaka kot E4a	2
F1	4	Varianta ima večje število možnih etap, povprečna dolžina je kratka	2
F2	4	Varianta ima večje število možnih etap	3
F3a	1	Varianta nima opravičljivih etap	6
F3b	1	Varianta nima opravičljivih etap	7
F4a	2	Varianta ima eno možno etapo	4
F4b	2	Varianta ima eno možno etapo	5
F5	1	Varianta nima opravičljivih etap	8
F6	4	Varianta ima več možnih etap, povprečna dolžina je kratka	1

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

SINTEZNO VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANT S FUNKCIONALNEGA VIDIKA

V tabeli so združene stopnje primernosti posameznih odsekov (A, B, C, D, E, F) glede na posamezne gradbeno – tehnične kriterije. Skupna ocena primernosti posameznega odseka in vrstni red variant sta dobljena na podlagi izračunanih povprečnih vrednosti ocen vseh kriterijev.

Preglednica 21: Skupna preglednica ocen stopnje primernosti variant s funkcionalnega vidika

	Krit1	Krit2	Krit3	Krit4	Krit5	Krit6	Krit7	Krit8	Krit9	Krit10	Krit11	Povprečna ocena	vrstni red
A1	5	3	3	4	3	4	3	5	4	5	4	3,91	1
A2	3	4	2	3	4	3	4	4	3	4	3	3,36	3
A3	2	5	4	2	5	5	2	3	5	3	5	3,73	2
B1	5	3	2	3	2	3	3	3	4	5	4	3,36	2
B2	5	5	3	2	3	4	4	4	3	4	5	3,82	1
C1	5	4	4	5	5	5	3	5	5	5	5	4,64	1
C2	4	4	3	5	4	4	3	4	5	5	4	4,09	2
C3	4	4	2	3	2	3	4	2	2	5	3	3,09	3
D1	5	2	4	5	3	5	3	5	2	1	2	3,36	3
D2	4	2	5	4	4	5	3	5	2	2	2	3,45	2
D3	4	4	5	4	5	4	3	4	5	5	5	4,36	1
E1	4	2	3	2	3	3	3	3	3	5	2	3,00	5
E2	5	5	5	3	3	3	3	4	2	3	2	3,45	3
E3	4	4	4	3	3	2	3	2	2	5	2	3,09	4
E4a	4	3	4	4	4	4	2	5	5	3	4	3,82	1
E4b	5	3	3	5	4	3	2	4	4	4	4	3,73	2
F1	2	3	4	2	5	5	2	4	2	5	4	3,45	2
F2	2	5	2	3	5	5	3	3	1	4	4	3,36	3
F3a	2	4	4	2	3	4	4	5	1	2	1	2,91	5
F3b	4	3	3	2	2	3	5	4	1	2	1	2,73	7
F4a	3	4	2	3	3	3	4	2	4	2	2	2,91	5
F4b	4	3	2	3	2	2	4	2	2	2	2	2,55	8
F5	5	3	4	5	4	4	4	4	5	1	1	3,46	1
F6	4	2	5	2	4	5	1	4	3	2	4	3,27	4

LEGENDA: Krit1 - kriterij 1: Dolžina trase HC
 Krit2 - kriterij 2: Število in ustreznost priključkov na HC
 Krit3 - kriterij 3: Predvideni večji objekti na trasi HC
 Krit4 - kriterij 4: Predvideni večji zidovi na trasi HC
 Krit5 - kriterij 5: Geološke razmere na trasi HC
 Krit6 - kriterij 6: Potreben čas za gradnjo HC
 Krit7 - kriterij 7: Promet med gradnjo HC
 Krit8 - kriterij 8: Investicijska vrednost v EUR
 Krit9 - kriterij 9: Izgubljene višine na trasi HC
 Krit10 - kriterij 10: Krivinska karakteristika trase HC
 Krit11 - kriterij 11: Etapnost gradnje HC

POMEN OCEN PRIMERNOSTI: 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.3 Varstveni vidik

Rezultati vrednotenja in primerjave posameznih variant z varstvenega vidika, izhajajo iz okoljskega poročila, v katerem so opredeljeni, opisani in ovrednoteni pomembni vplivi izvedbe načrtovanega posega na okolje, ohranjanje narave, varstvo človekovega zdravja in kulturne dediščine ter možne alternative, ki upoštevajo okoljske cilje in značilnosti območja, na katerega se načrtovane variante nanašajo. Metodologija izbora okoljskih prvin v okoljskem poročilu izhaja iz Uredbe o okoljskem poročilu in podrobnejšem postopku celovite presoje vplivov izvedbe planov na okolje (Ur. l. RS, št. 73/05; v nadaljnjem besedilu: uredba).

Pretvorba ocen podanih na podlagi uredbe v ocene primernosti, ki so uporabljene v študiji variantnih rešitev, je izvedena po strokovnih merilih izdelovalcev posameznih segmentov okoljskega poročila. Glede na to, da nekega univerzalnega in objektivnega ključa za pretvorbo ni, je bila le ta subjektivna in v skladu z opisno oceno primernosti.

Za vrednotenje in primerjavo variant so obravnavani naslednji kriteriji (oziroma segmenti okolja kot jih imenujejo izdelovalci okoljskega poročila):

- podzemne vode,
- površinske vode,
- podnebne spremembe,
- kakovost zraka,
- hrup,
- kmetijske površine,
- gozd kot naravni vir,
- flora, favna in habitatni tipi,
- zavarovana območja in območja natura 2000,
- naravne vrednote in ekološko pomembna območja,
- kulturna dediščina in
- krajina.

2.3.1. Podzemne vode

Okoljska cilja predmetnega plana sta zagotovitev gradnje in zagotovitev obratovanja predmetnega plana, ki ne bosta pomembno vplivala na poslabšanje hidrološkega in kemijskega stanja podzemne vode ter posredno na kakovost in količine pitne vode iz sistemov javne oskrbe s pitno vodo. Kriteriji za oceno vplivov predmetnega plana na razmere v podzemni vodi in za oceno doseganja opredeljenih ciljev so opredeljeni z navedenimi predpisi. Indikativni kazalec vplivov obravnavanih cestnih objektov na razmere v podzemni vodi je ogroženost podzemne vode, ki se izrazi s statusom ogroženosti vodnega telesa podzemne vode zaradi vplivov plana na vodni režim, kakovost vode in obremenitve z nevarnimi snovmi, skladno z določili Zakona o vodah.

Vplivno območje tras predmetnega plana se nahajajo na območju vodnih teles VTPodV_1002 – Savinjska dolina, VTPodV_1005 – Karavanke, VTPodV_1006 – Kamniško – Savinjske Alpe, VTPodV_1009 – Spodnji del Savinje do Sotle in VTPodV_3013 – Vzhodne Alpe. V obstoječem stanju so na razpolago osnovni podatki o obremenitvah podzemne vode za aluvialni vodonosnik VTPodV - 1002: na večini mest vzorčenja so izmerjene povišane vsebnosti nitrata,

na posameznih mestih tudi različnih pesticidov (atrazin, terbutilazin, metolaklor in bentazon). Specifične so obremenitve podtalnice v Medlogu z 1,1,2,2-tetrakloroetilenom. Na večini mest vzorčenja podzemna voda ne ustreza kriterijem za dobro kemijsko stanje. Dodatne informacije o razmerah v podzemni vodi so pridobljene iz programa monitoringa pitne vode za oskrbovalno območje Prevalje, oskrbovalno območje Dravograd, oskrbovalno območje Pameče, oskrbovalno območje Šmartno pri Slovenj Gradcu, oskrbovalno območje Mislinjska Dobrava in oskrbovalno območje Velenje. Skupno število prebivalcev, ki se oskrbuje iz navedenih oskrbovalnih območij je 31000.

V splošnem lahko ugotovimo, da trase potekajo po območju medzrnskih vodonosnikov, deloma prečkajo vodonosnike z razpoklinsko in kraško razpoklinsko poroznostjo. Večina vodonosnikov katere prečkajo trase je dobro prepustnih in imajo slabo zaščitno funkcijo nezasičene cone. Izjema so magmatske kamnine in visoko metamorfne kamnine, ki se pojavljajo na južnem delu variant plana, ki ležijo severneje od dobro prepustnih kvartarnih kamenin na jugu in slabše prepustne predkvartarne kamnine medzrnske poroznosti. Za večino dobro prepustnih vodonosnikov, preko katerih poteka trasa, lahko ugotovimo, da je njihov režim močno odvisen od napajanja iz padavin in napajanja iz ne zablatenih vodotokov, ki jih prečkajo.

Glede poteka tras predmetnega plana in vplivov na podzemne vode je ugotovljeno: a) variante, pri katerih trasa prečka WO I so sprejemljive le z izvedbo omilitvenih ukrepov oz. optimizacije, to so E4a in E4b, b) variante, pri katerih trase potekajo v neposredni bližini WO, to so B1, D3, E3 in F1, so manj primerne, vendar je lahko ocena tudi ugodnejša, v kolikor v času gradnje trasa ne posega v vodno telo podzemne vode, c) variante, ki ne potekajo po WO ali v bližini WO se med seboj ne razlikujejo tako pomembno, da bi jih lahko na osnovi razlik razvrstili v prednostni red. Glede na ugotovljene vplive tras variant predmetnega plana na razmere v podzemni predlagamo po posameznih odsekih naslednje variante: »A« - A1, A2 ali A3, »B« - B2, »C« - C1, C2 ali C3, »D« - D1 ali D2, »E« - E1 ali E2, »F« - F2, F3a ali F3b, F4a ali F4b, F5, F6 in »N« - N1, N2, N3, N4 ali N5.

Potencialne vplive plana je možno obvladovati že z izvajanjem gradbenih in zemeljskih del v skladu s kriteriji tehničnih predpisov in standardov. Predlagani omilitveni ukrepi so splošni, opredeljeni so že v obstoječih predpisih in tehničnih dokumentih, njihovo izvajanje je praviloma samoumevno in ne vplivajo na spremembo ocene vplivov. Druge posebne rešitve za možne variante obravnavanega plana niso potrebne. Izjema so variante, ki potekajo po WO (posebej to velja za varianti E4a in E4b), ki ob upoštevanju trase realnih izmer cestnega telesa in ocenjenega depresijskega lijaka vodnega zajetja, potekata po WO I. Zanje je potrebno upoštevati določila Odloka o varstvu virov pitne vode na območju Mo Velenje (za vodni zajetji Lampret in Čujež). Prav tako je potrebno upoštevati, za primer, da je ena izmed njih izbrana (ob upoštevanju kriterijev za druga področja izdelave OP) za izvedbeno verzijo trase predmetnega plana, tudi rezultate geoloških in hidrogeoloških raziskav vplivnega območja obeh vodnih zajetij o možnosti izvedbe ustrezne zaščite v času gradnje in tudi v času obratovanja.

Cilj spremljanja stanja podzemnih vod na vplivnem območju obravnavanega plana je ohranjanje dobrega kemijskega stanja podzemne vode in njenega vodnega režima v povezavi z javno oskrbo s pitno vodo. Indikativni kazalec vplivov obravnavanih cestnih objektov na razmere v podzemni vodi so povečane obremenitve podzemne vode s škodljivimi oz.

nevarnimi snovmi (po izvoru iz prometa, na primer težke kovine, organske spojine, med njimi mineralna olja, policiklični aromatski ogljikovodiki - PAO, hlapni aromatski ogljikovodiki - benzen, druge sestavine goriv, na primer MTBE, metiltetrabutileter).

Na vplivnem območju obravnavanega plana v času izdelave okoljskega poročila ni mest vzorčenj, ki bi bila vključena v obstoječe programe monitoringov podzemne vode v Sloveniji. Zato je smiselno že v fazi načrtovanja plana predvideti tudi izgradnjo mest vzorčenj na vplivnem območju plana, južno od trase izbrane variante. Iz navedenega sledi, da se lahko program monitoringa v podrobnostih načrtuje šele potem, ko je izbrana varianta plana (ali v okviru izdelave PVO za izbrano varianto plana).

Preglednica 22: Ocena primernosti variant glede pričakovanih vplivov na razmere v podzemni vodi

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-3
A2	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-3
A3	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-3
B1	2	Trasa poteka po W/O, vplivi pričakovani v času gradnje in obratovanja.	2
B2	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1
C1	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-3
C2	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-3
C3	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-3
D1	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-2
D2	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-2
D3	2	Trasa poteka po W/O, vplivi pričakovani v času gradnje in obratovanja.	3
E1	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-2
E2	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-2
E3	2	Trasa poteka po W/O, vplivi pričakovani v času gradnje in obratovanja.	3-1
E4a	2	Trasa poteka po W/O, vplivi pričakovani v času gradnje in obratovanja.	3-2
E4b	2	Trasa poteka po W/O, vplivi pričakovani v času gradnje in obratovanja.	3-3
F1	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-8
F2	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-8

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
F3a	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-8
F3b	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-8
F4a	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-8
F4b	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-8
F5	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-8
F6	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-8
N1	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-5
N2	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-5
N3	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-5
N4	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-5
N5	5	Vplivi na razmere v podzemni vodi le v času gradnje, drugi vplivi niso pričakovani.	1-5

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.3.2. Površinske vode

Okoljski cilj plana so zagotovitev gradnje in obratovanje predmetnega plana, ki ne bo vplival (plan) na hidromorfološke lastnosti in poplavno varnost ter kemijsko stanje površinskih vodotokov, ki se nahajajo na vplivnem območju plana. Indikativni kazalec vplivov obravnavanih cestnih objektov na razmere v površinskih vodah je ogroženost površinskih voda, ki se izrazi s statusom ogroženosti vodnega telesa površinske vode in pomembnih sprememb oz. poslabšanja morfoloških značilnosti površinskih voda. Kemijsko stanje in hidromorfološko stanje površinskega vodotoka sta skupaj z biološkim stanjem površinskega vodotoka podlaga za oceno ekološkega statusa/potenciala površinskega vodotoka. Vplivi plana na okoljske cilje se vrednotijo preko kazalcev: a) »Ogroženost kakovosti površinskega vodotoka«, b) »Sprememba hidromorfološkega stanja površinskega vodotoka«, c) »Sprememba poplavne varnosti na območju tras predmetnega plana.

Variante predmetnega plana gradnje državne ceste med AC A1 Šentilj-Koper in mejo z Republiko Avstrijo potekajo na območju vodnih teles: SI322VT7 Drava Mislinja VT Mislinja povirje – Slovenj Gradec, SI322VT7 Drava Mislinja VT Mislinja Slovenj Gradec – Otiški vrh, SI32VT30 Drava Meža VT Meža rna na Koroškem – Dravograd, SI3VT359 Drava Drava kMPVT Drava Dravograd – Maribor, SI332VT3 Drava Mutska Bistrica VT Mutska Bistrica, SI162VT3 Sava Paka VT Paka povirje – Velenje, SI162VT7 Sava Paka VT Paka Velenje – Skorno, SI162VT9 Sava Paka VT Paka Skorno – Šmartno, SI1624VT Sava Paka UVT Velenjsko

jezero, S116VT17 Sava Savinja VT Savinja povirje – Letuš, S116VT70 Sava Savinja VT Savinja Letuš – Celje in S1164VT7 Sava Bolska VT Bolska Kapla – Latkova vas. Med večjimi vodotoki je potrebno omeniti po pomenu v skladu z določili Zakona o vodah vodotoke 1. reda, reke Savinjo, Dravo, Meža z Mislinjo in Pako. Vsi preostali vodotoki, ki se nahajajo na vplivnem območju variant tras predmetnega plana so vodotoki 2. reda. Vodotoki 1. in 2. reda, ki se nahajajo na območju variant tras predmetnega plana imajo snežno dežni režim (nival – pluvial) z značilnima hidrološkima vrhoma v maju in nekoliko manjšim v novembru ter značilnim minimumom v zimskih mesecih in v avgustu.

Za vodotoke 1. reda, reke Drava, Savinja, Meža, Mislinja in Paka velja ugotovitev, da so v obstoječem stanju v »dobrem kemijskem stanju« z vidika obremenitev z onesnaževali, to pomeni obremenitev z nevarnimi snovmi s prednostnega seznama nevarnih snovi splošne vodne direktive in z relevantnimi snovmi (ugotovljene vsebnosti ne presegajo mejnih vrednosti opredeljenih s predpisi RS). Potrebno je omeniti obremenitve sedimenta reke Drave, Meže in Savinje s svincem, kadmijem in cinkom (posledica obremenitev vodnih sistemov rek s tehnološkimi odpadnimi vodami z Mežiške doline in z območja Avstrije – reki Drava in Meža oz. z območja Celjskega industrijskega bazena – reka Savinja). Omenjene obremenitve postanejo predmet predvidenega plana v kolikor bodo za izvedbo plana izbrane variante, za katere bo potreben tudi poseg neposreden poseg v vodni sistem vodotokov. Za reko Pako in vodotoke 2. razreda pa velja ugotovitev: glede fizikalno – kemijskih parametrov je osnovna značilnost odvisnost razmer s kisikom od hidroloških razmer in od obremenitev z odpadnimi snovmi iz komunalne infrastrukture in obratov kmetijskega gospodarstva. Razmere se zato praviloma v času povišanih zračnih temperatur poslabšajo in dosegaajo na posameznih odsekih vodnega toka stanje anaerobnosti. Povečane obremenitve površinskih vodotokov se kažejo v povečanih vsebnostih snovi organske narave, izraženimi s celokupnim organskim ogljikom (TOC) in kemijsko potrebo po kisiku (KPK). Sočasno je v površinskih vodotokih prisoten amonij, ki predstavlja občasno nesprejemljive razmere za ribištvo. Pomembna značilnost površinskih vodotokov so obremenitve s pesticidi. Slednje so lahko v posameznih letnih obdobjih povečane. Variante C1, C2, C3, D1 in F1 prečijo območja katastrofalnih poplav. Variante plana prečijo različno morfološko kategorizirane vodotoke. V splošnem lahko za vodotoke, ki gravitirajo proti območju variant plana zapišemo, da imajo dežno – snežni vodni režim. To pomeni, da je njihova vodnatost povezana s padavinami. Ob močnih deževjih in v času topljenja snega lahko pričakujemo, da bodo vodotoki močno porasli, poplavna varnost pa poslabšala.

Variante z manjšim številom prečenj površinskih vodotokov so prednostne zaradi pričakovanih manjših vplivov na razmere v površinskih vodotokih v času gradnje. Glede na poplavnost območja je možno pričakovati, da bodo variante C1, C2, C3, D1 in F1 zaradi zmanjšanja izlivne površine povečale poplavno območje in vplivale na poplavno varnost. Kot je razvidno, sta pod vplivom ali pa vsaj v bližini pogostih poplav, odseka E2 in E3. Seveda pa je potrebno za zanesljivo oceno poplavne varnosti izdelati presojo vpliva načrtovane gradnje na vode in vodni režim (hidrološko-hidravlična analizo, vključno s hidravličnimi izračuni, oceno novih odtočnih razmer in poplavne varnosti kot posledico načrtovane gradnje). Po podatkih ARSO-MOP so te variante pod vplivom rednih poplav. Variante, pri katerih trasa prečka WO I so manj sprejemljive zaradi pričakovanih dodatnih delih zaradi zaščite sistema vodotoka pred pronicanjem vode v tla, to so E4a in E4b. Variante, pri katerih trase potekajo v neposredni bližini WVO, to so B1, D3, E3 in F1, so manj sprejemljive zaradi pričakovanih dodatnih delih

zaradi zaščite sistema vodotoka pred pronicanjem vode v tla. Glede na ugotovljene vplive tras variant predmetnega plana na razmere v podzemni so predlagane po posameznih odsekih naslednje variante: »A« - A1, A2 ali A3, »B« - B2, »C« - C1, C2 ali C3, »D« - D1 ali D2, »E« - E1 in nato E2, »F« - F2, F3b, F4a ali F4b in »N« - N1, N2, N3 ali N4.

Cilj spremljanja stanja površinskih vod na vplivnem območju obravnavanih cestnih objektov je ohranjanje obstoječe stabilnosti brežin vodotokov in kakovosti vode. Indikativna kazalca vplivov obravnavanih cestnih objektov na razmere v površinskih vodah sta sprememba kategorizacije vodotokov po morfološkem značaju in povečane obremenitve površinskih voda s škodljivimi oz. nevarnimi snovmi (po izvoru iz prometa, na primer težke kovine, organske spojine, med njimi mineralna olja, policiklični aromatski ogljikovodiki - PAO, hlapni aromatski ogljikovodiki - benzen, druge sestavine goriv, na primer MTBE, metiltetrabutileter). Kemijsko stanje površinskih voda in hidrološke razmere se na širšem geografskem območju obravnavanega plana spremljajo z monitoringi: a) Program Monitoring površinskih voda Slovenije, MOP – ARSO, b) Program Monitoring kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih vrst rib, MOP – ARSO. Navedeni monitoringi se izvajajo na rekah Drava, Mečža, Savinja in Paka. Zato je primerno, da se v času gradnje in v času obratovanja za spremljanje vplivov gradnje in obratovanja uporabijo podatki, ki nastajajo v okviru obstoječih programov. Navedeni programi ne vključujejo drugih vodotokov s vplivnega območja predvidenega plana. Zato je potrebno že v fazi načrtovanja plana predvideti izvedbo programa spremljanja stanja okolja oz. razmer na površinskih vodotokih na vplivnem območju plana.

Preglednica 23: Ocena primernosti variant glede pričakovanih vplivov na razmere v površinski vodi

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-3
A2	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-3
A3	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-3
B1	2	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – prečenj VO.	2
B2	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1
C1	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-3

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
C2	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-3
C3	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-3
D1	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-2
D2	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-2
D3	3	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Posebne zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – prečenje VVO.	3
E1	4	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	2
E2	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1
E3	2	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Posebne zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – prečenje VVO.	3
E4b	1	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Posebne zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – prečenje VVO.	4-5
E4b	1	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – ni odločilno. Posebne zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – prečenje VVO.	4-5
F1	3	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Posebne zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – prečenje VVO.	8
F2	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-4
F3a	4	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje	5

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
		sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	
F3b	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-4
F4a	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-4
F4b	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-4
F5	3	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	6-7
F6	3	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	6-7
N1	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-4
N2	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-4
N3	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-4
N4	5	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	1-4
N5	4	Posebne zahteve glede kakovosti površinskih voda za življenje sladkovodnih rib. Število prehodov površinskih vodotokov – odločilno. Ni posebnih zahtev glede ravnanja s padavinskimi vodami – ni prečenj VVO.	5

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.3.3. Podnebne spremembe

Okoljski cilj plana je zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, izbrani kazalec stanja okolja je emitirana količina toplogrednih plinov (izražena v ekvivalentu CO₂). Vrednosti kazalca smo računali za stanje brez izvedbe plana (obstoječe cestno omrežje) v letih 2015 in 2035 ter za stanje z izvedbo plana v letu 2035 po 12 kombinacijah na odseku od meje do Slovenj Gradca (K1 do K12) in 20 kombinacijah na odseku od Slovenj Gradca do avtoceste A1 (K13 do K32). Pri tem predstavlja leto 2015 ničelno stanje pred izvedbo plana, 2035 pa 20-letno plansko obdobje.

Ugotavljamo, da je neposredni in daljinski (skupen) vpliv izvedbe plana za kombinacije na nadodseku I (do Slovenj Gradca) pozitiven, zaradi majhnih razlik v vrednostih kazalcev med posameznimi variantami (manj kot 0,3 %), ki bodo v primeru izvedbe katerekoli od kombinacije trajne, so vse kombinacije enako primerne in vrstnega reda ne moremo podrobneje določiti. Za vse kombinacije na nadodseku II (od Slovenj Gradca do A1) je vpliv nebistven do pozitiven, razlike med posameznimi kombinacijami so nekoliko večje kot na nadodseku I, vse kombinacije so primerne, sledijo pa si: K27, K19, K15, K28, K20, K23, K16, K25, K24, K13, K29, K26, K21, K17, K30, K18, K14, K22 in K32; kot najslabša se je izkazala kombinacija K31.

Iz nekaterih kombinacij smo lahko ugotovili tudi primernost posameznih variant. Tako je med variantami A najugodnejša A3, med variantami B B2, med variantami C C3, med variantami D pa D1, med variantama F3a in F3b je ugodnejša F3b in med F4a in F4b je ugodnejša F4b. Ostalih variant na podlagi predlaganih kombinacij variant medsebojno ni bilo možno primerjati. Kot alternativo predlagamo, da se v primeru kombinacije K31 uredi dodatna navezovalna cesta, ki bo povezovala priključek Velenje sever in mesto Šoštanj po severnem delu Velenja. Izvajanje omilitvenih ukrepov v času obratovanja (izvedbe plana) v skladu z zakonskimi zahtevami in na podlagi ugotovitev tega poročila ni potrebno, prav tako ne spremljanje stanja okolja. Ocenjujemo, da je vpliv izvedbe plana v vseh 12 + 20 kombinacijah sprejemljiv. Okoljski cilj plana je izpolnjen.

Preglednica 24: Ocena primernosti kombinacij variant glede vplivov na podnebne spremembe

Kombinacije variant	Ocena primernosti	Vrstni red
K01 = A1 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K02 = A2 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K03 = A3 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K04 = A1 + B1 + C3 + P1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K05 = A2 + B1 + C3 + P2	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K06 = A3 + B1 + C3 + P3	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K07 = A1 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K08 = A2 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K09 = A3 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K10 = A1 + B2 + C3 + P1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K11 = A2 + B2 + C3 + P2	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K12 = A3 + B2 + C3 + P3	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K13 = D1 + E1 + F1 + N5	primerna do bolj primerna (4)	8-10
K14 = D2 + E1 + F1 + N5	primerna (3)	15-18

Kombinacije variant	Ocena primernosti	Vrstni red
K15 = D1 + E2 + F2 + N1	primerna do bolj primerna (4)	3-5
K16 = D2 + E2 + F2 + N1	primerna do bolj primerna (4)	6-7
K17 = D1 + E2 + F3a + N1	primerna do bolj primerna (4)	12-14
K18 = D2 + E2 + F3a + N1	primerna (3)	15-18
K19 = D1 + E2 + F3b + N1	primerna do bolj primerna (4)	1-2
K20 = D2 + E2 + F3b + N1	primerna do bolj primerna (4)	3-5
K21 = D1 + E3 + F4a + N3	primerna do bolj primerna (4)	12-14
K22 = D2 + E3 + F4a + N3	primerna (3)	15-18
K23 = D1 + E3 + F4b + N3	primerna do bolj primerna (4)	6-7
K24 = D2 + E3 + F4b + N3	primerna do bolj primerna (4)	8-10
K25 = D1 + E3 + F4a + N4	primerna do bolj primerna (4)	8-10
K26 = D2 + E3 + F4a + N4	primerna do bolj primerna (4)	12-14
K27 = D1 + E3 + F4b + N4	primerna do bolj primerna (4)	1-2
K28 = D2 + E3 + F4b + N4	primerna do bolj primerna (4)	3-5
K29 = D1 + E3 + F6 + N3	primerna do bolj primerna (4)	11
K30 = D2 + E3 + F6 + N3	primerna (3)	15-18
K31 = D3 + E4 + F6 + N3	manj primerna (2)	20
K32 = D3 + E4 + F5 + N2	primerna (3)	19

2.3.4. Kakovost zraka

Izbrana sta bila dva okoljska cilja plana: zmanjšanje emisij onesnaževal ter ohranjanje in izboljšanje kakovosti zunanjega zraka. Kazalca stanja okolja sta za prvi cilj emitirana količina onesnaževal (skupni dušikovi oksidi - NO_x, hlapne organske spojine - HOS in žveplov dioksid - SO₂) in za drugega število prebivalcev, ki živijo v območju, v katerem se lahko ob najneugodnejših pogojih širjenja onesnaženega zraka pojavljajo čezmerne koncentracije onesnaževal, zaradi prometa po obravnavanem cestnem omrežju-vplivnem območju. Vrednosti kazalcev smo računali za stanje brez izvedbe plana (obstoječe cestno omrežje) v letih 2015 in 2035 ter za stanje z izvedbo plana v letu 2035 po 12 kombinacijah na odseku od meje do Slovenj Gradca (K1 do K12) in 20 kombinacijah na odseku od Slovenj Gradca do avtoceste A1 (K13 do K32). Pri tem predstavlja leto 2015 ničelno stanje pred izvedbo plana, 2035 pa 20-letno plansko obdobje.

Za prvi cilj ugotavljamo, da je neposredni in daljinski (skupen) vpliv izvedbe plana za kombinacije na nadodseku I (do Slovenj Gradca) pozitiven, zaradi majhnih razlik v vrednostih kazalcev med posameznimi variantami so vse kombinacije enako primerne in vrstnega reda ne moremo podrobneje določiti. Za kombinacije na nadodseku II (od Slovenj Gradca do A1) je vpliv nebitven do pozitiven, razlike med posameznimi kombinacijami so nekoliko večje kot na nadodseku I, vse kombinacije so primerne, sledijo pa si: K27, K15, K19, K16, K28, K13, K20, K23, K25, K21, K24, K14, K26, K29, K17, K22, K18, K30 in K32; kot najslabša se je izkazala kombinacija K31.

Iz nekaterih kombinacij smo lahko ugotovili tudi primernost posameznih variant. Tako je med variantami A najugodnejša A3, med variantami B B2, med variantami C C3, med variantami D D1, med variantama F3a in F3b je ugodnejša F3b in med F4a in F4b je ugodnejša F4b. Ostalih variant na podlagi predlaganih kombinacij variant medsebojno ni bilo možno

primerjati. Za drugi cilj ugotavljamo, da bo število preobremenjenih prebivalcev brez izvedbe plana in v primeru katerekoli kombinacije oziroma variante enak nič, kar pomeni da plan nima neposrednega in daljinskega vpliva na izbran kazalec in je zato v primeru vseh variant sprejemljiv. Vse variante so enako primerne, vrstnega reda ni možno določiti. Okoljski cilj plana (ohranjanje in izboljšanje kakovosti zunanjega zraka) je izpolnjen.

Kot alternativo predlagamo, da se v primeru kombinacije K31 uredi dodatna navezovalna cesta, ki bo povezovala priključek Velenje sever in mesto Šoštanj po severnem delu Velenja. Izvajanje omilitvenih ukrepov v času obratovanja (izvedbe plana) v skladu z zakonskimi zahtevami in na podlagi ugotovitev tega poročila ni potrebno, prav tako ne spremljanje stanja okolja. Ocenjujemo, da je vpliv izvedbe plana v vseh 12 + 20 kombinacijah sprejemljiv.

Preglednica 25: Ocena primernosti kombinacij variant glede vplivov na kakovost zraka (emisije onesnaževal: HOS, NO_x, SO₂)

Kombinacije variant	Ocena primernosti	Vrstni red
K01 = A1 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K02 = A2 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K03 = A3 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K04 = A1 + B1 + C3 + P1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K05 = A2 + B1 + C3 + P2	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K06 = A3 + B1 + C3 + P3	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K07 = A1 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K08 = A2 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K09 = A3 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K10 = A1 + B2 + C3 + P1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K11 = A2 + B2 + C3 + P2	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K12 = A3 + B2 + C3 + P3	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K13 = D1 + E1 + F1 + N5	primerna do bolj primerna (4)	6-7
K14 = D2 + E1 + F1 + N5	primerna (3)	12-13
K15 = D1 + E2 + F2 + N1	primerna do bolj primerna (4)	1-3
K16 = D2 + E2 + F2 + N1	primerna do bolj primerna (4)	4-5
K17 = D1 + E2 + F3a + N1	primerna (3)	14-15
K18 = D2 + E2 + F3a + N1	primerna (3)	17-18
K19 = D1 + E2 + F3b + N1	primerna do bolj primerna (4)	1-3
K20 = D2 + E2 + F3b + N1	primerna do bolj primerna (4)	6-7
K21 = D1 + E3 + F4a + N3	primerna (3)	10
K22 = D2 + E3 + F4a + N3	primerna (3)	16
K23 = D1 + E3 + F4b + N3	primerna do bolj primerna (4)	8-9
K24 = D2 + E3 + F4b + N3	primerna (3)	11
K25 = D1 + E3 + F4a + N4	primerna do bolj primerna (4)	8-9
K26 = D2 + E3 + F4a + N4	primerna (3)	12-13
K27 = D1 + E3 + F4b + N4	primerna do bolj primerna (4)	1-3
K28 = D2 + E3 + F4b + N4	primerna do bolj primerna (4)	4-5
K29 = D1 + E3 + F6 + N3	primerna (3)	14-15
K30 = D2 + E3 + F6 + N3	primerna (3)	17-18
K31 = D3 + E4 + F6 + N3	manj primerna (2)	20
K32 = D3 + E4 + F5 + N2	primerna (3)	19

Preglednica 26: Ocena primernosti kombinacij variant glede vplivov na kakovost zraka (dušikov dioksid (NO₂) in delci (PM₁₀))

Kombinacije variant	Ocena primernosti	Vrstni red
K01 = A1 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K02 = A2 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K03 = A3 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K04 = A1 + B1 + C3 + P1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K05 = A2 + B1 + C3 + P2	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K06 = A3 + B1 + C3 + P3	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K07 = A1 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K08 = A2 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K09 = A3 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K10 = A1 + B2 + C3 + P1	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K11 = A2 + B2 + C3 + P2	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K12 = A3 + B2 + C3 + P3	primerna do bolj primerna (4)	1-12
K13 = D1 + E1 + F1 + N5	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K14 = D2 + E1 + F1 + N5	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K15 = D1 + E2 + F2 + N1	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K16 = D2 + E2 + F2 + N1	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K17 = D1 + E2 + F3a + N1	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K18 = D2 + E2 + F3a + N1	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K19 = D1 + E2 + F3b + N1	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K20 = D2 + E2 + F3b + N1	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K21 = D1 + E3 + F4a + N3	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K22 = D2 + E3 + F4a + N3	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K23 = D1 + E3 + F4b + N3	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K24 = D2 + E3 + F4b + N3	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K25 = D1 + E3 + F4a + N4	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K26 = D2 + E3 + F4a + N4	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K27 = D1 + E3 + F4b + N4	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K28 = D2 + E3 + F4b + N4	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K29 = D1 + E3 + F6 + N3	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K30 = D2 + E3 + F6 + N3	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K31 = D3 + E4 + F6 + N3	primerna do bolj primerna (4)	1-20
K32 = D3 + E4 + F5 + N2	primerna do bolj primerna (4)	1-20

2.3.5. Hrup

Okoljski cilj plana je zmanjšanje obremenjenosti prebivalcev s hrupom. Kazalec za ta cilj je število preobremenjenih prebivalcev in se nanaša na celotno vplivno območje plana. Vrednosti kazalcev smo računali za stanje brez izvedbe plana (obstoječe cestno omrežje) v letih 2015 in 2035 in za stanje z izvedbo plana po 12 kombinacijah variant na odseku od meje do Slovenj Gradca (K1 do K12) in 20 kombinacijah na odseku od Slovenj Gradca do avtoceste A1 (K13 do K32) v letu 2035. Pri tem predstavlja leto 2015 ničelno stanje pred izvedbo plana, 2035 pa 20-letno plansko obdobje. V vsakem primeru je potrebno v skladu z veljavno zakonodajo poseg izvajati (v času gradnje) in izvesti (v času obratovanja) tako, da poseg ne bo povzročil čezmerne obremenitve okolja s hrupom, saj drugače poseg ne bi bil dopusten, kar je potrebno

doseči z izvedbo omilitvenih ukrepov. Na samem območju plana (nove prometnice) bo število s hrupom preobremenjenih prebivalcev enako 0. Plan torej ob upoštevanju omilitvenih ukrepov ne bo imel neposrednega vpliva na izbran okoljski cilj, ne glede na izbrano varianto oziroma kombinacijo variant.

Glede na obseg zmanjšanja števila preobremenjenih prebivalcev so na severnem »nadodseku« (K01-K12) bolj primerne (5) in s tem najugodnejše kombinacije K03, K06, K09 in K12 (torej vse, ki imajo na odseku A varianto A3 – obvoznico Dravograda), preostale kombinacije so primerne (4). Na južnem »nadodseku« (K13-K32) so primerne (3) in s tem najmanj ugodne kombinacije K13, K14 (manj ugodna zaradi zahodnega poteka – odsek F1) in K31 (manj ugodna zaradi navezave območja zahodno od Velenja na severni del HC (E4) po obstoječih cestah skozi gosto poseljeno Velenje), primerne (4) so kombinacije K15, K16 in K32, vse preostale kombinacije so bolj primerne (5). Ocenjujemo, da so posredni in daljinski vplivi oziroma učinki izvedbe plana zaradi razbremenitve obstoječih cest ne glede na izbrano kombinacijo pozitivni, s čemer je plan sprejemljiv. Omilitveni ukrepi so v skladu z zakonskimi zahtevami potrebni (protihrupna zaščita) na vseh novozgrajenih in rekonstruiranih prometnicah, prav tako spremljanje stanja okolja.

Preglednica 27: Ocena primernosti kombinacij variant glede vplivov na hrup (nadodsek I)

Kombinacije variant	Ocena primernosti	Vrstni red
K01 = A1 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	5-12
K02 = A2 + B1 + C1	primerna do bolj primerna (4)	5-12
K03 = A3 + B1 + C1	bolj primerna (5)	1-4
K04 = A1 + B1 + C3 + P1	primerna do bolj primerna (4)	5-12
K05 = A2 + B1 + C3 + P2	primerna do bolj primerna (4)	5-12
K06 = A3 + B1 + C3 + P3	bolj primerna (5)	1-4
K07 = A1 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	5-12
K08 = A2 + B2 + C1	primerna do bolj primerna (4)	5-12
K09 = A3 + B2 + C1	bolj primerna (5)	1-4
K10 = A1 + B2 + C3 + P1	primerna do bolj primerna (4)	5-12
K11 = A2 + B2 + C3 + P2	primerna do bolj primerna (4)	5-12
K12 = A3 + B2 + C3 + P3	bolj primerna (5)	1-4

Preglednica 28: Ocena primernosti kombinacij variant glede vplivov na hrup (nadodsek II)

Kombinacije variant	Ocena primernosti	Vrstni red
K13 = D1 + E1 + F1 + N5	primerna (3)	18-20
K14 = D2 + E1 + F1 + N5	primerna (3)	18-20
K15 = D1 + E2 + F2 + N1	primerna do bolj primerna (4)	15-17
K16 = D2 + E2 + F2 + N1	primerna do bolj primerna (4)	15-17
K17 = D1 + E2 + F3a + N1	bolj primerna (5)	3-14
K18 = D2 + E2 + F3a + N1	bolj primerna (5)	3-14
K19 = D1 + E2 + F3b + N1	bolj primerna (5)	1-2
K20 = D2 + E2 + F3b + N1	bolj primerna (5)	1-2
K21 = D1 + E3 + F4a + N3	bolj primerna (5)	3-14
K22 = D2 + E3 + F4a + N3	bolj primerna (5)	3-14
K23 = D1 + E3 + F4b + N3	bolj primerna (5)	3-14
K24 = D2 + E3 + F4b + N3	bolj primerna (5)	3-14
K25 = D1 + E3 + F4a + N4	bolj primerna (5)	3-14

Kombinacije variant	Ocena primernosti	Vrstni red
K26 = D2 + E3 + F4a + N4	bolj primerna (5)	3-14
K27 = D1 + E3 + F4b + N4	bolj primerna (5)	3-14
K28 = D2 + E3 + F4b + N4	bolj primerna (5)	3-14
K29 = D1 + E3 + F6 + N3	bolj primerna (5)	3-14
K30 = D2 + E3 + F6 + N3	bolj primerna (5)	3-14
K31 = D3 + E4 + F6 + N3	primerna (3)	18-20
K32 = D3 + E4 + F5 + N2	primerna do bolj primerna (4)	15-17

2.3.6. Narava

Rastlinstvo, živalstvo in habitatni tipi

Okoljski cilj je preprečevanje zmanjševanja biotske raznovrstnosti na ravni ekosistemov (in habitatnih tipov), vrst (in habitatov) ter genomov (in genov) (NPVO). Vpliv je bil ocenjen preko kazalcev stanja populacij zavarovanih in ogroženih rastlinskih in živalskih vrst, površine pomembnejših habitatnih tipov z visoko naravovarstveno vrednostjo ter prisotnosti tujerodnih vrst.

Na območju je razgiban teren z griči in hribi, med katerimi se vijejo doline z vodotoki. Med naravovarstveno vrednejšimi HT izpostavljamo mokrotna ali vlažna sekundarno nastala antropogena travišča, ki so pogosto poplavljeni. Najdemo jih predvsem na območju Hude luknje in potoka Ložnice. Med naravovarstveno vrednejše habitate sodijo še vodotoki, obrežna vegetacija ter rečna prodišča.

Vplivi plana na floro, favno in HT so pri vseh predlaganih trasah, razen pri N1, N2, N3 in N5, ocenjeni kot nebitveni pod pogoji (ob izvedbi omilitvenih ukrepov – ocena C). Trase N1, N2, N3 in N5 potekajo predvsem po kulturni krajini, oziroma imajo tunelsko izvedbo. Ocenjujemo, da ne bodo bistveno negativno vplivale na doseganje okoljskih ciljev (ocena B).

Omilitveni ukrepi, ki veljajo za vse variante:

- Ohranjati vodni režim v času gradnje in obratovanja. Zagotoviti je potrebno najmanjšo možno mero poseganja v vodotoke in ohranjanje vegetacije ob brežinah.
- Na območjih, kjer so možni povozi dvoživk, je potrebno predvideti in namestiti varovalne ograje za dvoživke in urediti prepuste.
- Potrebno je omogočiti prehajanje prostoživečih živali preko trase.
- Zagotoviti je potrebno najmanjšo možno mero poseganja v gozdne površine in ohranjanje naravne vegetacije.
- Hrupna dela naj se ne izvajajo v času gnezdenja ptic.
- Zagotoviti čim manjše poseganje v okolje v času planiranja organizacije gradbišča in med gradnjo.

Omilitveni ukrepi za posamezne bolj problematične odseke:

A2: HT obrežna belovrbovja ob južnem robu Dravograjskega jezera se je potrebno izogniti.
C2: Potrebno je preveriti možnosti odmika trase od struge Mislinje, tako da bo ohranjeno čim več obrežnega rastja. D1: V primeru izbora te trase je potrebno na območju popisati HT in se

izogniti fizičnemu poseganju v naravovarstveno pomembnejša območja. Predvidevamo, da bo potrebna optimizacija trase. E1, E2 in E3, F1, F6: Potrebno je minimizirati regulacije vodotokov. V kolikor se regulacijam ne da izogniti, naj bodo te urejene sonaravno. E4a in E4b: Trasa se mora vsekakor izogniti območju vlažnih travnikov pri Gornjem Doliču (HT Mokrotni travniki z modro stožko x ...) in HT Suha volkovja in podobna kisl travišča pod gozdno mejo, ki se nahajajo južneje. F2: V primeru izbora te trase, je potrebno preveriti prestavitev trase v pobočje soteske in se tako izogniti regulacijam potoka. F3a, F3b, F4a, F4b in F5 potekajo po območju potokov Ložnica in Trnava. Regulacije teh dveh potokov, po mnenju izdelovalcev OP, niso dopustne.

Po preučitvi možnih vplivov ocenjujemo, da se z vidika vplivov na floro, favno in habitatne tipe kot najustrežnejša izkazuje varianta, sestavljena iz kombinacije sledečih odsekov: A1 – B1 – C1 – D2– E2 – F2.

Preglednica 29: Ocena primernosti variant glede vplivov na rastlinstvo, živalstvo in habitatne tipe

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	Na območju, razen vodotoki in obrežna vegetacija, ni pomembnejših HT Pod Dobrovsko planoto predviden predor, kar nima negativnih vplivov na floro, favno, HT	1
A2	2	Uničenje prednostnih HT na območju Dravograjskega jezera	3
A3	3	Sicer ima največjo dolžino izmed tras odseka A, vendar vzhodna obvoznica poteka ob železnici in cesti, kjer ni pomembnejših HT, zahodni krak poteka deloma poteka po trasi A1 Reko Mežo prečka večkrat kot A1, zato ocenjujemo, da bodo negativni vplivi nekoliko večji.	2
B1	4	V primerjavi z B2, v večji dolžini poteka po območjih z naravovarstveno manj pomembnimi HT (železnica, cesta...)	1
B2	2	V večji dolžini poteka ob Meži, tam so prednostni HT (belovrbovja)	2
C1	4	Poteka po dolini, v primerjavi z traso C2 veliko manj posega na območje Mislinje in v primerjavi z traso C3 uniči manj gozdnih površin.	1
C2	2	5x prečka reko Mislinjo, možen je velik negativni vpliv na sam vodotok in obrežne HT	3
C3	3	Trasa mestoma poteka po gozdu (HT Srednjevropska kisloljubna bukovja), potrebno bo posekati nekaj dreves.	2
D1	2	Poteka po območjih dveh potokov, potrebne bodo regulacije na več odsekih. Velik negativni vpliv na same vodotoke, obrežno vegetacijo in vlažne travnike.	3
D2	3	Potrebna bo regulacija potoka Jenina. Kljub temu so vplivi manjši kot pri D1.	1-2
D3	3	Poseganje v gozdne krpe, njihova fragmentacija. Kljub temu so vplivi manjši kot pri D1.	1-2
E1	3	Poteka po območjih več potokov, potrebno bo več regulacij. Izrazit negativni vpliv na vodotoke in obrežno vegetacijo.	3
E2	3	E2 poteka po območju, ki je manj vodnato od E1. Sicer bo potrebnih nekaj premostitev potokov in regulacij, vendar bodo poseg manj drastično od E1.	1-2

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
E3	3	E3 poteka po območju, ki je manj vodnato od E1. Sicer bo potrebnih nekaj premostitev potokov in regulacij, vendar bodo poseg manj drastično od E1.	1-2
E4a	2	Trasa poteka po soteski Pake na območju Hude luknje. Potrebni bodo drastični posegi v vodotok in obrežno vegetacijo, na območju Gornjega Doliča se pojavljajo tudi redki in ogroženi HT Mokrotni travniki z modro stožko in HT Suha volkovja in podobna kisl travišča pod gozdno mejo. V primeru izvedbe te trase bi bili opazni hudi negativni vplivi, ki jih je tudi ob upoštevanju omilitvenih ukrepov težko omiliti.	4-5
E4b	2	Trasa poteka po soteski Pake na območju Hude luknje. Potrebni bodo drastični posegi v vodotok in obrežno vegetacijo, na območju Gornjega Doliča se pojavljajo tudi redki in ogroženi HT Mokrotni travniki z modro stožko in HT Suha volkovja in podobna kisl travišča pod gozdno mejo. V primeru izvedbe te trase bi bili opazni hudi negativni vplivi, ki jih je tudi ob upoštevanju omilitvenih ukrepov težko omiliti.	4-5
F1	2	Posega v meandre Pake, predvidene so tudi regulacije. Na območju v obstoječem stanju potekata cesta in železnica, območje ni tako naravno ohranjeno kot območje tras f3ab, f4ab in F5, zato je ta trasa ocenjena kot primernejša od naštetih.	1-3
F2	2	Del trase poteka po soteski Hudega potoka, ki predstavlja območje velike naravovarstvene vrednosti, drugod so tuneli, viadukti in potek po kmetijski krajini. Vplivi so manjši kot pri f3ab, f4ab in F5.	1-3
F3a	2	Bistveni negativni vplivi na potok Ložnico, ki ima naravno ohranjeno strugo. V potok se ne sme posegati, saj bi prišlo do bistvenih na floro, favno in HT tega območja.	4-8
F3b	2	Bistveni negativni vplivi na potoka Ložnico in Trnavo. V potoka se ne sme posegati, saj bi prišlo do bistvenih vplivov na floro, favno in HT.	4-8
F4a	2	Bistveni negativni vplivi na potok Ložnico. V potok se ne sme posegati, saj bi prišlo do bistvenih na floro, favno in HT tega območja.	4-8
F4b	2	Bistveni negativni vplivi na potoka Ložnico in Trnavo. V potoka se ne sme posegati, saj bi prišlo do bistvenih vplivov na floro, favno in HT tega območja.	4-8
F5	2	Bistveni negativni vplivi na potok Trnava. V potok se ne sme posegati, saj bi prišlo do bistvenih vplivov na floro, favno in HT tega območja.	4-8
F6	2	Trasa poteka po območju Črnega potoka in potoka Pirešica, večji del poteka po že obstoječi cesti, mestoma bo odklik trase v gozdne površine. Opazni bodo negativni vplivi, vendar manjši f3ab, f4ab in F5.	1-3
N1	5	Trasa ne posega na naravovarstveno pomembnejša območja.	-
N2	5	Trasa ne posega na naravovarstveno pomembnejša območja.	-
N3	5	Trasa ne posega na naravovarstveno pomembnejša območja.	-
N4	4	Poteka po dolini potoka Ložnice in tudi večkrat prečka vodotok. Možni so predvsem vplivi na vodno favno in obrežno rastje.	-

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
		Potrebni so omilitveni ukrepi.	
N5	5	Trasa ne posega na naravovarstveno pomembnejša območja.	-

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

Varovana območja

Okoljska cilja sta ohranitev varovanih območij in preprečevanje zmanjševanja biotske raznovrstnosti na ravni ekosistemov (in habitatnih tipov), vrst (in habitatov) ter genomov (in genov). Vpliv je bil ocenjen preko kazalcev: poseganje na varovana območja ter stanje kvalifikacijskih vrst in habitatnih tipov.

Na širšem območju plana je prisotnih šest območij Natura 2000: pSCI Savinja – Letuš, pSCI Ložnica, pSCI Votla peč, pSCI Zgornja Drava s pritoki, pSCI Barbarški potok s pritoki in pSCI Huda luknja. Na območju se nahaja tudi štirinajst zavarovanih območij. Za pet območij izmed njih ocenjujemo, da so negativni vplivi možni. Ta območja so: NS Kamnita hiša ali Bezgečeva jama, KP Ponikovski kras, NS Tajna jama, NS Jama Pekel z Dolino Peklenščice in NS Reka Ložnica s poplavnim območjem.

Trase D1, D2, D3, E1, E2, E3 in vse navezovalne ceste potekajo izven varovanih območij (ocena A). Trase B1, B2, F3b in F4b sicer z vplivnim območjem posegajo v varovana območja, vendar ocenjujemo da negativni vplivi ne bodo bistveni (ocena B). Vplivi preostalih variant so ocenjeni kot nebistveni pod pogoji (ocena C).

Omilitveni ukrepi:

- Ohranitev kvalifikacijskih vrst rib, rakov, kačjih pastirjev in močvirskega křešiča v ugodnem stanju. Ukrep je predpisan za varovanje vrst v pSCI Zgornja Drava s pritoki, pSCI Barbara s pritoki, pSCI Savinja - Letuš in Ložnica (pSCI in ZO).
- Odvodnjavanje s cestišča naj se uredi preko lovilcev olj. Ukrep je predpisan za varovanje kvalifikacijskih vrst in HT Ložnice (zavarovano območje in Natura 2000) ter KP Ponikovski kras.
- Ohranitev kvalifikacijskih vrst netopirjev v ugodnem stanju: Ukrep je predpisan za varovanje vrst v pSCI Savinja – Letuš in pSCI Huda luknja.
- Ohranitev kvalifikacijskega HT Travniki z modro stožko (pSCI Huda luknja) in s tem tudi habitata travniškega postavneža, močvirskega cekinčka in gozdnega postavneža. Trasa variant E4a in E4b se mora vsekakor izogniti območju vlažnih travnikov pri Gornjem Doliču.
- Ohranitev HT jame, ki niso odprte za javnost (pSCI Huda luknja).
- Ukrep za ohranitev celotnega območja pSCI Barbarški potok v ugodnem stanju: Varianta C1 naj v delu južno od Trobelj poteka po trasi C2 in se tako izogne mnogokratnemu poseganju v pSCI.
- Kategorizacija vodotoka Ložnica in vodni režim se zaradi izvedbe plana ne smeta poslabšati. Hidrološke ureditve morajo biti izvedene sonaravno.

Po preučitvi možnih vplivov ocenjujemo, da se z vidika vplivov na varovana območja kot najustrežnejša izkazuje variantna rešitev, sestavljena iz kombinacije sledečih odsekov: (A3 ali A1) – B1 – (C2, C3 ali tudi C1) – D2 – E2 – F2.

Preglednica 30: Ocena primernosti variant glede vplivov na varovana območja

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	3	pSCI Zgornja Drava s pritoki A1 uniči manjšo zaplato habitata močvirskega krešiča na severnem delu Dravograjskega jezera, zato ima večje negativne vplive kot A3.	2
A2	2	pSCI Zgornja Drava s pritoki A2 v največji meri posega v varovano območje, pri tem uniči habitat močvirskega krešiča na južnem delu Dravograjskega jezera. Negativni plivi izvedbe te variante so največji.	3
A3	3	pSCI Zgornja Drava s pritoki Varianta uniči najmanjše površine notranjih con kvalifikacijskih vrst.	1
B1	4	pSCI Vošla peč Obe varianti imata na območju pSCI enotno traso. Negativni vplivi so možni predvsem ob odkritju jam na območju trase, ki bi bile povezane z jamami v pSCI Vošla peč. Ocenjujemo, da je verjetnost takšnega dogodka izredno majhna.	1-2
B2	4		1-2
C1	2	pSCI Barbarški potok s pritoki Vse tri variante odseka C, psegajo v notranjo cono navadnega koščaka. Varianta C1 vodotok prečka 2-3x, ostali dve varianti po enkrat. Največje negativne vplive tako pričakujemo v primeru izvedbe variante C1.	3
C2	2		1-2
C3	2		1-2
D1	5	Ne posega v varovana območja.	1-3
D2	5	Ne posega v varovana območja.	1-3
D3	5	Ne posega v varovana območja.	1-3
E1	5	Ne posega v varovana območja.	1-3
E2	5	Ne posega v varovana območja.	1-3
E3	5	Ne posega v varovana območja.	1-3
E4a	2	Trasi posegata v pSCI Huda luknja. Uničenje HT Travniki z modro stožko je nedopustno.	4-5
E4b	2		4-5
F1	3	pSCI Savinja Varianti imata na območju prečkanja Savinje enotno traso. Možen vpliv na kvalifikacijske vrste.	1-3
F2	3		
F3a	3	pSCI in ZO Ložnica Možni daljinski vplivi na ribje vrste v potoku Ložnica.	4-8
F3b	3	pSCI in ZO Ložnica ter KP Krajinski park Možni daljinski vplivi na ribje vrste v potoku Ložnica. Velik negativni vpliv na potok Trnava v KP.	4-8
F4a	3	pSCI pSCI in ZO Ložnica Možni daljinski vplivi na ribje vrste v potoku Ložnica.	4-8
F4b	3	pSCI in ZO Ložnica ter KP Krajinski park Možni daljinski vplivi na ribje vrste v potoku Ložnica. Velik negativni vpliv na potok Trnava v KP.	4-8
F5	3	pSCI in ZO Ložnica ter KP Krajinski park	4-8

varianta	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
		Velik negativni vpliv na potok Trnava v KP.	
F6	3	KP Krajinski park Možni daljinski vplivi na KP.	1-3
N1	5	Ne posega v varovana območja.	-
N2	5	Ne posega v varovana območja.	-
N3	5	Ne posega v varovana območja.	-
N4	5	Ne posega v varovana območja.	-
N5	5	Ne posega v varovana območja.	-

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

Naravne vrednote in EPO

Okoljski cilj je ohranitev naravnih vrednot in preprečevanje zmanjševanja biotske raznovrstnosti. Vpliv je bil ocenjen preko kazalca prisotnost in površina naravnih vrednot in EPO.

V območju plana je prisotnih petnajst ekološko pomembnih območij, veliko število evidentiranih naravnih vrednot (NV), štiri območja predlagana za zavarovanje in šest območij pričakovanih naravnih vrednot.

Vplivi plana so pri vseh variantah razen pri treh ocenjeni kot nebitveni pod pogoji (ob izvedbi omilitvenih ukrepov – ocena C). Pri variantah D1 in D2 so vplivi ocenjeni kot nebitveni (ocena B), pri varianti N3 pa ocenjujemo, da vpliva ni (ocena A).

Omilitveni ukrepi:

- V primeru, da trasa fizično poseže v naravno vrednoto, je potrebno lokacijo upoštevati in se naravni vrednoti izogniti.
- V izogib negativnim vplivom na naravne vrednote je potrebno zagotoviti najmanjšo možno mero poseganja vanje, preprečiti njihove poškodbe in spremembe ter ohranjati njihove lastnosti.
- V izogib negativnim vplivom na ekološko pomembna območja in na območja ekosistemskih, botaničnih in zooloških naravnih vrednot je treba upoštevati omilitvene ukrepe navedene v poglavju Flora, favna in HT.
- Objekti naj se gradijo v taki oddaljenosti od rastišča drevesnih NV, da se ne spremenijo življenjske razmere na rastišču v takšni meri, da bi ogrozile uspevanje drevesa.

Omilitveni ukrepi za posamezne bolj problematične odseke:

B1 in B2: Potrebno se je izogniti Komavarjevi slatini (geološka in hidrološka NV) oz. izkoristiti vse tehnične rešitve, da se izogne poškodbam naravne vrednote. B1: V neposredni bližini priključka B1 se nahajata dve drevesni NV, ki se jima je potrebno izogniti. B2: V nadaljnjih fazah izvedbe projekta naj se poskuša izogniti nahajališču mineralov pri Ravnah na Koroškem (geološka NV). V primeru, da ni drugih prostorskih možnosti za potek trase zunaj območja NV, naj se gradnja izvaja tako, da se izkoristijo vse možne rešitve za ohranitev NV v izvornem stanju. E4a in E4b: Potrebno se je izogniti povirju Movžanke, ki je razglašen za hidrološko naravno vrednoto. Če to ni možno, naj se v največji možni meri zmanjša obseg posegov v breg in strugo vodotoka. Trasi večkrat sekata tudi reko Pako. Glede na to, da ob reki že v

obstojećem stanju poteka cestna povezava, je potrebno preprečiti dodatno slabšanje stanja te hidrološke-ekosistemske NV z novimi posegi. E4a: Če se Cesarjevemu grabnu ni možno izogniti, je potrebno izkoristiti vse tehnične ali druge rešitve, da se hidrološke NV ne poškoduje ter, da so njene vidne in funkcionalne lastnosti čim manj spremenjene. F1: Trasa z nasipom poseže v geomorfološko-hidrološko NV Slap pod Letonjem. Potrebno jo je odmakniti od NV. Potrebno se je izogniti tudi Lokoviški jami, ki se nahaja v neposredni bližini te variante. F3a, F3b, F4a in F4b: Potrebno je preveriti, če je možna sprememba variant v taki meri, da bi čim manjkrat prečkalo strugo Ložnice. Regulacije hidroloških naravnih vrednot, po mnenju izdelovalcev OP, niso dopustne. F3a: Traso naj se poskuša spremeniti v taki meri, da bi se izognila geomorfološko-hidrološki NV Socko. F4a in F4b: Trasi prečkata geomorfološko NV Vranjo peč, ki se ji je potrebo izogniti. F5: Traso naj se spremeni v taki meri, da se bo v čim manjši meri posegalo v potok Trnava. Potrebno je zmanjšanje števila in obsega regulacij. Na območju trase se nahajata tudi dve podzemeljski geomorfološki NV, njuni lokaciji se je potrebno izogniti.

Po preučitvi možnih vplivov ocenjujemo, da se z vidika vplivov na naravne vrednote in EPO kot najustrežnejša izkazuje variantna rešitev, sestavljena iz kombinacije sledečih odsekov: A1 – B1 – C3 – D2 – E2 – F2.

Preglednica 31: Ocena primernosti variant glede vplivov na naravne vrednote in EPO

variant a	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
A1	4	Posega v rob NV, vendar večjih negativnih vplivov ne pričakujemo.	1
A2	3	V S delu fragmentira NV Dravograjsko jezero in v dolžini ca 1200 m poteka neposredno ob njenem robu, kjer bodo uničeni prednostni HT (obrežna belovrbovja).	3
A3	4	Posega v rob NV Dravograjsko jezero in Bukovja-gozd, v bližini je tudi drevesna NV, vendar bodo vplivi manjši kot pri A2.	2
B1	3	V vplivnem območju trase je nekaj podzemeljskih geomorfoloških, geološko-hidroloških in dve drevesni NV. Trasa prečka oz. poteka po robu EPO.	1-2
B2	3	V vplivnem območju trase je nekaj podzemeljskih geomorfoloških in geološko-hidroloških NV. Trasa prečka oz. poteka po robu EPO.	1-2
C1	3	Na območju trase se poleg EPO nahaja še manjše število drevesnih NV. Potencialni negativni vplivi so primerljivi z C2.	2-3
C2	3	Na območju trase se poleg EPO nahaja še manjše število drevesnih NV. Potencialni negativni vplivi so primerljivi z C1.	2-3
C3	4	Trasa posega edino v rob območja EPO, večjih negativnih vplivov ne pričakujemo, zato se trasa izkazuje kot primernejša od ostalih dveh.	1
D1	4	Na območju je drevesna NV, negativnih vplivov nanjo ne pričakujemo.	1-2
D2	4	Enako kot pri D1, s tem da so v bližini priključka mokrotni travniki, opredeljeni kot NV.	1-2
D3	4	Na območju variante je prisotnih več NV. Fizično poseganje vanje ni predvideno. Omilitveni ukrepi so potrebni le za varovanje mokrotnega travnika, ki je od predvidene trase oddaljen ca 30m.	3
E1	4	Na območju sta dve podzemeljski geomorfološki NV.	1-3
E2	3	Trasa v dolžini ca 2200 m prečka EPO. Na območju trase sta tudi	1-3

variant a	številčna ocena	opisna ocena	vrstni red
		dve podzemeljski geomorfološki NV.	
E3	3	Trasa v dolžini ca 3000 m prečka EPO. Na območju je tudi podzemeljska geomorfološka NV, ki je od trase oddaljena ca 70 m.	1-3
E4a	2	Na območju je drevesna, geomorfološka in hidrološka NV. Varianta E4a prečka zoološko-hidrološko-botanično NV v dolžini ca 300 m, EPO v skupni dolžini ca 6500 m in NV Paka v dolžini 2500 m. Pričakujemo izredno velike negativne vplive.	4-5
E4b	2	Varianta E4a prečka zoološko-hidrološko-botanično NV v dolžini ca 300 m, EPO v skupni dolžini ca 6500 m in NV Paka v dolžini 2500 m. Pričakujemo izredno velike negativne vplive.	4-5
F1	3	Na območju variante so tri podzemeljske geomorfološke NV, ena geomorfološko-hidrološka NV, v katero varianta fizično poseže in ena hidrološka NV. Trasa prečka NV Savinja s pritoki, ki je obenem tudi EPO.	3
F2	4	Trasa prečka NV Savinja s pritoki, ki je obenem tudi EPO.	1-2
F3a	2	Varianta seka NV Ložnica v dolžini ca 7300 m. V bližini se nahajajo še: sedem podzemeljskih geomorfoloških NV, ena hidrološka NV in ena hidrološko-podzemeljsko geomorfološka NV.	4-8
F3b	2	Varianta seka NV Ložnica v dolžini ca 4300 m. V bližini se nahajajo še pet podzemeljskih geomorfoloških NV.	4-8
F4a	2	Varianta prečka NV Ložnica v dolžini ca 6500 m. Na vplivnem območju je še osem podzemeljskih geomorfoloških NV in dve hidrološki NV. Varianta prečka geomorfološko-hidrološko NV v dolžini ca 800 m in poteka po obrobju poplavnega obm. Ložnica.	4-8
F4b	2	Varianta prečka NV Ložnica v dolžini ca 3800 m in poteka po robu Ponikovskega krasa. Na območja se nahajata še ena geomorfološka NV in ena podzemeljska geomorfološka NV.	4-8
F5	2	Seka oz. poteka po robu Ponikovskega krasa v skupni dolžini ca 6000 m. Na območju sta še dve podzemeljski geomorfološki NV.	4-8
F6	4	Poteka po robu Ponikovskega krasa in gre mimo podzemeljske geomorfološke NV.	1-2
N1	4	Posega v EPO.	-
N2	4	Na vplivnem območju je ena podzemeljska geomorfološka NV. Posega tudi v EPO.	-
N3	5	Na vplivnem območju ni nobenega EPO oz. NV.	-
N4	3	V dolžini ca 1000 m prečka hidrološko – ekosistemsko NV ložnica.	-
N5	4	Na območju se nahaja podzemeljska geomorfološka in geomorfološko-hidrološka NV.	-

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.3.7. Kmetijske površine

Okoljski cilj za kmetijske površine je bil usmerjen v ohranjanje proizvodne funkcije kmetijskih površin. Merilo za doseganje tega cilja je bila prisotnost in prizadetost kmetijskih zemljišč, kot so opredeljena z dejansko rabo, plansko – z namensko rabo površin ter glede na območja hidromelioracij. Vse variante so bile, zaradi nujnosti upoštevanja omilitvenih ukrepov ocenjene z oceno C – nebitven vpliv, v kolikor bodo upoštevani omilitveni ukrepi. V skupni oceni so skupaj vrednotena merila plansko opredeljena kmetijska zemljišča, dejanska raba in območja hidromelioracij. Vrstni red primernosti variant za izvedbo je naslednji:

- na odseku A je na 1. mestu A-1, sledi A-3 in na zadnjem mestu A-2
- na odseku B je na 1. mestu varianta B-1
- na odseku C je na 1. mestu C-3, sledi ji C-2 in na zadnjem mestu C-1
- na odseku D je na 1. mestu D-2, sledi D-3, na zadnjem mestu je D-1
- na odseku E sta varianti E-4A in E-4B na zadnjih mestih, E-2 in E-3 sta najbolj ugodni za izvedbo
- na odseku F so variante F-1, F-2, F-3A in F-4A na zadnjih mestih; na prvih mestih sta F-5 in F-6, ostale so vmes.

Za zmanjšanje negativnih posledic zaradi izgube kmetijskih površin je potrebno oškodovancem zagotoviti odškodnino. Potrebno je zagotoviti gospodarno ravnanje s tlemi na območju plana. Vse viške rodovitnega dela tal z območja plana je potrebno nameniti rekultivaciji drugih kmetijskih zemljišč oziroma morebitnem vzpostavljanju novih kmetijskih površin. Deponije materialov je potrebno načrtovati tako, da ne bodo posegale na kmetijska zemljišča in da se proizvodni potencial kmetijskih zemljišč ne bo poslabšal. Ob izvajanju del je potrebno narediti vse, da se ne bodo poškodovala sosednja zemljišča. Preprečiti je potrebno izlive nevarnih snovi na kmetijska zemljišča ob gradnji in obratovanju cestnega odseka (namestitve lovilcev olj za preprečitev izpiranja na kmetijske površine) ter ob eventualni nesreči zagotoviti takojšnje ukrepanje, preprečiti onesnaženje tal oz. kmetijskih zemljišč in rastlin, pri čemer je posebno pozornost potrebno nameniti preprečevanju onesnaženosti v predelih kmetijske pridelave in spremljanju potencialnega negativnega vpliva ceste. Prav tako mora biti zagotovljen neoviran dostop na sosednja kmetijska zemljišča.

Gradbeni stroji in transportna vozila morajo biti tehnično brezhibni ter z gorivom oskrbovani na drugih, za to primernih mestih, ne na območju plana. V primeru razlitja nevarnih snovi iz delovne mehanizacije je potrebno lokacijo takoj sanirati. Na gradbišču mora biti zagotovljeno ustrezno opremljeno mesto za skladiščenje nevarnih snovi z lovilno skledo ustrezne prostornine. Nevarne odpadke je potrebno oddajati pooblaščeni organizaciji za zbiranje nevarnih odpadkov, kar mora biti ustrezno evidentirano.

Preglednica 32: Ocena primernosti variant glede vplivov na kmetijske površine

Varianta	Ocena primernosti	Vrstni red
A1	bolj primerna (5)	1
A2	primerna do bolj primerna (4)	3
A3	bolj primerna (5)	2
B1	primerna do bolj primerna (4)	1
B2	primerna do bolj primerna (4)	2
C1	primerna (3)	3
C2	primerna (3)	2

Varianta	Ocena primernosti	Vrstni red
C3	primerna do bolj primerna (4)	1
D1	primerna (3)	3
D2	primerna do bolj primerna (4)	1
D3	primerna do bolj primerna (4)	2
E1	primerna (3)	3
E2	primerna (3)	1-2
E3	primerna (3)	1-2
E4-A	primerna (3)	4-5
E4-B	primerna (3)	4-5
F1	manj primerna (2)	5-8
F2	manj primerna (2)	5-8
F3a	manj primerna (2)	5-8
F3b	primerna (3)	3-4
F4a	manj primerna (2)	5-8
F4b	primerna (3)	3-4
F5	primerna do bolj primerna (4)	1-2
F6	primerna do bolj primerna (4)	1-2
N1	bolj primerna (5)	3-4
N2	bolj primerna (5)	3-4
N3	bolj primerna (5)	1
N4	primerna do bolj primerna (4)	5
N5	bolj primerna (5)	4

2.3.8. Gozdne površine

Okoljski cilj plana za gozdne površine je bil usmerjen v zagotavljanje stabilnosti in vitalnosti gozdov, ki so sposobni opravljati proizvodne, ekološke in socialne funkcije, zaradi česar sta bilo za merilo vpliva izbrana kazalca prisotnost in prizadetost varovalnih gozdov in vseh treh funkcij gozda, ki so na prvem mestu poudarjenosti. V okolici Dravograda, v okljuku Drave se nahajajo manjši otoki gozda z ekološko funkcijo na 1. mestu. Na odseku B so do Poljane prisotni gozdovi, ki imajo predvsem socialno funkcijo na 1. mestu, ponekod tudi proizvodno funkcijo. Gozd se na odseku C nahaja predvsem na pobočjih doline, predvsem na levem pobočju doline. Na odseku D se nahaja večje sklenjeno območje gozda – Dobrova in gozdno območje pri Mislinji (Lučenec). Na odseku E se nahaja pretežno gozd, vendar ima le ta ponekod poudarjeno ekološko in varovalno funkcijo: dolina Pake, okolica Šoštanja in Velenja, kjer se nahaja gozd s poudarjeno ekološko in socialno funkcijo. Kjer se pojavljajo intenzivne kmetijske površine gozdnih območij ni. V večji meri se na odseku F pojavlja gozd v dolini Pirešice, kot južni zeleni rob mest Šoštanj in Velenje in na območju Dobriča.

Vpliv vseh variant je, razen C-1 in C-2 (ocena B – nebistven vpliv), ki potekata po dolinskem dnu Mislinje, ocenjen z oceno C – nebistven vpliv, v kolikor bodo upoštevani omilitveni ukrepi. Največji vpliv na varovalne gozdove in gozdove s poudarjeno ekološko funkcijo imajo variante: A-1 in A-2 (na območju južno od okljuka Drave in na območju Dobrove pri Dravogradu) ter A-3 (na območju Bukovja). Na odseku B se severno od Prevalj in Raven nahajajo otočki, kjer sta ekološka in socialna funkcija na 1. mestu, hkrati tudi varovalni gozd. Med Ravnami in Dobrijami varianta B-1 prečka večje območje gozda z ekološko funkcijo na

1. mestu. Z varianto C-3 bodo pobočja južno od Bukovske vasi prizadeta z obsežnimi vkopi - tam sta ekološka in proizvodna funkcija na 1. mestu; ponekod tudi socialna funkcija na 1. mestu. Na odseku D ima varianta D-1 naslednji vpliv na gozdove: vkop v pobočje pri Podgorju, ekološka funkcija na 1. mestu; varianta D-2 pa poteka čez Dobrovo (južni del, pri Šmiklavžu), kjer sta ekološka in proizvodna funkcija na 1. mestu. Odsek E je pretežno gozdat, zato je vpliv na gozdne površine tu najbolj izražen (dolina Črnega potoka, Graška gora, dolina Pake pri Šoštanju, Paški Kozjak, Huda luknja). Na odseku F ima predvsem vzhodni koridor vpliv na gozdne površine (dolina Pirešice), saj zahodni poteka po kmetijskih zemljiščih. Omilitveni ukrepi zajemajo predvsem prepoved poseganja v gozdove izven območja gradnje, ustrezne zasaditve, ki morajo temeljiti na obstoječi vrstni sestavi in v prostoru značilnih oblikah vegetacije, preprečevanje nastajanja erozijskih žarišč, ustrezno sanacijo, idr.

Preglednica 33: Ocena primernosti variant glede vplivov na gozdne površine

Varianta	Ocena primernosti	Vrstni red
A1	primerna do bolj primerna (4)	1
A2	primerna do bolj primerna (4)	2
A3	manj primerna (2)	3
B1	manj primerna (2)	2
B2	primerna (3)	1
C1	primerna (3)	1
C2	primerna (3)	2
C3	primerna (3)	3
D1	primerna (3)	2
D2	primerna (3)	3
D3	primerna (3)	1
E1	primerna (3)	1-2
E2	primerna (3)	1-2
E3	primerna (3)	3-5
E4-A	primerna (3)	3-5
E4-B	primerna (3)	3-5
F1	bolj primerna (5)	1-4
F2	primerna do bolj primerna (4)	7
F3a	bolj primerna (5)	1-4
F3b	bolj primerna (5)	1-4
F4a	primerna do bolj primerna (4)	5-6
F4b	primerna do bolj primerna (4)	5-6
F5	bolj primerna (5)	1-4
F6	primerna (3)	8
N1	primerna (3)	3
N2	manj primerna (2)	4-5
N3	manj primerna (2)	4-5
N4	primerna do bolj primerna (4)	1
N5	primerna do bolj primerna (4)	2

2.3.9. Kulturna dediščina

Okoljski cilji plana za kulturno dediščino so usmerjeni k varovanju enot kulturne dediščine ter k preprečevanje posegov, s katerimi bi se utegnile spremeniti lastnosti, vsebina, oblike in s tem vrednost dediščine. Merilo za doseganje okoljskih ciljev plana je bilo prisotnost objektov in območij kulturne dediščine upoštevajoč njihov status, pomen, zvrst, režim varovanja, zgodovinski kontekst in umeščenost v prostor. Na območju plana se sicer nahaja nekaj enot kulturne dediščine, v glavnem gre za arheološka območja, na odseku A tudi za posamezne objekte stavbne dediščine (Dravograd - Cerkev sv. Janeza Evangelista), vendar je vpliv na le te ocenjen kot manj pomemben. Tudi na druge enote kulturne dediščine je vpliv v glavnem ocenjen kot manj pomemben, saj so bile trase variant že v preliminarni fazi izbora variant tako optimizirane, da je vpliv zmanjšan na minimalno mero. Na posameznih območjih arheološke kulturne dediščine, kot to velja za Golinov vrh (ESD 21517) in Legen – Gradišče (EŠD 311) na odsekih C in E, potekajo variante v predoru. Med pomembnejšimi vplivi na območju plana izpostavljamo vpliv na izteku obvozne ceste variante A-3, ki s podporno konstrukcijo oz. vkopom posega v kulturno dediščino Bukovje pri Dravogradu – Kapela (EŠD 7400). Vse variante so kljub temu, da gre za manj pomemben vpliv, ocenjene z oceno C – nebistven vpliv, v kolikor bodo upoštevani omilitveni ukrepi, ki vključujejo strokoven nadzor nad izvedbo del in ustrezno ukrepanje ob potencialnih najdbah.

Preglednica 34: Ocena primernosti variant glede vplivov na kulturno dediščino

Varianta	Ocena primernosti	Vrstni red
A1	bolj primerna (5)	1-2
A2	bolj primerna (5)	1-2
A3	primerna (3)	3
B1	primerna (3)	1
B2	primerna (3)	2
C1	primerna (3)	1-3
C2	primerna (3)	1-3
C3	primerna (3)	1-3
D1	bolj primerna (5)	1-3
D2	bolj primerna (5)	1-3
D3	bolj primerna (5)	1-3
E1	bolj primerna (5)	1-2
E2	primerna (3)	3
E3	manj primerna (2)	4
E4	bolj primerna (5)	1-2
F1	primerna (3)	5-8
F2	primerna (3)	5-8
F3a	primerna (3)	5-8
F3b	primerna (3)	5-8
F4a	bolj primerna (5)	1-4
F4b	bolj primerna (5)	1-4
F5	bolj primerna (5)	1-4
F6	bolj primerna (5)	1-4
N1	bolj primerna (5)	1-4
N2	bolj primerna (5)	1-4
N3	bolj primerna (5)	1-4

Varianta	Ocena primernosti	Vrstni red
N4	primerna (3)	5
N5	bolj primerna (5)	1-4

2.3.10. Krajina

Okoljski cilji za krajino so bili usmerjeni v ohranjanje ključnih prepoznavnih krajinskih značilnosti. Merila za opredelitev vpliva izvedbe plana so bil zato krajinske značilnosti in elementi prepoznavnosti krajine na območju plana. Zaradi obsežnosti območja plana, ki sega od predalpskega sveta Koroške do intenzivno obdelanih kmetijskih zemljišč Celjske kotline plan posega v več različnih krajinskih enot oz. podenot in njihovih značilnih krajinskih vzorcev. Območje odseka A se uvršča v krajinsko enoto »Koroška in dolina Drave« - v krajinsko podenoto »Mislinjska dolina« in v krajinsko enoto »Dolina Drave« - v krajinsko podenoto »ožje območje doline Drave«. Krajinski vzorci krajinske »Koroške in doline Drave« so: kopasto hribovje poraščeno s sklenjenim iglastim gozdom; slemenske uravnave; pobočja s kmetijsko krajino v strnjenem gozdu; široke doline v kmetijski rabi; ozke rečne doline. Območje odsekov B, C in D se uvršča v krajinsko enoto »Koroška« oz. v krajinski podenoti »Dolina Meže« in »Mislinjska dolina«. Ključne značilnosti krajinske podenote »dolina Meže« so iglasti gozdovi, kopasto hribovje; celki in njive na rečnih terasah; vodnatost, ohranjenost in odmaknjenost; turizem in cerkve na vrhovih ter kmečki turizem. Ravnih površin je malo, le te se pojavljajo le na dnu dolin rek, kar vpliva tudi na poselitev. Območje plana na odsekov E in F se uvršča v krajinsko enoto »Šaleško-Konjiškega hribovja«, ki ima na območju plana več krajinskih podenot: »območje Belih vod«, »osrednji del Šaleške doline«: poseljeno in zaradi rudarjenja močno razvrednoteno in spremenjeno dolinsko dno, »Paški Kozjak«: območje slikovite krajine z naravnimi znamenitostmi in spomeniki kulturne dediščine, »Ponikovska planota«: to je strukturno zelo pisan prostor, saj se poleg raznolike rabe na posameznih območjih pojavljata zelo raznolika oblika naselij in objektov ter razpršeno poseljeno gričevnato območje s številnimi kraškimi in mikroreliefnimi pojavi. Ključne značilnosti krajinske enote, ki spada v »Vzhodno-slovenske predalpske krajine« so: kopasto hribovje, gričevje in ravnine; sadovnjaki, drobno členjeno kmetijstvo in celki; mozaičnost gričevja in monokulturnost ravnin; vodnatost in rudarstvo ter soteske in jezera.

Na odseku A se ocenjuje, da je od vseh treh variant A-1 najbolj primerna; varianta A-2 pa najmanj primerna od variant na odseku A. Vse variante na odseku A so ocenjene z oceno C – nebistven vpliv, v kolikor bodo izvedeni omilitveni ukrepi. Na odseku B se kot bolj primerno ocenjuje varianto B-1, predvsem zaradi njenega poteka v predoru na območju Koroškega Selovca (kjer je za varianto B-2 potrebno izvesti zahteven podvoz pod železnico) ter poteka severno mimo Raven, v koridorju z železniško progo. Obe varianti sta ocenjeni z oceno C – nebistven vpliv, v kolikor bodo izvedeni omilitveni ukrepi. Na odseku C je najmanj primerna za izvedbo varianta C-3, saj poteka po pobočju nad dolino, s čimer posega v najbolj značilno krajinsko sliko na tem območju – v celke oz. odprte površine v gozdnatih pobočjih. Ohranitev te slike je bila ocenjena kot bolj pomembna od krajinske značilnosti – njive na rečnih terasah. Varianta C-2 je manj primerna zaradi poteka po vzhodnem obronku doline ter v bližini Mislinje, s čimer se razvrednoti prostor med dobro ohranjenim dolinskim dnom in pobočjem. Najbolj ugodna varianta C-1 je ocenjena z oceno B – nebistven vpliv. Vse tri variante na odseku D so ocenjene z oceno B - nebistven vpliv. Izvedba ne zahteva bistvenih oz. obsežnih

gradbenih elementov, kot so nasipi, vkopi, viadukti ipd. Najmanj primerna je varianta D-1, zaradi poteka preko meandrov Jenina, naravno ohranjenega vodotoka in krajine. Najbolj primerna je varianta D-2, ki poteka po vzhodnem robu planote Dobrova oz. jo na jugu zaobide. Vse variante na odseku E so ocenjene z oceno C – nebitven vpliv, v kolikor bodo izvedeni omilitveni ukrepi. Trase namreč potekajo po reliefno zelo razgibanem terenu, po povirnih dolinah rek, soteskah; prečenja so izvedena s podpornimi in opornimi konstrukcijami, viadukti, predori ipd. Najbolj primerna varianta je E-1, saj zahteva najmanj krajinsko vpadljivih elementov, sledita varianti E-2 in E-3, ki sta izenačeno primerni. Najmanj primerna je varianta E-4, od katerih je E-4B bolj primerna. E-4 je najmanj primerna predvsem zaradi obsežnih gradbenih ukrepov v dolini Pake. Vse variante na odseku F so zaradi obsežnih gradbenih del ocenjene z oceno C – nebitven vpliv, v kolikor bodo izvedeni omilitveni ukrepi. Bolj primeren za izvedbo je zahodni koridor, predvsem zaradi obsežnih posegov v dolinah Trnave in Pirešice. Najbolj primerna je varianta F-1, t.j. potek po Spodnji dolini Pake, ostale variante, ki potekajo čez Ponikovsko planoto oz. po ozkih rečnih dolinah so manj primerne. Varianti F-1 po primernosti sledi varianta F-2; ostale variante so enakovredne po primernosti.

Vsa izven nivojska križanja in vkope je potrebno izvesti tako, da bodo kar najmanj vpadljivi oz. moteči za okolico, kar pomeni, da morajo biti pokriti vkopi zasajeni z ustrezno vegetacijo, skladno s krajinskim načrtom, ki bo izdelan v fazi PGD. V poteku po rečnih dolinah je potrebno vsa gradbena dela izvesti skrajno pazljivo, brez nepotrebnega poseganja in uničevanja krajine; brežine, v katere se bo posegalo z vkopi in podpornimi konstrukcijami naj bodo sonaravno utrjene in ustrezno zasajene, skladno z izdelanim krajinskim načrtom (le ta se izdelava v fazi PGD). V skladu z izdelanim načrtom predlagamo spremljanje izvedbe plana, t.j. predvsem v fazi zasajanja in občasno v fazi rasti, s čimer bo omogočeno tudi nadomeščanje neustrezno poraslih delov. Program spremljanja bo natančneje določen v fazi PGD.

Preglednica 35: Ocena primernosti variant glede vplivov na krajino

Varianta	Ocena primernosti	Vrstni red
A1	primerna do bolj primerna (4)	1
A2	primerna (3)	2
A3	primerna (3)	3
B1	primerna (3)	1
B2	primerna (3)	2
C1	primerna (3)	2
C2	primerna do bolj primerna (4)	1
C3	manj primerna (2)	3
D1	manj primerna (2)	3
D2	primerna do bolj primerna (4)	1
D3	primerna (3)	2
E1	primerna do bolj primerna (4)	1
E2	primerna (3)	2-3
E3	primerna (3)	2-3
E4-A	manj primerna (2)	5
E4B	primerna (3)	4
F1	primerna (3)	1
F2	primerna (3)	2
F3a	manj primerna (2)	3-6

Varianta	Ocena primernosti	Vrstni red
F3b	manj primerna (2)	3-6
F4a	manj primerna (2)	3-6
F4b	manj primerna (2)	3-6
F5	manj primerna (2)	3-6
F6	manj primerna (2)	3-6
N1	primerna (3)	1-5
N2	primerna (3)	1-5
N3	primerna (3)	1-5
N4	primerna (3)	1-5
N5	primerna (3)	1-5

SINTEZNO VREDNOTENJE IN PRIMERJAVA VARIANT Z VARSTVENEGA VIDIKA

Preglednica 36: Prikaz vrednotenja variant po oceni primernosti

Varianta	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	Skupna ocena
A1	5	5	5	4	5	4	4	3	4	4
A2	5	5	5	2	4	4	3	2	2	3
A3	5	5	3	3	5	2	4	3	3	3
B1	2	2	3	4	4	2	3	4	4	3
B2	5	5	3	3	4	3	3	4	2	3
C1	5	5	3	3	3	3	3	2	4	3
C2	5	5	3	4	3	3	3	2	2	3
C3	5	5	3	2	4	3	4	2	3	3
D1	5	5	5	2	3	3	4	5	2	3
D2	5	5	5	4	4	3	4	5	3	4
D3	2	3	5	3	4	3	4	5	3	3
E1	5	4	5	4	3	3	4	5	3	4
E2	5	5	3	3	3	3	3	5	3	4
E3	2	2	2	3	3	3	3	5	3	3
E4-A	2	2	5	2	3	3	2	2	2	2
E4-B	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2
F1	5	3	3	3	2	5	3	3	2	3
F2	5	5	3	3	2	4	4	3	2	3
F3a	5	4	3	2	2	5	2	3	2	3
F3b	5	5	5	2	3	5	2	3	2	3
F4a	5	5	5	2	2	4	2	3	2	3
F4b	5	5	5	2	3	4	2	3	2	3
F5	5	3	5	2	4	5	2	3	2	3
F6	5	3	5	2	4	3	4	3	2	3
N1	5	5	5	3	5	3	4	5	5	
N2	5	5	5	3	5	2	4	5	5	
N3	5	5	3	3	5	2	5	5	5	
N4	5	5	5	3	4	4	3	5	4	
N5	5	4	5	3	5	4	4	5	5	

LEGENDA: K1 - kriterij 1: Podzemne vode
 K2 - kriterij 2: Površinske vode
 K3 - kriterij 3: Kulturna dediščina
 K4 - kriterij 4: Krajina
 K5 - kriterij 5: Kmetijske površine
 K6 - kriterij 6: Gozdne površine
 K7 - kriterij 7: Naravne vrednote in EPO
 K8 - kriterij 8: Varovana območja
 K9 - kriterij 9: Flora, favna in habitatni tipi

POMEN OCEN PRIMERNOSTI: 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

2.4 Ekonomski (prometno ekonomski) vidik

Prometno ekonomsko vrednotenje variant je izdelano v treh fazah, in sicer:

1. faza: vrednotenje 40 kombinacij variant potekov na omrežju s cestnino na projektu s prometnega in prometno ekonomskega vidika

- prometno vrednotenje po kriteriju koristi vseh uporabnikov na vplivnem območju projekta v 20-letnem obdobju;
- prometno ekonomsko vrednotenje po kriteriju interne stopnje donosa investicije;

2. faza: vrednotenje 5 izbranih kombinacij variant na omrežjih s cestnino s prometnega in prometno ekonomskega vidika

- prometno vrednotenje po naslednjih kriterijih: koristi uporabnikov, razbremenitev obstoječih daljinskih cestnih povezav in promet na mestnih cestah v Velenju;
- prometno ekonomsko vrednotenje po kriteriju interne stopnje donosa investicije;

3. faza: sintezno prometno ekonomsko vrednotenje z upoštevanjem vseh kriterijev iz 2. faze.

Pri vrednotenju je uporabljena naslednja delitev projekta na dva ločena odseka:

- I. odsek: med mejo z Republiko Avstrijo in Slovenj Gradcem,
- II. odsek: med Slovenj Gradcem in avtocesto A1.

PROMETNO VREDNOTENJE (1. faza)

Primerjava variant z vidika prometne učinkovitosti je v prvi fazi izdelana z uporabo kriterija sedanje vrednosti koristi uporabnikov. Koristi uporabnikov so razlika med stroški uporabnikov na proučevanem omrežju brez projekta in s projektom v 20-letnem življenjskem obdobju. Koristi uporabnikov vključujejo tako časovne kot materialne prihranke (poraba, obraba, režija) vseh uporabnikov na cestnem omrežju.

Vse obravnavane različice so s prometnega vidika sprejemljive, ocene pa so jim dane glede na vrstni red.

Na naslednji strani so v preglednici 37 prikazane koristi uporabnikov in ocene variant, ki se med seboj razlikujejo po poteku na I. odseku, medtem ko na II. odseku vse potekajo po kombinaciji K20.

Preglednica 37: Skupna tabela ocen stopnje primernosti kombinacij variant med mejo z Republiko Avstrijo in Slovenj Gradcem: **prometno vrednotenje (sedanja vrednost koristi uporabnikov v mio EUR)**

varianta	A1	A2	A3	B1	B2	C1	C2	C3	Skupaj	Ocena primernosti	Vrstni red
K1	0			0		0			900	4	10
K2		0		0		0			892	4	16
K3			0	0		0			924	5	5
K1b	0			0			0		896	4	14
K2b		0		0			0		889	3	18
K3b			0	0			0		920	5	6
K4	0			0				0	896	4	13
K5		0		0				0	891	3	17
K6			0	0				0	925	5	4
K7	0				0	0			906	4	7
K8		0			0	0			900	4	11
K9			0		0	0			933	5	1
K7b	0				0		0		902	4	9
K8b		0			0		0		896	4	15
K9b			0		0		0		929	5	3
K10	0				0			0	903	4	8
K11		0			0			0	896	4	12
K12			0		0			0	932	5	2

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

Z vidika koristi uporabnikov so najugodnejše naslednje variante med mejo z Republiko Avstrijo in Slovenj Gradcem z oceno 5-zelo sprejemljiva: K9, K12, K9b, K6, K3 in K3b.

Najmanj ugodni sta varianti K5 in K2b z oceno 3-sprejemljiva.

V preglednici 38 na naslednji strani so prikazane koristi uporabnikov in ocene kombinacij, ki se med seboj razlikujejo po poteku na II. odseku, medtem ko na I. odseku vse potekajo po kombinaciji K9.

Preglednica 38: Skupna tabela ocen stopnje primernosti kombinacij variant med Slovenj Gradcem in AC: prometno vrednotenje (sedanja vrednost koristi uporabnikov v mio EUR)

varianta	D1	D2	D3	E1	E2	E3	E4	F1	F2	F3	F4	F5	F6	N1	N2	N3	N4	N5	skupaj	ocena primernosti	vrstni red
K13	0			0				0										0	845	3	16
K14		0		0				0										0	811	3	19
K15	0				0				0					0					959	5	2
K16		0			0				0					0					922	5	6
K17	0				0					a				0					939	5	4
K18		0			0					a				0					901	4	10
K19	0				0					b				0					970	5	1
K20		0			0					b				0					933	5	5
K21	0					0					a					0			864	3	14
K22		0				0					a					0			827	3	17
K23	0					0					b					0			892	3	11
K24		0				0					b					0			856	3	15
K25	0					0					a						0		918	5	7
K26		0				0					a						0		883	3	12
K27	0					0					b						0		944	5	3
K28		0				0					b						0		906	4	9
K29	0					0							0			0			909	4	8
K30		0				0							0			0			871	3	13
K31			0				a					0				0			792	3	22
K32			0				a					0			0				804	3	21
K31b			0				b					0				0			809	3	20
K32b			0				b					0			0				821	3	18

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

Z vidika koristi uporabnikov se med Slovenj Gradcem in AC za najugodnejše izkazujejo variante K19, K15, K27, K17, K20, K16 in K25.

PROMETNO EKONOMSKO VREDNOTENJE (1. faza)

Prometno ekonomsko vrednotenje je izdelano z uporabo kriterija interne stopnje donosnosti (ISD) v obdobju uporabe projekta od leta 2015 do 2034 (predpostavljena 20-letna življenjska doba).

Po Uredbi o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Ur. l. RS, št. 60/2006) so ekonomsko upravičeni projekti z interno stopnjo donosnosti nad 7%, zato so le-ti ocenjeni z oceno 5-zelo sprejemljivi.

Priporočila, zapisana v smernicah za pripravo investicijske dokumentacije pri prijavi projektov v Evropske strukturne sklade, predlagajo uporabo diskontne stopnje 5,5%, zato so projekti z interno stopnjo donosnosti nad 5,5% ocenjeni z oceno sprejemljivi.

Projekti z interno stopnjo donosnosti pod 5,5% so manj sprejemljivi.

V preglednici 39 so prikazane interne stopnje donosnosti in ocene variant, ki se med seboj razlikujejo po poteku na I. odseku, medtem ko na II. odseku vse potekajo po varianti K20.

Preglednica 39: Skupna tabela ocen stopnje primernosti kombinacij variant med mejo z Republiko Avstrijo in Slovenj Gradcem: **prometno ekonomsko vrednotenje (ISD v %)**

varianta	A1	A2	A3	B1	B2	C1	C2	C3	SKUPAJ	OCENA PRIM.	VRSTNI RED
K1	0			0		0			6.5%	4	7
K2		0		0		0			6.4%	4	12
K3			0	0		0			6.5%	4	8
K1b	0			0			0		6.4%	4	11
K2b		0		0			0		6.3%	4	15
K3b			0	0			0		6.4%	4	13
K4	0			0				0	5.8%	3	16
K5		0		0				0	5.7%	3	18
K6			0	0				0	5.8%	3	17
K7	0				0	0			7.2%	5	1
K8		0			0	0			7.1%	5	3
K9			0		0	0			7.2%	5	2
K7b	0				0		0		7.1%	5	4
K8b		0			0		0		7.0%	5	6
K9b			0		0		0		7.0%	5	5
K10	0				0			0	6.4%	4	9
K11		0			0			0	6.3%	4	14
K12			0		0			0	6.4%	4	10

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

Med mejo z Republiko Avstrijo in Slovenj Gradcem so ekonomsko upravičene variante K7, K9, K8, K7b, K9b in K8b.

S prometno ekonomskega vidika so najmanj ugodne variante K4, K6 in K5.

V preglednici 40 na naslednji strani so prikazane interne stopnje donosa in ocene variant, ki se med seboj razlikujejo po poteku na II. odseku, medtem ko na I. odseku vse potekajo po varianti K9.

Preglednica 40: Skupna tabela ocen stopnje primernosti kombinacij variant med Slovenj Gradcem in AC: prometno ekonomsko vrednotenje (ISD v %)

varianta	D1	D2	D3	E1	E2	E3	E4	F1	F2	F3	F4	F5	F6	N1	N2	N3	N4	N5	skupaj	ocena primernosti	vrstni red
K13	0			0				0										0	5,9%	3	9
K14		0		0				0										0	5,5%	3	13
K15	0				0				0					0					7,0%	5	5
K16		0			0				0					0					6,6%	4	6
K17	0				0					a				0					7,5%	5	2
K18		0			0					a				0					7,1%	5	4
K19	0				0					b				0					7,5%	5	1
K20		0			0					b				0					7,2%	5	3
K21	0					0					a					0			4,5%	2	20
K22		0				0					a					0			4,2%	2	22
K23	0					0					b					0			4,7%	2	19
K24		0				0					b					0			4,4%	2	21
K25	0					0					a						0		5,2%	2	16
K26		0				0					a						0		4,9%	2	18
K27	0					0					b						0		5,3%	2	15
K28		0				0					b						0		5,0%	2	17
K29	0					0							0			0			5,8%	3	10
K30		0				0							0			0			5,4%	2	14
K31			0				a						0			0			6,1%	4	8
K32			0				a					0			0				6,2%	4	7
K31b			0				b						0			0			5,6%	3	12
K32b			0				b					0			0				5,7%	3	11

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

Med Slovenj Gradcem in AC A1 so ekonomsko upravičene variante K19, K17, K20, K18 in K15 z oceno 5.

S prometno ekonomskega vidika so manj sprejemljive variante K30, K27, K25, K28, K26, K23, K21, K24 in K22.

VREDNOTENJE IZBRANIH KOMBINACIJ VARIANT (2. faza)

Na podlagi ocen prometno ekonomskih in ostalih vrednotenj so bile za vrednotenje v 2. fazi izbrane naslednje kombinacije:

- na I. odseku med Republiko Avstrijo in Slovenj Gradcem:
 - kombinacija K9 (variante A3+B2+C1);
- na II. odseku med Slovenj Gradcem in AC A1:
 - kombinacija K13 (variante D1+E1+F1+N5),
 - kombinacija K15 (variante D1+E2+F2+N1),
 - kombinacija K19 (variante D1+E2+F3b+N1),
 - kombinacija K31 (variante D3+E4a+F6+N3),
 - kombinacija K32 (variante D3+E4a+F5+N2).

Kombinacije K13, K15, K19, K31 in K32 so v 2. fazi vrednotene in ocenjevane v kombinaciji s K9 na I. odseku.

Kombinacija **K9** poteka od mednarodnega mejnega prehoda Holmec do Poljane, nato po Mežiški dolini južno od Prevalj in severno od Raven na Koroškem ter pri Otiškem vrhu preide v Mislinjsko dolino. Naprej poteka v koridorju obstoječe glavne ceste, skozi predor Gradišče vzhodno mimo Slovenj Gradca, kjer se priključi na eno izmed variant II. odseka. Okoli Dravograda poteka kot vzhodna, južna in zahodna obvoznica, na glavno smer pa se priključi pri Otiškem vrhu.

Kombinacija **K13** ima najzahodnejši potek. Poteka mimo Podgorja, skozi predor Graška gora, severozahodno mimo Šoštanja in pri Letušu preide v Savinjsko dolino. Od tu naprej poteka v koridorju obstoječe regionalne ceste, zahodno mimo Polzele in se pri Šentrupertu priključi na avtocesto A1. Kombinacija K13 ima navezovalno cesto za Velenje, ki je rekonstrukcija obstoječe regionalne ceste Pesje – Gorenje in poteka od priključka Lokovica do križišča med Velenjem, Šoštanjem in Lokovico.

Kombinacija **K15** ima v zgornjem delu sredinski, v spodnjem pa zahodni potek. Poteka mimo Podgorja, skozi predor Graška gora, vzhodno mimo Škalskega jezera, skozi pokriti vkop po zahodni strani Velenja, skozi predore severno od Gore Oljke in pri Letušu preide v Savinjsko dolino. Od tu naprej poteka v koridorju obstoječe regionalne ceste, zahodno mimo Polzele in se pri Šentrupertu priključi na avtocesto A1. Kombinacija K15 ima navezovalno cesto Velenje, ki poteka od priključka Velenje pri Škalskem jezeru skozi predor pod Konovim do Šaleške ceste v naselju Konovo.

Kombinacija **K19** ima sredinski potek. Poteka mimo Podgorja, skozi predor Graška gora, vzhodno mimo Škalskega jezera in skozi pokriti vkop po zahodni strani Velenja. Nato mimo Podkrajja pri Velenju preide v dolino Ložnice, gre mimo Andraža nad Polzelo, skozi predor Preloge in se na koncu Trnavske doline pri Podlogu priključi na avtocesto A1. Kombinacija K19 ima navezovalno cesto Velenje, ki poteka od priključka Velenje pri Škalskem jezeru skozi predor pod Konovim do Šaleške ceste v naselju Konovo.

Kombinacija **K31** ima najvzhodnejši potek. Poteka v koridorju obstoječe glavne ceste po Mislinjski dolini in dolini reke Pake do Velenja. Velenje obide po vzhodni strani skozi predor Veterški vrh, gre naprej v koridorju obstoječe glavne ceste mimo Črnove, Velike Pirešice in se pri Arji vasi priključi na avtocesto A1. Kombinacija K31 ima navezovalno cesto Velenje, ki poteka od priključka Velenje jug kot rekonstrukcija obstoječe Celjske ceste do križišča za Gorico, nato pa v treh predorih južno od Starega Velenja in na Partizansko cesto pri jugovzhodnem uvozu v industrijsko cono Gorenje.

Kombinacija **K32** ima v zgornjem delu vzhodni, v spodnjem pa sredinski potek. Poteka v koridorju obstoječe glavne ceste po Mislinjski dolini in dolini reke Pake do Velenja. Velenje obide po vzhodni strani skozi predor Veterški vrh, prečka glavno cesto, skozi predor M. Koželj mimo Arnač preide v dolino Trnave in se na koncu Trnavske doline pri Podlogu priključi na avtocesto A1. Kombinacija K32 ima navezovalno cesto Velenje, ki poteka od priključka Sever do križišča s Šaleško cesto v Paki pri Velenju, skozi predor pod Konovim do obstoječe Ceste na jezero pri Škalskem jezeru.

PROMETNO VREDNOTENJE (2. faza)

Pri prometnem vrednotenju 2. faze so preverjene izbrane kombinacije variant na omrežju s cestninjeno novo cestno povezavo 3. razvojne osi.

Koristi uporabnikov

V preglednici 41 so prikazane sedanje vrednoti koristi uporabnikov v 20-letni življenjski dobi projekta in ocene učinkovitosti.

Preglednica 41: Koristi uporabnikov izbranih variant in variant z najboljšimi ocenami

Kombinacija	SV koristi uporabnikov na omrežju s cestnino (mio EUR)	Ocena primernosti
K13	845	3
K15	959	5
K19	970	5
K31	792	3
K32	804	3

LEGENDA: POMEN OCEN PRIMERNOSTI 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

Z vidika koristi uporabnikov se izmed izbranih kombinacij v 2. fazi za najugodnejše izkazujeta varianti K19 in K15 z oceno 5 - zelo sprejemljiva.

Izmed izbranih kombinacij se za sprejemljive z oceno 3 izkazujejo K13, K32 in K31.

Promet na obstoječih daljinskih cestah

V preglednicah 42, 43 in 44 so prikazane obremenitve na obstoječih daljinskih cestah, ko bo zgrajena posamezna kombinacija severnega dela 3. razvojne osi za leta 2015, 2030 in 2035. Informativno so prikazane tudi obstoječe obremenitve v letu 2006, ki izhajajo iz avtomatskih števnih mest (v preglednici: AŠM) na primerjanih odsekih.

Preglednica 42: Prometne obremenitve na obstoječih daljinskih cestnih povezavah med Velenjem in AC A1 v letu 2015

	PLDP 2015					
	Odsek Velenje – Črnova		Odsek Velika Pirešica – AC A1		Odsek Letuš – Parižlje	
	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP
AŠM 2006	1.987	16.695	2.243	13.698	876	6.622
K13 s cestnino 2015	1.426	14.788	1.509	14.045	181	3.592
K15 s cestnino 2015	1.529	13.961	1.593	12.919	191	3.724
K19 s cestnino 2015	948	11.555	997	10.708	863	7.930
K31 s cestnino 2015	603	9.501	486	7.256	948	8.567
K32 s cestnino 2015	1.223	11.711	1.206	9.914	894	8.308

Preglednica 43: Prometne obremenitve na obstoječih daljinskih cestnih povezavah med Velenjem in AC A1 v letu 2030

	PLDP 2030					
	Odsek Velenje – Črnova		Odsek Velika Pirešica – AC A1		Odsek Letuš – Parižlje	
	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP
AŠM 2006	1.987	16.695	2.243	13.698	876	6.622
K13 s cestnino 2030	2.048	20.285	2.141	18.941	273	5.792
K15 s cestnino 2030	2.153	18.595	2.211	16.706	272	6.359
K19 s cestnino 2030	1.372	15.719	1.404	14.010	1.049	11.322
K31 s cestnino 2030	854	12.986	709	10.114	1.240	11.838
K32 s cestnino 2030	1.703	15.798	1.636	12.498	1.136	11.760

Preglednica 44: Prometne obremenitve na obstoječih daljinskih cestnih povezavah med Velenjem in AC A1 v letu 2035

	PLDP 2035							
	Odsek na projektu*		Odsek Velenje – Črnova		Odsek Velika Pirešica – AC A1		Odsek Letuš – Parižlje	
	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP
AŠM 2006	/	/	1.987	16.695	2.243	13.698	876	6.622
K13 s cestnino 2035	3.772	25.538	2.233	22.878	2.341	21.513	320	6.808
K15 s cestnino 2035	3.618	27.997	2.363	20.839	2.428	18.565	381	7.293
K19 s cestnino 2035	3.608	22.808	1.499	17.766	1.549	15.667	1.168	12.869
K31 s cestnino 2035	4.095	24.440	936	14.611	796	11.538	1.313	13.661
K32 s cestnino 2035	3.245	23.214	1.853	17.831	1.789	13.966	1.180	13.395

* obremenitev je podana za prometni odsek na potezi Velenje – AC A1

Kombinacija K13 bo v letu 2035 na omrežju s cestninjeno novogradnjo predvidoma obremenjena s 25.500 vozili na dan.

Promet na obstoječi glavni cesti Arja vas – Velenje na odsekih Velenje – Črnova in Velika Pirešica – AC A1 v primeru izgradnje variante K13 v planskem obdobju presega kapacitete 2-pasovne ceste.

V letu 2035 bo na omrežju s cestnino na odseku Velenje – Črnova predvidoma 22.900 vozil PLDP z 10% deležem tovornih vozil. Za takšne prometne obremenitve sedanja cestna povezava ne bo zagotavljala prepustnosti.

Kombinacija K13 je pri razbremenitvi regionalne ceste Soteska – Šentrupert učinkovita, saj v letu 2035 obremenitev na odseku Letuš – Parižlje tudi v primeru cestninjenja predvidoma ne bo preseгла 7.000 vozil na dan.

Kombinacija K13 je z vidika prometa na obstoječih daljinskih cestah manj sprejemljiva predvsem zaradi predvidenih prekoračitev kapacitet na obstoječi glavni cesti Arja Vas – Velenje.

Kombinacija K15 bo v letu 2035 na omrežju s cestninjeno novogradnjo predvidoma obremenjena z 28.000 vozili na dan.

Kapaciteta obstoječe glavne ceste Arja vas – Velenje na odseku Velenje – Črnova je v primeru izgradnje kombinacije K15 v letu 2030 presežena.

V letu 2035 bo na omrežju s cestnino na odseku Velenje – Črnova predvidoma 20.800 vozil PLDP z 11% deležem tovornih vozil. V letu 2035 bo odsek Velenje – Črnova potrebno nadgraditi v 4-pasovno povezavo, elementi preostale cestne povezave Arja vas – Velenje pa bodo zadoščali za 20-letno plansko obdobje.

Kombinacija K15 je pri razbremenitvi regionalne ceste Soteska – Šentrupert učinkovita, saj v letu 2035 obremenitev na odseku Letuš – Parižlje tudi v primeru cestninjenja predvidoma ne bo preseгла 7.500 vozil na dan.

Kombinacija K15 je z vidika prometa na obstoječih daljinskih cestah sprejemljiva. Kapacitete obstoječe glavne ceste bodo presežene v letu 2030 na odseku Velenje - Črnova.

Kombinacija K19 bo v letu 2035 na omrežju s cestninjeno novogradnjo predvidoma obremenjena z 22.800 vozili na dan.

Razbremenitev obstoječe glavne ceste Arja vas – Velenje na odsekih Velenje – Črnova in Velika Pirešica – AC A1 v primeru izgradnje kombinacije K19 zadostuje za plansko obdobje 20 let, saj bodo prometne obremenitve na teh dveh odsekih v letu 2035 tudi v primeru cestninjenja manjše od 18.000 vozil PLDP ob manjšem deležu tovornih vozil od današnjega.

Kombinacija K19 je pri razbremenitvi regionalne ceste Soteska – Šentrupert dovolj učinkovita. Obremenitev na odseku Letuš – Parižlje v letu 2035 bo v primeru cestninjenja predvidoma dosegla 12.900 vozil na dan.

Kombinacija K19 je z vidika prometa na obstoječih daljinskih cestah zelo sprejemljiva, saj v zadostni meri razbremeni najbolj obremenjene obstoječe cestne povezave, tako da bodo le-te zadostovale za 20-letno plansko obdobje.

Kombinacija K31 bo v letu 2035 na omrežju s cestninjeno novogradnjo predvidoma obremenjena s 24.400 vozili na dan.

Kombinacija K31 bo z vidika razbremenjevanje obstoječe glavne ceste Arja vas – Velenje na odsekih Velenje – Črnova in Velika Pirešica – AC A1 v primeru izgradnje zelo učinkovita, saj poteka po obstoječem koridorju.

Kombinacija K31 je pri razbremenitvi regionalne ceste Soteska – Šentrupert dovolj učinkovita. Obremenitev na odseku Letuš – Parižlje v letu 2035 bo v primeru cestninjenja predvidoma dosegla 13.700 vozil na dan.

Kombinacija K31 je z vidika prometa na obstoječih daljinskih cestah zelo sprejemljiva, saj v zadostni meri razbremeni najbolj obremenjene obstoječe cestne povezave, tako da bodo zadostovale za 20-letno plansko obdobje.

Kombinacija K32 bo v letu 2035 na omrežju s cestninjeno novogradnjo predvidoma obremenjena s 23.200 vozili na dan.

Razbremenitev obstoječe glavne ceste Arja vas – Velenje na odsekih Velenje – Črnova in Velika Pirešica – AC A1 v primeru izgradnje kombinacije K32 zadostuje za plansko obdobje 20 let, saj bodo prometne obremenitve na teh dveh odsekih v letu 2035 tudi v primeru cestninjenja manjše od 18.000 vozil PLDP ob manjšem deležu tovornih vozil od današnjega.

Kombinacija K32 je pri razbremenitvi regionalne ceste Soteska – Šentrupert manj učinkovita. Obremenitev na odseku Letuš – Parižlje v letu 2035 bo v primeru cestninjenja predvidoma dosegla 13.400 vozil na dan.

Kombinacija K32 je z vidika prometa na obstoječih daljinskih cestah zelo sprejemljiva, saj v zadostni meri razbremeni najbolj obremenjene obstoječe cestne povezave, tako da bodo zadostovale za 20-letno plansko obdobje.

Promet na mestnih cestah v Velenju

Prometne obremenitve v mestu Velenje so preverjene na ključnih odsekih mestnih cest v letih 2015, 2030 in 2035, in sicer:

- Šaleška cesta: med križiščema s Kidričevo in z Goriško cesto,
- Celjska cesta: pri križišču s Šaleško cesto,
- Partizanska cesta 2: vzhodni krak krožišča med Šoštanjem, Velenjem in Lokovico,
- Partizanska cesta: med križiščema s Štrbenkovo cesto in uvozom v Gorenje,
- Cesta Františka Foita: med križiščema s Šaleško in s Cesto talcev,
- Kidričeva cesta: med križiščema s Tomšičevo in Finžgarjevo cesto,
- Cesta talcev: med križiščema s Štrbenkovo in Prešernovo cesto.

Prometne obremenitve pri zgrajenih izbranih kombinacijah na omrežju s cestnino so prikazane v preglednicah 45, 46 in 47, in sicer ločeno za tovorna in vsa vozila.

Preglednica 45: Prometne obremenitve na mestnih cestah Velenja v letu 2015

ODSEK	K13		K15		K19		K31		K32	
	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP
Šaleška cesta	900	22.233	885	21.811	701	21.660	1.064	23.240	803	22.105
Celjska cesta	1.303	13.049	1.423	12.277	881	10.648	1.116	11.923	1.596	15.053
Partizanska cesta 2	1.707	16.834	1.070	11.189	1.464	13.713	1.421	14.201	1.393	13.352
Partizanska cesta	1.294	16.091	957	12.268	721	11.683	779	11.927	1.257	15.776
C. Františka Foita	1.302	16.371	1.037	13.228	685	11.769	1.043	13.226	1.392	16.349
Kidričeva cesta	476	7.807	409	7.490	399	7.440	498	8.019	422	7.686
Cesta talcev	533	11.150	426	9.575	335	8.968	596	11.515	541	10.387

Preglednica 46: Prometne obremenitve na mestnih cestah Velenja v letu 2030

ODSEK	K13		K15		K19		K31		K32	
	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP
Šaleška cesta	1.206	29.203	1.201	28.513	920	28.209	1.385	30.343	1.032	28.788
Celjska cesta	1.998	18.423	2.145	17.531	1.410	16.112	1.785	17.903	2.452	20.655
Partizanska c.2	2.357	21.556	1.322	13.547	1.847	17.037	1.775	17.487	1.724	16.290
Partizanska c.	1.823	22.341	1.427	16.741	1.142	16.405	1.110	16.334	1.801	21.768
C. Františka Foita	1.820	23.044	1.509	18.952	1.082	17.420	1.525	19.595	1.963	22.633
Kidričeva cesta	665	11.006	587	10.192	631	10.169	648	11.099	568	10.311
Cesta talcev	763	15.699	554	14.327	487	13.106	887	16.118	762	14.371

Preglednica 47: Prometne obremenitve na mestnih cestah Velenja v letu 2035

ODSEK	K13		K15		K19		K31		K32	
	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP	Tovorna vozila	PLDP
Šaleška cesta	1.292	33.648	1.299	32.606	1.006	32.043	1.477	34.698	1.136	33.059
Celjska cesta	2.180	20.970	2.338	20.182	1.532	18.188	1.957	20.537	2.589	23.058
Partizanska cesta 2	2.643	24.688	1.470	15.490	2.049	19.530	1.938	20.042	1.914	18.710
Partizanska cesta	2.010	25.140	1.547	18.696	1.255	18.225	1.166	18.324	1.985	24.817
C. Františka Foita	1.995	25.547	1.634	21.066	1.143	19.677	1.580	22.215	2.162	25.478
Kidričeva cesta	704	12.743	611	11.951	692	11.907	699	12.618	608	11.738
Cesta talcev	810	17.958	640	16.034	541	15.234	951	18.426	788	16.735

Kombinacija K13 ni učinkovita z vidika razbremenjevanja mestnih cest v Velenju. V letu 2035 v primeru cestninjenja bo promet na Cesti Františka Foita, Partizanski cesti, Partizanski cesti 2 in na Celjski cesti predvidoma presegal 20.000 vozil PLDP. Obremenitev na izbranem odseku Šaleške ceste bo 33.600 vozil PLDP.

Kombinacija K13 z vidika prometa na mestnih cestah Velenja zaradi neučinkovitega razbremenjevanja ni sprejemljiva.

Kombinacija K15 je učinkovita z vidika razbremenjevanja mestnih cest v Velenju. V letu 2035 v primeru cestninjenja bo promet na Cesti Františka Foita in na Celjski cesti predvidoma presegal 20.000 vozil PLDP, vendar ne za več kot 1.100 vozil. Obremenitev na izbranem odseku Šaleške ceste bo 32.600 vozil PLDP.

Kombinacija K15 je z vidika prometa na mestnih cestah Velenja zaradi učinkovitega razbremenjevanja bolj sprejemljiva.

Kombinacija K19 je zelo učinkovita z vidika razbremenjevanja mestnih cest v Velenju. V letu 2035 v primeru cestninjenja bo izmed izbranih odsekov predvidena dnevna obremenitev večja od 20.000 le na Šaleški cesti, in sicer 32.000 vozil PLDP.

Kombinacija K19 je z vidika prometa na mestnih cestah Velenja zaradi učinkovitega in uravnoteženega razbremenjevanja zelo sprejemljiva.

Kombinacija K31 je delno učinkovita z vidika razbremenjevanja mestnih cest v Velenju. V letu 2035 v primeru cestninjenja bo promet na Cesti Františka Foita, Celjski cesti in na Partizanski cesti 2 predvidoma presegal 20.000 vozil PLDP. Obremenitev na izbranem odseku Šaleške ceste bo 34.700 vozil PLDP, kar je med primerjanimi variantami največja obremenitev.

Kombinacija K31 je z vidika prometa na mestnih cestah sprejemljiva. Nižja ocena je podana zaradi visokih obremenitev na Šaleški cesti.

Kombinacija K32 je manj učinkovita z vidika razbremenjevanja mestnih cest v Velenju. V letu 2035 v primeru cestninjenja bo promet na Cesti Františka Foita, Partizanski cesti in na Celjski cesti predvidoma presegal 23.000 vozil PLDP. Obremenitev na izbranem odseku Šaleške ceste bo 33.100 vozil PLDP.

Kombinacija K32 je z vidika prometa na mestnih cestah manj sprejemljiva.

Skupna ocena prometnega vrednotenja 2. faze

Vrstni red variant s prometnega vidika je sestavljena z uporabo ocen po kriterijih:

- koristi uporabnikov,
- promet na obstoječih daljinskih cestah,
- promet na mestnih cestah v Velenju.

Preglednica 48: Skupne ocene prometnega vrednotenja 2. faze

Kombinacija	Kriterij			Vrstni red
	Koristi uporabnikov	Promet na obstoječih daljinskih cestah	Promet na mestnih cestah v Velenju	
K13	sprejemljiva (3)	manj sprejemljiva (2)	nesprejemljiva (1)	5
K15	zelo sprejemljiva (5)	sprejemljiva (3)	bolj sprejemljiva (4)	2
K19	zelo sprejemljiva (5)	zelo sprejemljiva (5)	zelo sprejemljiva (5)	1
K31	sprejemljiva (3)	zelo sprejemljiva (5)	Sprejemljiva (3)	3
K32	sprejemljiva (3)	zelo sprejemljiva (5)	manj sprejemljiva (2)	4

Najvišjo oceno prometnega vrednotenja je dosegla kombinacija K19, ki ji sledi K15.

Nižje ocene prometnega vrednotenja sta dobili kombinaciji K31 in K32, najnižja ocena pa je dodeljena kombinaciji K13.

PROMETNO EKONOMSKO VREDNOTENJE (2. faza)

Prometno ekonomsko vrednotenje je tako kot v 1. fazi izdelano z uporabo kriterija interne stopnje donosnosti (ISD) v obdobju uporabe projekta od leta 2015 do 2034 (predpostavljena 20-letna življenjska doba).

V preglednici 49 so prikazane interne stopnje donosnosti in ocene izbranih kombinacij variant na omrežju s cestnino.

Preglednica 49: Višina investicije ter kazalci prometne in prometnoekonomske učinkovitosti izbranih kombinacij na omrežju s cestnino

Varianta	Investicija (mio EUR)	SV koristi uporabnikov (mio EUR)	ISD	Ocena prometno-ekonomske učinkovitosti
K13	868	845	5,9%	3-4
K15	864	959	7,0%	5
K19	825	970	7,5%	5
K31	788	792	6,1%	4
K32	799	804	6,2%	4

LEGENDA: POMEN OCEN 1 - neprimerna, nesprejemljiva; 2 - manj primerna, manj sprejemljiva; 3 - primerna, sprejemljiva; 4 - primerna do bolj primerna, sprejemljiva; 5 - bolj primerna, zelo sprejemljiva

Izmed preverjenih kombinacij se tako na omrežju s cestnino za ekonomsko upravičeni izkazujeta varianti K19 in K15.

Kombinaciji K31 in K32 imata interno stopnjo donosa višjo od 6% na omrežjih s cestnino.

Kombinacija K13 ima interno stopnjo donosa nižjo od 6%.

Sintezno vrednotenje in primerjava variant s prometnega in prometno ekonomskega vidika (3. faza)

Končni vrstni red sinteznega prometnega in prometno ekonomskega vrednotenja je sestavljen iz ocene prometno ekonomskega vrednotenja in iz vrstnega reda prometnega vrednotenja, ki sta bila izvedena samo za določene kombinacije variant na odseku II v povezavi s kombinacijo K9 na odseku I.

Preglednica 50: Končen vrstni red primernosti kombinacij variant glede na ocene sinteznega prometno ekonomskega vrednotenja

kombinacija	Ocena prometno ekonomskega vrednotenja	Vrstni red prometnega vrednotenja	Skupni vrstni red
K13	sprejemljiva do bolj sprejemljiva (3-4)	5	5
K15	zelo sprejemljiva (5)	2	2
K19	zelo sprejemljiva (5)	1	1
K31	bolj sprejemljiva (4)	3	3
K32	bolj sprejemljiva (4)	4	4

Tako sta med obravnavanimi kombinacijami z vidika prometne učinkovitosti in ekonomske upravičenosti najprimernejši kombinaciji variant K19 in K15. Med njima ima prednost kombinacija K19, ki je nekoliko ugodnejša z vidika prometne učinkovitost.

3 SINTEZNE UGOTOVITVE

3.1 Prikaz vrednotenja s prostorskega, funkcionalnega in varstvenega vidika

Preglednica 41: Ocene primernosti variant s prostorskega, funkcionalnega in varstvenega vidika vrednotenja

Varianta	Prostorski vidik		Funkcionalni vidik (gradbeno tehnični)		Varstveni vidik	
	Ocena primernosti	Vrstni red	Ocena primernosti	Vrstni red	Ocena primernosti	Vrstni red
A1	primerna do bolj primerna	1-2	primerna do bolj primerna	1	primerna do bolj primerna	1
A2	primerna, sprejemljiva	3	primerna, sprejemljiva	3	primerna, sprejemljiva	3
A3	primerna do bolj primerna	1-2	primerna do bolj primerna	2	primerna, sprejemljiva	2
B1	manj primerna, manj sprejemljiva	2	primerna, sprejemljiva	2	primerna, sprejemljiva	1-2
B2	primerna do bolj primerna	1	primerna do bolj primerna	1	primerna, sprejemljiva	1-2
C1	primerna do bolj primerna	2-3	bolj primerna, zelo sprejemljiva	1	primerna, sprejemljiva	3
C2	primerna do bolj primerna	2-3	primerna do bolj primerna	2	primerna, sprejemljiva	2
C3	bolj primerna, zelo sprejemljiva	1	primerna, sprejemljiva	3	primerna, sprejemljiva	1
D1	primerna do bolj primerna	1	primerna, sprejemljiva	3	primerna, sprejemljiva	2-3
D2	primerna, sprejemljiva	2-3	primerna, sprejemljiva	2	primerna do bolj primerna	1
D3	primerna, sprejemljiva	2-3	primerna do bolj primerna	1	primerna, sprejemljiva	2-3
E1	primerna, sprejemljiva	2-3	primerna, sprejemljiva	5	primerna do bolj primerna	1-2
E2 + N1	primerna do bolj primerna	1	primerna, sprejemljiva	3	primerna do bolj primerna	1-2
E3 + N3/N4	primerna, sprejemljiva	2-3	primerna, sprejemljiva	4	primerna, sprejemljiva	3
E4a + N2	primerna, sprejemljiva	3-4	primerna do bolj primerna	1	manj primerna, manj sprejemljiva	4-5
E4a + N3/N4	primerna do bolj primerna	1-2				
E4b + N2	primerna, sprejemljiva	3-4	primerna do bolj primerna	2	manj primerna, manj sprejemljiva	4-5
E4b + N3/N4	primerna do bolj primerna	1-2				
F1 + N5	primerna, sprejemljiva	7-8	primerna, sprejemljiva	2	primerna, sprejemljiva	2-5
F2	bolj primerna, zelo sprejemljiva	1-2	primerna, sprejemljiva	3	primerna, sprejemljiva	2-5

Varianta	Prostorski vidik		Funkcionalni vidik (gradbeno tehnični)		Varstveni vidik	
	Ocena primernosti	Vrstni red	Ocena primernosti	Vrstni red	Ocena primernosti	Vrstni red
F3a	primerna, sprejemljiva	7-8	primerna, sprejemljiva	5	primerna, sprejemljiva	6-8
F3b	primerna do bolj primerna	3-6	primerna, sprejemljiva	7	primerna, sprejemljiva	2-5
F4a	primerna do bolj primerna	3-6	primerna, sprejemljiva	5	primerna, sprejemljiva	6-8
F4b	primerna do bolj primerna	3-6	primerna, sprejemljiva	8	primerna, sprejemljiva	6-8
F5	primerna do bolj primerna	3-6	primerna, sprejemljiva	1	primerna, sprejemljiva	2-5
F6	bolj primerna, zelo sprejemljiva	1-2	primerna, sprejemljiva	4	primerna, sprejemljiva	1

DODATEK K SINTEZNI PREGLEDNICI

Pri sintezi varstvenega vidika ni bil upoštevan vpliv na podnebne razmere, kakovost zraka in hrup, saj zaradi svojih značilnosti zahteva drugačen metodološki pristop za vrednotenje. Navedenih vplivov ni bilo možno določati za posamezne pododseke (variante), ampak so odvisni od različnih prometnih tokov, ki se določajo na podlagi kombinacij variant. Na podlagi dobljenih rezultatov preverjenih za različne kombinacije variant pa so izdelovalci študije lahko ugotovili prednosti nekaterih variant na posameznih odsekih:

- tako je z vidika vplivov na podnebne spremembe in zrak med variantami A najugodnejša A3, med variantami B B2, med variantami C C3, med variantami D pa D1, med variantama F3a in F3b je ugodnejša F3b in med F4a in F4b je ugodnejša F4b. Ostalih variant na podlagi predlaganih kombinacij variant medsebojno ni bilo možno primerjati. Vpliv izvedbe plana v vseh kombinacijah je ocenjen kot sprejemljiv;
- glede na obseg zmanjšanja števila s hrupom preobremenjenih prebivalcev so na severnem »nadodseku I« bolj primerne (5) in s tem najugodnejše kombinacije K03, K06, K09 in K12 (torej vse, ki imajo na odseku A varianto A3 – obvoznico Dravograda), preostale kombinacije so primerne (4). Na južnem »nadodseku II« (K13-K32) so primerne (3) in s tem najmanj ugodne kombinacije K13, K14 (manj ugodna zaradi zahodnega poteka – odsek F1) in K31 (manj ugodna zaradi navezave območja zahodno od Velenja na severni del HC (E4) po obstoječih cestah skozi gosto poseljeno Velenje), primerne (4) so kombinacije K15, K16 in K32, vse preostale kombinacije so bolj primerne (5). Ocenjujemo, da so posredni in daljinski vplivi oziroma učinki izvedbe plana zaradi razbremenitve obstoječih cest ne glede na izbrano kombinacijo pozitivni, s čemer je plan sprejemljiv. Omilitveni ukrepi so v skladu z zakonskimi zahtevami potrebni (protihrupna zaščita) na vseh novozgrajenih in rekonstruiranih prometnicah, prav tako spremljanje stanja okolja.

ODSEKA

Variante na pododseku A so v celoti medsebojno težko primerljive. Varianti A1 in A2 sta medsebojno primerljivi, saj sta obe predvideni kot glavni cesti, ki navezujeta območje Dravograda na HC na podoben način. Medtem pa varianta A3 predstavlja bistveno različno –

kompleksnejšo rešitev prometne mreže na območju Dravograda, deloma s potekom HC in deloma z obvozno glavno cesto.

Z vseh vidikov je najmanj primerna varianta A2. Varianti A1 in A3 sta najprimernejši tako s prostorskega kot tudi funkcionalnega vidika, medtem, ko ima z varstvenega vidika nekaj prednosti varianta A1, ki manj posega v gozdne površine, vendar je sprejemljiva tudi A3. Varianta A3 je z varstvenega vidika najprimernejša z vidika vplivov na podnebne spremembe, kakovost zraka in hrup (kriteriji, ki niso bili upoštevani pri skupni oceni primernosti). Bistvena prednost variante A3 pred A1 je predvsem v njenem učinkovitem priključevanju ter reševanju prometa tako proti mejnemu prehodu, kot tudi v smeri proti Mariboru, ki sedaj poteka neposredno preko središča Dravograda.

Kot najustreznejšo na odseku A s prostorskega, funkcionalnega in varstvenega vidika predlagamo varianto A3, kateri sledi A1.

ODSEK B

Na odseku B sta bili primerjani varianti B1 in B2, od katerih je po vseh obravnavanih vidikih primernejša varianta B2.

ODSEK C

Na odseku C so bile primerjane tri variante (C1, C2 in C3). Po prostorskih kriterijih ima največ pomembnih prednosti varianta C3, po gradbeno tehničnih pa varianta C1, po varstvenih kriterijih so vse variante dokaj enakovredne, vendar ima kljub vsemu manjše prednosti varianta C3, ki ne posega v zavarovana območja. Varianta C3 je primernejša tudi z vidika vplivov na podnebne spremembe in kakovost zraka.

Glede na bistvene prednosti variante C1 z gradbeno tehničnega vidika (predvideni večji objekti, večji zidovi, bistveno težje oz. manj ugodne geološke razmere ter višja investicijska vrednost: C1 = 60.713.000 €, C3 = 115.621.000 €) jo predlagamo kot najustreznejšo na tem odseku, sledi ji varianta C3.

ODSEK D

Na odseku D so enakovredno primerne vse tri obravnavane variante. S prostorskega vidika ima nekaj prednosti varianta D1, s funkcionalnega D3 in varstvenega D2 (z vidika vplivov na podnebne razmere in kakovost zraka pa D1).

Izbor med variantami pogojuje tudi potek trase v nadaljevanju (odsek E), saj se varianta D3 veže le na varianti E4a in E4b.

ODSEK E

Na odseku E je bilo primerjanih sedem variant z različnimi možnimi načini priključevanja Velenja (navezovalne ceste – N). S prostorskega vidika je bila kot najprimernejša ocenjena varianta E2 + N1, kateri sledita E4a + N3/N4 in E4b + N3/N4. S funkcionalnega vidika ni bistvenih razlik, primernejši sta varianti E4a in E4b, vendar so sprejemljive tudi vse ostale variante, med njimi najbolj E2. Z varstvenega vidika sta bolj primerni varianti E1 in E2, medtem, ko sta varianti E4a in E4b bistveno slabši in kot taki manj primerni.

Kot najustreznejšo predlagamo varianto E2 z navezovalno cesto N1 (oznaka E2+N1).

ODSEK F

Na odseku F je bilo primerjanih osem variant. Bistvene razlike med njimi se odražajo le v prostorskem vidiku, kjer se po vseh kriterijih kot najustreznejši kažeta varianti F2 in F6. Z varstvenega vidika je z minimalnimi razlikami na prvem mestu varianta F6, s funkcionalnega pa F5 (varianta F2 je na tretjem mestu za F5 (prva) in F1 (druga), ki pa sta s prostorskega vidika bistveno slabši).

Kot najustreznejšo predlagamo varianto F2, sledi ji varianta F6, ki pogojuje izbor najustreznejše variante na odseku E po Mislinjski dolini (varianti E4a ali E4b, ki sta okoljsko bistveno manj sprejemljivi od ostalih variant) ali variante E3, ki je sicer sprejemljiva, vendar ni predlagana med najustreznejšimi variantami predhodnega odseka. Slabost variante F2 je v njenem naklonu, ki doseže tudi 7%, zato predlagamo njeno optimizacijo tako, da se bo maksimalen naklon zmanjšal na 5%.

3.2 Prikaz vrednotenja s prometno ekonomskega vidika

V tem podpoglavju so združeni rezultati vmesne sinteze s prostorskega, gradbeno – tehničnega (funkcionalnega) in varstvenega vidika z rezultati prometnega (funkcionalni vidik) in prometno ekonomskega vrednotenja. Zaključki so narejeni na podlagi primerjave obojih rezultatov.

V nadaljevanju so za oba odseka (I in II) navedene vse kombinacije obravnavanih variant (pododseki A, B, C, itn.), ki so se pri prometno ekonomskem vrednotenju z najvišjo oceno primernosti (zelo sprejemljive – ocena 5) izkazale kot najustreznejše, med njimi pa ni bistvenih razlik.

S prometnega vidika (koristi uporabnikov) se kot najustreznejše izkazujejo naslednje kombinacije variant:

ODSEK I:

1. A3 – B2 – C1
2. A3 – B2 – C3
3. A3 – B2 – C2
4. A3 – B1 – C3
5. A3 – B1 – C1

ODSEK II:

1. D1 – E2 – F3b – N1
2. D1 – E2 – F2 – N1
3. D1 – E3 – F4b – N5
4. D1 – E2 – F3a – N1
5. D2 – E2 – F3b – N1
6. D2 – E2 – F2 – N1
7. D1 – E3 – F4a – N4

S prometno ekonomskega vidika se kot najustreznejše izkazujejo naslednje kombinacije variant:

ODSEK I:

1. A1 – B2 – C1
2. A3 – B2 – C1
3. A2 – B2 – C1
4. A1 – B2 – C2
5. A3 – B2 – C2
6. A2 – B2 – C2

ODSEK II:

1. D1 – E2 – F3a – N1
2. D1 – E2 – F3b – N1
3. D2 – E2 – F3b – N1
4. D2 – E2 – F3a – N1
5. D1 – E2 – F2 – N1

SINTEZA ODSEK I:

Za predlagano najprimernejšo kombinacijo na odseku I (A3 – B2 – C1), ki izhaja iz prvega dela vrednotenja lahko ugotovimo, da je tudi z vidika koristi uporabnikov najustreznejša. Zaradi svoje nekoliko višje investicijske vrednosti pri ekonomskem vrednotenju zdrzne na drugo mesto, vendar ima še vedno najvišjo oceno primernosti, zato jo tudi v končni sintezi predlagamo kot najustreznejšo.

Kombinacije z varianto A1 se izkazujejo kot prometno manj učinkovite, zato jih kljub dobrim ekonomskim kazalcem ne predlagamo v izbor najustreznejših rešitev za potek nove ceste.

Kombinacije z varianto C3 se sicer izkazujejo prometno učinkovite, vendar jih zaradi slabših ekonomskih kazalcev ne predlagamo v izbor najustreznejše variante.

SINTEZA ODSEK II:

Za predlagani najprimernejši kombinaciji na odseku II (D1 – E2 – F2 – N1 in D2 – E2 – F2 – N1), ki izhajata iz prvega dela vrednotenja lahko ugotovimo, da sta tudi s prometnega vidika dobili najvišjo oceno primernosti. Manjšo prednost med njima ima varianta D1 – E2 – F2 – N1, ki je skupno uvrščena na drugo mesto. Pri prometno ekonomskem vidiku je med njima večja razlika in sicer je varianta D1 – E2 – F2 – N1 ocenjena z najvišjo oceno primernosti (5), medtem, ko je kombinacija z varianto D2 ocenjena kot primerna do bolj primerna (ocena 4). Glede na to, da sta varianti D1 in D2 z ostalih vidikov enakovredni zaključujemo, da je najprimernejša za nadaljnjo obdelavo kombinacija variant D1 – E2 – F2 – N1.

Varianta E1, ki je bila v prvem delu predlagana na drugo mesto se pri kombinaciji variant tako s prometnega kot tudi s prometno ekonomskega vidika izkazuje slabša od ostalih (je pa še vedno sprejemljiva – ocena 3), zato je ne predlagamo v izbor najustreznejših variant.

V kolikor primerjamo dobljene rezultate še s podatki, ki predstavljajo rezultat druge faze prometno ekonomskega vrednotenja, kjer so bile dodatno preverjene samo določene

kombinacije variant glede na kriterije: koristi uporabnikov, promet na obstoječih daljinskih cestah in promet na mestnih cestah v Velenju, lahko ugotovimo, da se je v sintezi predlagana najustreznejša kombinacija variant (K15) tudi v tem primeru izkazala za zelo sprejemljivo (ocena 5), in sicer je od nje malenkost boljša le kombinacija K19. Pri čemer se K19 od K15 razlikuje le v varianti na odseku F, in sicer je varianta F2 (pri K15) po prostorskem in gradbeno tehničnem vidiku primerjave boljša od variante F3b (pri K19), izenačeni pa sta v okoljskem vidiku.

3.3 Opis ugotovljenih prednosti in slabosti variant

V nadaljevanju so za vse variante po posameznih odsekih povzete in pregledno prikazane poglobitnejše prednosti in slabosti, ki so se kot bolj pomembne pokazale v fazi vrednotenja in primerjave variant. V kolikor posamezna varianta ni izkazovala posebnih pozitivnih ali negativnih lastnosti, ki bi odločale oz. izstopale pri primerjavi variant, le teh nismo izpostavljali, zato so nekatera okenca v preglednicah prazna.

Preglednica 42: Povzetek ugotovljenih prednosti in slabosti variant na odseku A

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
A1	<ul style="list-style-type: none"> – Najnižja investicijsko vrednost; – najkrajša. 	<ul style="list-style-type: none"> – Najmanj učinkovito priključevanje. Na trasi variante A1 je predviden izvennivojski priključek »Dravograd«, lociran ca 0,5 km južno od Dravograda, ki priključuje pretežni del prometa iz vzhodne Dravske doline preko obstoječe glavne ceste. Je edina možna lokacija, ki pa je z vidika Dravograda prometno manj učinkovita.
A2		<ul style="list-style-type: none"> – Manj učinkovito priključevanje, ki je podobno kot pri A1; – poteka preko rekreacijskega zaledja mesta in kmetijskih zemljišč prve kategorije; – negativni vplivi izvedbe te variante na okolje so največji, saj v največji meri posega v varovano območje pSCI Zgornja Drava s pritoki ter pri tem uniči prednostne habitatne tipe na območju Dravograjskega jezera (habitat močvirskega kreščia na južnem delu Dravograjskega jezera).
A3	<ul style="list-style-type: none"> – Kompleksnejša rešitev prometne mreže na območju Dravograda, deloma s potekom HC in deloma z obvozno glavno cesto; – najbolj učinkovito priključevanje. Na trasi sta predvidena dva izvennivojska priključka, ki bistveno bolj učinkovito zajemata ves promet Dravograda in celotne Dravske doline, kot predhodni varianti. Prav tako je na trasi obvozne ceste predvideno še skupno 8 nivojskih križišč za učinkovito napajanje zaledja; – nima predorov; 	<ul style="list-style-type: none"> – Najdaljša, – varianta ima glede na konfiguracijo terena in vključene dolžine cest zmeren obseg zidov, ki pa bistveno presega ostali dve varianti; – velik obseg geotehnično problematičnih mest; – večji vpliv na promet med gradnjo; – najvišja investicijsko vrednost.

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
	<ul style="list-style-type: none"> – časovno najmanj zahtevna; – najugodnejša z vidika vplivov na podnebne spremembe, kakovost zraka in hrup; – kombinacije z varianto A3 se izkazujejo prometno bolj učinkovite od ostalih. 	

Preglednica 43: Povzetek ugotovljenih prednosti in slabosti variant na odseku B

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
B1		<ul style="list-style-type: none"> – Problematičen predvsem priključek Ravne-zahod, ki zaradi svoje lege slabo navezuje območje Prevalj in promet iz obstoječe reg. ceste, zahteva pa tudi izgradnjo daljše priključne ceste; – manj primerna z vidika navezovanj naselij, nekateri odseki primerni, drugi slabo rešeni; – manj primerna zaradi posegov v bivalna območja Prevalj in Raven na Koroškem; – potek preko stanovanjskih območij na severni strani Prevalj in Raven. – poteka v neposredni bližini vodovarstvenih območij; – prometno manj učinkovita od B2.
B2	<ul style="list-style-type: none"> – Pri varianti B2 je priključek Ravne-zahod bistveno kvalitetnejši, saj leži med Ravnam in Prevaljami na križanju z obstoječo reg. cesto in je prometno zelo učinkovit; – ima manj objektov, skupne dolžine so krajše; – zelo majhen obseg geotehnično problematičnih mest; – najugodnejša z vidika vplivov na podnebne spremembe in kakovost zraka; – kombinacije z varianto B2 se izkazujejo prometno bolj učinkovite od kombinacij z B1; – večja prometno ekonomska upravičenost. 	<ul style="list-style-type: none"> – V večji dolžini poteka ob Meži, tam so prednostni habitatni tipi (belovrbovja).

Preglednica 44: Povzetek ugotovljenih prednosti in slabosti variant na odseku C

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
C1	<ul style="list-style-type: none"> – Najnižja investicijska vrednost; – največja prometno ekonomska upravičenost. 	<ul style="list-style-type: none"> – Posega v varovano območje pSCI Barbarski potok s pritoki; vse tri variante odseka C, posegajo v notranjo cono navadnega koščaka. Varianta C1 vodotok prečka 2-3x, ostali dve varianti po enkrat. Največje negativne vplive tako pričakujemo v primeru izvedbe variante

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
		C1; – preči območja katastrofalnih poplav.
C2		– Potek ob reki neprimeren; – 5x prečka reko Mislinjo, možen je velik negativni vpliv na sam vodotok in obrežne habitatne tipe; – posega v varovano območje pSCI Barbarski potok s pritoki; vse tri variante odseka C, posegajo v notranjo cono navadnega koščaka. Vodotok prečka enkrat; – preči območja katastrofalnih poplav.
C3	– Najprimernejša z vidika vplivov na bivalno okolje; – najugodnejša z vidika vplivov na podnebne spremembe in kakovost zraka; – prometno učinkovita.	– Najvišja investicijska vrednost; – velik obseg geotehnično problematičnih mest; – preči območja katastrofalnih poplav; – posega v varovano območje pSCI Barbarski potok s pritoki; vse tri variante odseka C, posegajo v notranjo cono navadnega koščaka. Vodotok prečka enkrat; – prometno ekonomsko manj upravičena.

Preglednica 45: Povzetek ugotovljenih prednosti in slabosti variant na odseku D

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
D1	– Dobro navezuje naselja, s popravkom priključka Podgorje; – najprimernejša z vidika vplivov na bivalno okolje; – najugodnejša z vidika vplivov na podnebne spremembe in kakovost zraka; – prometno učinkovita; – prometno ekonomsko upravičena.	– Preči območja katastrofalnih poplav; – poteka po območjih dveh potokov, potrebne bodo regulacije na več odsekih. Velik negativni vpliv na same vodotoke, obrežno vegetacijo in vlažne travnike.
D2	– Varianta se izogiba naselij zato nanje nima negativnih vplivov.	
D3		– Poteka v neposredni bližini vodovarstvenih območij.

Preglednica 46: Povzetek ugotovljenih prednosti in slabosti variant na odseku E

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
E1	– Najmanj učinkovito priključevanje; z dvema priključkoma na območju Šoštanja dobro navezuje Šoštanj, vendar to ni ciljna usmeritev gradnje nove ceste; – ne posega v varovana območja.	– Slabša glede na površino predvidenih zidov; – poteka po robu stanovanjskih območij.
E2	– Najbolj učinkovito priključevanje; na širšem območju Velenja tri priključki; – najprimernejša glede na število zahtevnih	– Pod vplivom oz. v bližini pogostih poplav.

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
	<ul style="list-style-type: none"> objektov; – z navezovalno cesto N1 dobro navezuje Šoštanj in Velenje; – zaradi izvedbe v vkopu nima negativnih vplivov na bivalno okolje in stanovanjska območja; – najboljša neposredna navezava industrijskega območja v Velenju (pri Gorenju); – ne posega v varovana območja; – prometno ekonomsko upravičena. 	
E3	<ul style="list-style-type: none"> – Primerno povezuje območja, preko katerih poteka; predvidena dva priključka; – ne posega v varovana območja; – nekatere kombinacije z E3 so prometno učinkovite vendar so prometno ekonomsko slabše. 	<ul style="list-style-type: none"> – Časovno najbolj zahtevna varianta; – najvišja investicijska vrednost; – pod vplivom oz. v bližini pogostih poplav; – poteka v neposredni bližini vodovarstvenih območij.
E4a	<ul style="list-style-type: none"> – Najnižja investicijska vrednost; – z navezovalno cesto N3 ali N4 dobro navezuje Šoštanj in Velenje. 	<ul style="list-style-type: none"> – večji vpliv na promet med gradnjo; – z navezovalno cesto N2 naveže industrijsko območje preko rekreacijskega; – prečka prvo vodovarstveno območje (WO I); sprejemljiva le z izvedbo omilitvenih ukrepov oz. optimizacijo; – poteka po soteski Pake na območju Hude luknje. Potrebni bodo drastični posegi v vodotok in obrežno vegetacijo, na območju Gornjega Doliča se pojavljajo tudi redki in ogroženi habitatni tipi Mokrotni travniki z modro stožko in habitatni tip Suha volkovja in podobna kislja travišča pod gozdno mejo. V primeru izvedbe te trase bi bili opazni hudi negativni vplivi, ki jih je tudi ob upoštevanju omilitvenih ukrepov težko omiliti; – posega v varovano območje pSCI Huda luknja. Uničenje habitatnega tipa Travniki z modro stožko je nedopustno; – na območju je drevesna, geomorfološka in hidrološka naravna vrednota. Varianta prečka zoološko-hidrološko-botanično naravno vrednoto v dolžini ca 300 m, ekološko pomembno območje v skupni dolžini ca 6500 m in naravno vrednoto Paka v dolžini 2500 m. Pričakovani so izredno veliki negativni vplivi.
E4b	<ul style="list-style-type: none"> – Z navezovalno cesto N3 ali N4 dobro navezuje Šoštanj in Velenje. 	<ul style="list-style-type: none"> – Večji vpliv na promet med gradnjo; – prečka prvo vodovarstveno območje (WO I); sprejemljiva le z izvedbo omilitvenih ukrepov oz. optimizacijo; – poteka po soteski Pake na območju Hude

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
		<p>luknje. Potrebni bodo drastični posegi v vodotok in obrežno vegetacijo, na območju Gornjega Doliča se pojavljajo tudi redki in ogroženi habitatni tipi Mokrotni travniki z modro stožko in habitatni tip Suha volkovja in podobna kisl travišča pod gozdno mejo. V primeru izvedbe te trase bi bili opazni hudi negativni vplivi, ki jih je tudi ob upoštevanju omilitvenih ukrepov težko omiliti;</p> <p>– posega v varovano območje pSCI Huda luknja. Uničenje habitatnega tipa Travniki z modro stožko je nedopustno;</p> <p>– na območju je drevesna, geomorfološka in hidrološka naravna vrednota.</p>

Preglednica 47: Povzetek ugotovljenih prednosti in slabosti variant na odseku F

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
F1	<ul style="list-style-type: none"> – Zelo primerna z vidika geoloških razmer; – časovno najmanj zahtevna; – na območju v obstoječem stanju potekata cesta in železnica, območje ni tako naravno ohranjeno kot območje tras F3ab, F4ab in F5, zato je ta trasa ocenjena kot primernejša od naštetih. 	<ul style="list-style-type: none"> – Dolžina; – večji vpliv na promet med gradnjo; – poteka v neposredni bližini vodovarstvenih območij; – preči območja katastrofalnih poplav; – posega v meandre Pake, predvidene so tudi regulacije.
F2	<ul style="list-style-type: none"> – Učinkovito povezuje Šaleško in Savinjsko dolino zato je ocenjena kot zelo primerno oziroma zelo sprejemljiva; – najbolj učinkovito priključevanje; 3 priključki; – zelo primerna z vidika geoloških razmer; – časovno najmanj zahtevna varianta; – dobra navezava naselij, poveže veliko občinskih središč; – neposredna navezava industrijskega območja v Velenju; – nekatere kombinacije z F2 so prometno zelo učinkovite in ekonomsko upravičene. 	<ul style="list-style-type: none"> – Dolžina; – najmanj primerna glede na izgubljene višine; – del trase poteka po soteski Hudega potoka, ki predstavlja območje velike naravovarstvene vrednosti, drugod so tuneli, viadukti in potek po kmetijski krajini. Vplivi so manjši kot pri F3ab, F4ab in F5.
F3a	<ul style="list-style-type: none"> – Neposredna navezava industrijskega območja v Velenju; – nekatere kombinacije z F3a so prometno zelo učinkovite in ekonomsko upravičene. 	<ul style="list-style-type: none"> – Dolžina; – najmanj primerna glede na izgubljene višine; – bistveni negativni vplivi na potok Ložnico, ki ima naravno ohranjeno strugo. V potok se ne sme posegati, saj bi prišlo do bistvenih vplivov na floro, favno in habitatne tipe tega območja; – naravno vrednoto Ložnica seka v dolžini ca 7300 m. V bližini se nahajajo še: sedem podzemeljskih geomorfoloških naravnih

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
		vrednot, ena hidrološka naravna vrednota in ena hidrološko-podzemeljsko geomorfološka naravna vrednota.
F3b	<ul style="list-style-type: none"> – Manjši vpliv na promet; – neposredna navezava industrijskega območja v Velenju; – nekatere kombinacije z F3b so prometno zelo učinkovite in ekonomsko upravičene. 	<ul style="list-style-type: none"> – Manj primerna z vidika geoloških razmer; – najmanj primerna glede na izgubljene višine; – bistveni negativni vplivi na potoka Ložnica in Trnava. V potoka se ne sme posegati, saj bi prišlo do bistvenih vplivov na floro, favno in habitatne tipe; – naravno vrednoto Ložnica seka v dolžini ca 4300 m. V bližini se nahaja še pet podzemeljskih geomorfoloških naravnih vrednot.
F4a		<ul style="list-style-type: none"> – Visoka investicijska vrednost; – bistveni negativni vplivi na potok Ložnica. V potok se ne sme posegati, saj bi prišlo do bistvenih vplivov na floro, favno in habitatne tipe tega območja; – naravno vrednoto Ložnica prečka v dolžini ca 6500 m. Na vplivnem območju je še osem podzemeljskih geomorfoloških naravnih vrednot in dve hidrološki. Varianta prečka geomorfološko-hidrološko naravno vrednoto v dolžini ca 800 m in poteka po obrobju poplavnega območja Ložnice.
F4b		<ul style="list-style-type: none"> – Manj primerna z vidika geoloških razmer; – veliko število zahtevnih objektov; – časovno najbolj zahtevna varianta; – najvišja investicijska vrednost; – bistveni negativni vplivi na potoka Ložnica in Trnava. V potoka se ne sme posegati, saj bi prišlo do bistvenih vplivov na floro, favno in habitatne tipe tega območja; – naravno vrednoto Ložnica prečka v dolžini ca 3800 m in poteka po robu Ponikovskega krasa. Na območja se nahajata še ena geomorfološka naravna vrednota in ena podzemeljska geomorfološka naravna vrednota.
F5	<ul style="list-style-type: none"> – Najkrajša; – najboljša glede na površino predvidenih zidov in izgubljene višine. 	<ul style="list-style-type: none"> – Bistveni negativni vplivi na potok Trnava. V potok se ne sme posegati, saj bi prišlo do bistvenih vplivov na floro, favno in habitatne tipe tega območja; – Seka oz. poteka po robu Ponikovskega krasa v skupni dolžini ca 6000 m. Na območju sta še dve podzemeljski geomorfološki naravni vrednoti.
F6	<ul style="list-style-type: none"> – Najprimernejša z vidika potrebne izgradnje zahtevnih objektov; – časovno najmanj zahtevna varianta; 	<ul style="list-style-type: none"> – Manj učinkovito priključevanje; – največji vpliv na promet med gradnjo; – poteka po območju Črnega potoka in

VARIANTA	PREDNOSTI	SLABOSTI
	– poteka v obstoječem koridorju ceste, zato ne vpliva na stanovanjska območja	potoka Pirešica, večji del poteka po že obstoječi cesti, mestoma bo odmik trase v gozdne površine. Opazni bodo negativni vplivi, vendar manjši F3ab, F4ab in F5.

3.4 Sklep

Glede na ugotovljene prednosti in slabosti posameznih variant ocenjujemo, da je najprimernejši potek načrtovane nove ceste po kombinaciji variant A3 – B2 – C1 – D1 – E2 – F2 – N1.

4 VIRI

Strokovna podlaga vrednotenja s funkcionalnega vidika: »Vrednotenje in primerjava variant hitre ceste ob 3. razvojni osi«, avgust 2007 (PNZ svetovanje projektiranje d.o.o., Ljubljana in Lineal d.o.o., Maribor)

Strokovna podlaga vrednotenja s prometno ekonomskega vidika: »Izdelava prometnega in ekonomskega dela študije variant za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo«, september 2007 (OMEGA consult, d.o.o., Ljubljana)

Strokovna podlaga vrednotenja s prostorskega vidika: »Študija variant s predlogom najustrežnejše variantne rešitve za gradnjo državne ceste med avtocesto A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo; MAPA II – zvezek 1: Razvojno urbanistični elaborat«, avgust 2007 (Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana)

Strokovna podlaga vrednotenja z varstvenega vidika: »Okoljsko poročilo v za gradnjo državne ceste med AC A1 Šentilj – Koper in mejo z Republiko Avstrijo«, avgust 2007 (ImosGeateh d.o.o., Ljubljana)

5 GRAFIČNE PRILOGE

list 1	Pregledna situacija	M 1:50 000
list 2.1	Vrednotene variante na odseku I	M 1:25 000
list 2.2	Vrednotene variante na odseku II	M 1:25 000