

## Civilna iniciativa za izgradnjo Ptujске obvoznice

civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com

### Mestna občina Ptuj

Mestni trg 1  
2250 Ptuj

Ptuj, 26.3.2025

**Zadeva:** Preobremenjenost ceste Ptuj–Spuhlja – Zahteva za ukrepanje zaradi kršitve okoljskih predpisov in ogrožanja prebivalcev

Spoštovani,

Civilna iniciativa **ZA PTUJSKO OBVOZNICO** se na vas obrača z odloženim pozivom k takojšnjemu ukrepanju glede nevzdržnega stanja na glavni cesti Ptuj–Spuhlja (Ormoška cesta). Ta cesta je prometno preobremenjena do mere, ki resno ogroža zdravje in kakovost življenja okoljskih prebivalcev. Kot bomo opisali v nadaljevanju, Mestna občina Ptuj (vključno z njenimi odgovornimi osebami) po zakonu nosi obveznost odpraviti to stanje in zaščititi prebivalce. Trenutno neukrepanje pomeni kršitev več določb zakonodaje in lahko vodi v kazensko ter odškodninsko odgovornost. V dopisu izpostavljamo: **(1)** zakonske podlage, **(2)** dejansko stanje, **(3)** pravne posledice neukrepanja ter **(4)** naš poziv k takojšnji odpravi problema. Pri tem se sklicujemo na uradne podatke in vire, ki potrjujejo resnost in zakonitost naših navedb.

## 1. Zakonske podlage

Obstoječe razmere na cesti Ptuj–Spuhlja pomenijo kršitev več predpisov, ki občini nalagajo dolžnost varovanja okolja in prebivalcev:

- **Kazenski zakonik (KZ-1) – 332. člen** (»Obremenjevanje in uničevanje okolja«) in **322. člen** (»Odklonitev sodelovanja pri odvracanju splošne nevarnosti«). Ti določbi opredeljujeta kazensko odgovornost za vsakogar, ki s kršitvijo predpisov povzroči nevarnost za življenje ljudi ali resno škodo za okolje (), oziroma kdor brez upravičenega razloga odkloni ali opusti dolžno sodelovanje pri preprečitvi splošne nevarnosti (). V konkretnem primeru gre za dolžnost občine, da ukrepa proti čezmernemu okoljskemu bremenu (hrupu, emisijam) na omenjeni cesti, saj opustitev lahko pomeni protipravno ogrožanje okolja in ljudi.
- **Zakon o varstvu okolja (ZVO-2)** – ZVO-2 določa obveznost vseh (tudi lokalne skupnosti), da varujejo okolje pred prekomernimi obremenitvami. Občina je dolžna zagotavljati okolje, v katerem hrup in emisije ne presegajo predpisanih mej. Prebivalci imajo ustavno pravico živeti v zdravem okolju (72. člen Ustave RS), država in občine pa morajo s predpisi to pravico zagotavljati. Preseganje dovoljenih okoljskih obremenitev (npr. hrupa) pomeni kršitev te pravice in zakonodaje ([AAG podal prijavo prekoračitve hrupne obremenjenosti v okolje – MEDNARODNI OKOLJSKI CENTER "ALPE ADRIA GREEN"](#)). ZVO-2 v povezavi s podzakonskimi predpisi

o varstvu pred hrupom nalaga izvedbo ukrepov, kadar so prebivalci izpostavljeni čezmernemu hrupu, in preprečuje zanemarjanje takšnih okoljskih problemov.

- **Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3)** – ZUreP-3 določa odgovornost in dolžnosti občine pri prostorskem načrtovanju, da zagotovi usklajen trajnostni razvoj in varstvo okolja na svojem območju. Občina mora v svojih prostorskih aktih predvideti rešitve za infrastrukturne probleme, kot je preobremenjenost cest skozi naselja. V primeru Ptuja to pomeni dolžnost občine sodelovati pri umestitvi državne cestne povezave (ptujske obvoznice) in drugih prostorskih ukrepov, s katerimi se zagotovi varstvo prebivalcev pred prekomernim prometom in hrupom. ZUreP-3 predvideva tudi ukrepanje države, če občina ne izpolni svojih obveznosti pri sprejetju ustreznih prostorskih aktov, kar poudarja resnost občinske odgovornosti pri takšnih projektih.
- **Zakon o cestah (ZCes-1)** – ZCes-1 opredeljuje odgovornosti upravljavcev cest pri načrtovanju, gradnji in upravljanju cestnega omrežja. Ceste je treba načrtovati in vzdrževati v skladu s predpisi o varstvu okolja in prostorskem načrtovanju (). To pomeni, da mora občina (v okviru svojih pristojnosti, tudi sodelovanja z državo pri državnih cestah) zagotoviti, da cestna infrastruktura ne povzroča čezmernih vplivov na okolje. Poleg tega zakon določa, da mora upravljavec ceste – v tem primeru država za državno cesto, vendar ob aktivni vlogi občine – ob preseženih ravneh hrupa izvesti ukrepe za varstvo prebivalcev. Za občinske ceste izrecno velja določilo, da če cestni promet čezmerno obremenjuje bližnje objekte (t.i. linijski vir hrupa), mora upravljavec zagotoviti protihrupno zaščito (pasivne ukrepe, npr. zvočno izolacijo oken) v skladu s predpisi (). Po analogiji in načelu varstva okolja pa enako velja za državne ceste na območju občine – Mestna občina Ptuj mora od upravljavca (DRSI) zahtevati in zagotoviti ukrepe, saj gre za varovanje svojih občanov.
- **Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju** (Uradni list RS, št. 43/18 s spr.) – Ta uredba določa dopustne ravni okoljskega hrupa za različna območja in čas dneva. Območje ob glavni cesti skozi Spuhljo je stanovansko območje (III. stopnja varstva pred hrupom), kjer mejne vrednosti znašajo **59 dBA ponoči** in **69 dBA podnevi**. Prekoračitev teh vrednosti je prepovedana in pomeni kršitev okoljskih predpisov. Uredba tudi zavezuje pristojne organe (tudi lokalno skupnost v okviru svojih nalog), da ukrepajo, če so mejne vrednosti presežene – bodisi z aktivnimi ukrepi (omejevanje prometa, protihrupne ograje ipd.) bodisi s pasivnimi ukrepi, da se prebivalcem zagotovi varstvo pred hrupom.

Navedeni predpisi jasno določajo, da je občina dolžna aktivno zagotavljati varno in zdravo okolje. V primeru ceste Ptuj–Spuhlja to pomeni predvsem: (1) sodelovati pri čimprejšnji izgradnji obvoznice kot trajne rešitve, in (2) takoj uveljaviti vmesne omilitvene ukrepe (omejitve prometa, protihrupna zaščita itd.), da se varuje zdravje ljudi.

## 2. Dejansko stanje na cesti Ptuj–Spuhlja

**Prometna in okoljska obremenitev:** Cesta Ptuj–Spuhlja je že dalj časa **kritično preobremenjena** z gostim motornim prometom, zlasti tranzitnim tovornim prometom. Po podatkih same Mestne občine Ptuj dnevno to cesto uporablja več kot 17.000 vozil, od tega približno **1200 tovornjakov na dan**. Prometni konici zjutraj in popoldne povzročata dolge kolone skozi naselje, zaradi katerih se prebivalci okoliških ulic skoraj ne morejo vključiti na cesto. Ormoška cesta je ozka in neprimerna za tako količino težkega prometa – pri srečanju dveh tovornjakov praktično ni prostora, pločniki so ponekod komaj širine za pešca ali jih sploh ni. Takšne razmere so **nevarne za pešce in posebej ogrožajo šolarje**, saj cesta poteka mimo šole (gre za šolsko pot), kar pomeni resno tveganje za najmlajše udeležence v prometu.

**Hrup čez dovoljene meje:** Zaradi navedenega prometa so ravni hrupa ob tej cesti ves čas bistveno nad dovoljenimi vrednostmi. Po uradnih podatkih Agencije RS za okolje (ARSO) – Atlas okolja so ob Ormoški cesti v Spuhlji izmerane ravni hrupa **presegle vse dovoljene meje** za stanovanjsko območje. Neodvisni mediji so že leta 2019 poročali, da se **treso hiše v celem naselju** in da *“hrup presega dovoljene ravni”*, kar potrjuje uradna merjenja. Strateške karte hrupa ARSO nazorno kažejo, da je ob glavni cesti obremenitev s hrupom v dnevnem času preseгла 70 dBA, v nočnem času pa 60 dBA, kar je nad zakonskimi mejami. S tem so **izpolnjeni kriteriji čezmerne obremenitve s hrupom**, ki zahteva takojšnje ukrepanje pristojnih organov. Opozoriti želimo, da MO Ptuj po ZVO-2 in Uredbi o hrupu nosi odgovornost, da **sistemske varuje prebivalce pred čezmernim hrupom** – v trenutnem stanju pa so ti izpostavljeni nevarnim ravnam hrupa praktično 24 ur na dan.

**Zdravstvene in okoljske posledice:** Prebivalci, zbrani v naši civilni iniciativi, vsakodnevno občutimo škodljive vplive prekomernega prometa. Poleg hrupa, ki povzroča motnje spanja, živčnost, utrujenost in druge psihofizične motnje, nas pesti tudi onesnažen zrak (prah, izpušni plini) V hišah ob cesti se na oknih in pohištvu v le nekaj dneh nabere črna plast prašnih delcev, ki jih stanovalci vdihavamo – posledično opažamo povečano pojavnost alergij, astme in drugih bolezni dihal v naselju. Hrup in vibracije prometa poškodujejo kakovost življenja: zaradi tresljajev razpokavajo ometi na hišah, pogosti sunki hrupa pa pomenijo stalni stres za tamkajšnje ljudi (še posebej so ranljive skupine otroci, starejši in bolniki). Stanje je torej **nezdružljivo z zdravim bivalnim okoljem** in predstavlja **resno in neposredno grožnjo** za zdravje in varnost prebivalcev ob cesti. To potrjuje tudi Agencija za okolje, ki je naše območje evidentirala kot okoljski problem zaradi čezmernega hrupa in delcev PM10 (v Spuhlji je bilo postavljeno merilno mesto kakovosti zraka). Kljub tem alarmantnim podatkom do danes ni bilo učinkovitega ukrepanja za zmanjšanje obremenitev.

**Uradni podatki in priznanja problema:** Opozarjamo, da je tudi **Mestna občina Ptuj sama v svojih dokumentih prepoznala problem**. V Celostni prometni strategiji MO Ptuj iz leta 2017 je izrecno navedeno, da je največ pozornosti namenjeno rešitvi ceste **G1-2 Ptuj–Spuhlja** (Ormoške ceste) in iskanju variant za umestitev t.i. ptujске obvoznice, da bi **obremenitve zaradi naraščajočega prometa čim manj prizadele prebivalce** (). Strategija navaja, da je težak tovorni promet skozi Ptuj sicer začasno upadel ob prepovedi leta 2019, vendar je bil **učinek kratkotrajen** (). To jasno kaže, da brez trajne rešitve (obvoznice) problema ni mogoče odpraviti – kar MO Ptuj dobro ve in je to strokovno potrdila (). Kljub temu pa konkretnih ukrepov v praksi še ni bilo izvedenih. Še več – **leta 2018 je bil, navkljub našim opozorilom, podpisan Dogovor o začasni navezavi nove cestne povezave Markovci–Gorišnica–Ormož** na obstoječo regionalno cesto **R2-228 v Spuhlji**. Ta dogovor (11. julija 2018 ga je na škodo krajanov podpisalo prejšnje vodstvo MO Ptuj) je omogočil, da se je novozgrajeni del hitre ceste

iz Ormoža priključil na obstoječo cesto skozi Spuhljo, s čimer se je prometno breme **še povečalo** (). S podpisom dogovora, s katerim se krajan **nismo strinjali**, je bilo praktično **podaljšano agonijo naselja za dodatno desetletje**: ljudje ob Ormoški cesti in v Spuhlji bodo še vrsto let izpostavljeni vse večjemu prometu, njihova življenjska ogroženost pa se bo še stopnjevala (). Občina je torej leta 2018 aktivno pristala na rešitev, ki **poslabšuje** okoljske in zdravstvene razmere krajanov, namesto da bi jih izboljšala.

Naj poudarimo, da lokalna skupnost to stanje težko še dlje prenaša. Prebivalci Spuhlje, Budine in ostalih delov Ptuja smo v minulih letih večkrat na mirnih protestih, zbranih v civilni iniciativi, opozarjali na te kršitve in zahtevali ukrepe (o čemer poročajo tudi mediji). Po naših prizadevanjih je bila sicer v proračunu države zagotovljena priprava državnega prostorskega načrta (DPN) za odsek Markovci–Ptuj, a izvedba se odmika. Medtem pa se zdravje in varnost ljudi dnevno slabšata. Uradni podatki (ARSO, zdravstvene statistike) in terenske izkušnje to dejstvo potrjujejo. Zato je **ukrepanje Mestne občine Ptuj nujno in zakonsko zahtevano** – vsak nadaljnji dan neukrepanja pogloblja protipravno stanje.

### 3. Pravne posledice in sankcije ob neukrepanju

Opozarjamo vas, da opustitev potrebnega ukrepanja v teh razmerah lahko vodi do resnih pravnih posledic za Mestno občino Ptuj in odgovorne osebe v njej:

- **Kazenska odgovornost:** Če občina ne bo sprejela ukrepov in bo še naprej dopuščala čezmerno obremenjevanje okolja in ogrožanje ljudi, so izpolnjeni znaki kaznivih dejanj po Kazenskem zakoniku. Kot navedeno, **332. člen KZ-1** kaznuje povzročanje nevarnosti za življenje ali hujše škode za okolje s kršitvijo predpisov (). Dejstvo je, da trenutna prekomerna raven hrupa in onesnaženja predstavlja nevarnost za zdravje ljudi, predpisi (Uredba o hrupu, ZVO-2 itd.) pa so kršeni, kar ustreza opisani izvršitvi kaznivega dejanja. Prav tako **322. člen KZ-1** sankcionira odgovorne, ki brez upravičenega razloga **ne sodelujejo pri odpravi splošne nevarnosti** (). V našem primeru gre za nevarnost za širšo skupnost (prometna in okoljska nevarnost), kjer se od občine pričakuje aktivno sodelovanje pri njeni odpravi – opustitev takšnega sodelovanja (npr. zavračanje ali nedelovanje pri projektu obvoznice, neizvajanje omilitvenih ukrepov) se lahko obravnava kot kazniva malomarnost. Civilna iniciativa resno razmišlja o vložitvi kazenske ovadbe, če se nadaljuje ignoriranje problema, saj želimo zaščititi osnovne pravice naših ljudi.
- **Odškodninska in ustavnopravna odgovornost:** Prebivalci ob prizadeti cesti dejansko trpimo **škodo** – tako premoženjsko (znižana vrednost nepremičnin zaradi degradiranega okolja, morebitne poškodbe objektov) kot nepremoženjsko (duševne bolečine zaradi hrupa, motenega miru doma, strahu za varnost, zdravstvene težave). Opozarjamo, da so že bili primeri v Sloveniji, ko so državljani tožili državo oziroma občino zaradi **kršitve pravice do zdravega življenjskega okolja** in posega v osebne pravice zaradi čezmernega hrupa in prometa. V konkretnem primeru bi krajani lahko uveljavljali odškodninsko odgovornost občine po 26. členu Ustave RS, ker občina kot del oblasti ni izvedla nalog, ki jih je dolžna (zagotovitev varnega okolja), in s tem protipravno povzročila škodo. Takšne tožbe lahko terjajo znatna sredstva (tudi za vsakega prizadetega prebivalca posebej), stroški pa bodo v celoti breme občine. Poleg tega bi sodišče lahko naložilo tudi **prenehanje nedopustnega ravnanja** (tj. odredilo izvedbo ukrepov za zmanjšanje hrupa) – kar pomeni, da bo občina zavezujoče prisiljena ukrepati, poleg plačila odškodnin.
- **Inšpekcijski in drugi postopki:** Z nadaljevanjem kršitev občina tvega posredovanje državnih nadzornih organov. Okoljska inšpekcija lahko (na našo prijavo) ugotovi preseganje dovoljenega hrupa in odredi ukrepe ali izreče sankcije zaradi kršitev uredbe o hrupu. Prav tako lahko Ministrstvo za okolje in prostor oziroma Ministrstvo za infrastrukturo sproži postopke, če oceni, da občina ne sodeluje pri izvajanju državnega prostorskega načrta oz. zavira nujen projekt obvoznice – sklicujemo se na določbe ZUreP-3 o subsidiarnem ukrepanju države. Nenazadnje zadevo spremlja tudi **Varuh človekovih pravic RS**, ki mu je naša iniciativa že posredovala pobudo, in bi v primeru nadaljnje ignorance lahko javno obravnaval odgovornost občine. Vse to bi močno omajalo ugled Mestne občine Ptuj ter izpostavilo občino dodatnim obveznostim (sodne in druge stroške, kazni).

Svojevrstna kršitev zakona je tudi dogovor o začasni navezavi nove ceste Markovci–Ormož na obstoječo regionalno cesto R2-228, kateri so posebej dodana kazniva dejanja, ki se preganjajo po uradni dolžnosti in zakonske podlage za njih :

Leta 2018 je minister za infrastrukturo skupaj z župani občin Spodnjega Podravja podpisal dogovor o začasni navezavi nove ceste Markovci–Ormož na obstoječo regionalno cesto R2-228, s čimer so kljub jasnim opozorilom glede prekoračitve hrupa na istem sestanku zavestno povzročili še dodatno nevarnost za okolje, zdravje prebivalcev in prometno varnost, kar se zaradi direktnih opozoril civilne iniciative šteje kot naklepno dejanje. Za navedeno stanje obstajajo uradni dokazi in meritve.

### **Kazniva dejanja in zakonske podlage:**

- **Kazenski zakonik (KZ-1):**
  - **332. člen** – Obremenjevanje in uničevanje okolja.
  - Podpisniki dogovora so zavestno povzročili dodatno škodo okolju, s tem pa ogrozili zdravje prebivalcev.
  - **322. člen** – Odklonitev sodelovanja pri odvratanju splošne nevarnosti.
  - Občina Ptuj je dolžna nemudoma ukrepati za odpravo nevarnosti, saj je bila z dejstvi pravočasno seznanjena.
  - **314. člen** – Povzročitev splošne nevarnosti.
  - Minister za infrastrukturo in župani občin Spodnjega Podravja so s podpisom začasne navezave povzročili stanje, ki pomeni neposredno nevarnost za prebivalce, kar izpolnjuje znake tega kaznivega dejanja.

### **Zakonske podlage odgovornosti občine:**

- **Kazenski zakonik (KZ-1)**, 332. in 322. člen – določata neposredno kazensko odgovornost občinskih uradnikov in vodilnih za neukrepanje oz. opustitev nujnih ukrepov.
- **Zakon o varstvu okolja (ZVO-2)** občini nalaga dolžnost zagotoviti zdravo življenjsko okolje, zlasti glede čezmernega hrupa.
- **Zakon o urejanju prostora (ZUreP-3)** določa dolžnost občine pri urejanju prostora v korist zdravja prebivalcev.
- **Zakon o cestah (ZCes-1)** določa obveznosti glede načrtovanja in varnega upravljanja cest.
- **Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju** izrecno prepoveduje preseganje dovoljenih ravni hrupa.

Naj poudarimo, da je namen tega dopisa predvsem v **preprečitvi nadaljnje škode in nevarnosti**. Civilna iniciativa želi doseči rešitev po mirni poti v sodelovanju z občino, vendar bomo, če bo to nujno, uporabili vsa pravna sredstva, da zaščitimo svoje pravice in življenje. Ne želimo, da bi prišlo do kazenskih pregonov ali tožb, a **odgovornost za to je neposredno v rokah vodstva občine** – z odločitvijo za takojšnje ukrepanje se lahko tem posledicam izognete.

## 4. Poziv k takojšnjemu ukrepanju

**Zahtevamo**, da Mestna občina Ptuj nemudoma pristopi k odpravi zgoraj opisanih kršitev in nevarnosti. Konkretno od vas pričakujemo:

1. **Takojšnje ukrepe za zaščito prebivalcev:** Protihrupni projekt, ki je v izdelavi problema NE REŠUJE za večino krajanov. Zato morajo prometno-varnostni ukrepi ob cesti Ptuj–Spuhlja steči takoj. Zahtevamo, da občina v sodelovanju z državo izvede **nujne omilitvene ukrepe** – med drugim: omejitev tovornega prometa na Ormoški cesti (preusmeritev težkih vozil na druge poti ali časovne omejitve), postavitve dodatnih protihrupnih ograj in izolacij ob najbolj izpostavljenih hišah v na tej cesti ni izvedljiva, saj so hiše praktično na cesti, zato je smiselno razmišljati o začasni obvozni cesti do izgradnje odseka ptujske obvoznice. Ti ukrepi so minimalni in nujni za takojšnje zmanjšanje najbolj kritičnih vplivov, dokler ne bo zgrajena obvoznica. Občina ima dolžnost in pristojnost, da zahteva od upravljavca ceste (DRSI) preusmeritev ter da sama poskrbi za varnost pešcev in zmanjšanje hitrosti v naselju (npr. s strogim nadzorom omejitev hitrosti, ležečimi policaji, ustrezno signalizacijo ipd.). **Vsak dan odlašanja** pri teh ukrepih pomeni nadaljevanje protipravnega stanja in ogrožanja ljudi, zato pričakujemo konkretno akcijo takoj.
2. **Pospešitev izgradnje ptujske obvoznice:** Zahtevamo, da MO Ptuj prioriteto obravnava projekt obvoznice Ptuj (od Markovcev do Ormoške ceste) kot **projekt v javnem interesu za varnost občanov**. To vključuje dejavno podporo in sodelovanje z državnimi organi: takojšnje izdaje potrebnih občinskih soglasij in aktov, aktivno udeležbo na vseh koordinacijah z DRSI in Ministrstvom za infrastrukturo in vztrajanje na najkrajših možnih rokih za sprejem DPN in pričetek gradnje. Pozivamo vas, da javno (na seji občinskega sveta in v medijih) zahtevate od države spoštovanje dogovora, da je začasna navezava na R2-228 res časovno omejena in da se v **najkrajšem roku prične gradnja odseka Markovci–Ptuj**. Občina mora zagovarjati interese svojih občanov – to pomeni biti glasna zagovornica obvoznice in ne pristajati na nadaljnja odlašanja. V letu 2018 je občina s podpisom dogovora prevzela odgovornost, da bo skrbela za svoje krajanje v času začasne navezave – zdaj je čas, da to odgovornost izpolni tako, da pospeši dokončno rešitev.
3. **Priprava sanacijskega načrta in časovnice:** Zahtevamo, da nam v **roku 15 dni** od prejema tega dopisa Mestna občina Ptuj posreduje pisni odgovor s konkretiziranim načrtom ukrepov. Ta **načrt sanacije** naj vključi zgoraj omenjene takojšnje omilitvene ukrepe (s terminskim planom izvedbe) in potek aktivnosti glede izgradnje obvoznice (ključni koraki in roki, usklajeni z državo). Pričakujemo jasno zavezo občine, **do kdaj** bodo določeni ukrepi izvedeni. Prosimo, da občina v odgovoru navede tudi odgovorne osebe oziroma kontakte, zadolžene za posamezne naloge, da bo mogoče sproti preverjati napredek. **Rok 15 dni** je postavljen zaradi nujnosti – že predolgo čakamo na uradne odzive, medtem pa trpimo škodo. Prepričani smo, da lahko občina v tem času pripravi vsaj okvirni načrt in zaveze, če se problema loti resno in prednostno.

Ob zaključku tega poziva ponovno poudarjamo, da je namen Civilne iniciative zaščita naših domov, zdravja in temeljnih pravic. Pričakujemo od vas, kot naših izvoljenih predstavnikov in pristojnih za lokalno okolje, da boste ravnali v skladu z zakonom in v dobro svojih občanov. Verjamemo, da obstajajo rešitve, če je prisotna **politična volja in čut odgovornosti**. Ne želimo zaostrovanja – želimo rešitev. Vendar pa jasno sporočamo, da bomo v primeru nadaljnje pasivnosti primorani uporabiti tudi pravna sredstva, kot so prijave inšpekciji, sprožitev sodnih postopkov in obveščanje širše javnosti o tem problemu. To ni v interesu nikogar, zato upamo, da takšne korake ne bodo potrebni in da bomo v dialogu z občino dosegli **takojšnje premike na bolje**.

Zapisano in zbrano na podlagi zakonodaje ter podatkov ARSO in drugih uradnih virov, ki so javno dostopni. Ta dopis bomo objavili tudi na naši spletni strani za obveščanje krajanov ter poslali medijem.

Na podlagi navedenega vas pozivamo, da se nanj pisno odzovete najkasneje do 21. aprila 2025. Pričakujemo vaša pojasnila in stališča v zvezi z navedenimi vprašanji ter ukrepi, ki jih nameravate sprejeti.

Ob tem vas želimo opozoriti, da so bila v zvezi z obravnavano zadevo utemeljeno očitana kazniva dejanja in prekrški. V primeru neustreznega odziva ali pomanjkljivega ukrepanja bomo prisiljeni sprožiti postopke za ugotavljanje kazenske in materialne odgovornosti tako podpisnikov spornih odločitev kot tudi vseh, ki so te odločitve odobrili ali dopustili njihovo izvedbo.

Pričakujemo vaše sodelovanje in odgovorno ravnanje.

S spoštovanjem,

**Civilna iniciativa ZA PTUJSKO OBVOZNICO**

**Mitja Krapša**

