

**Civilna iniciativa ZA PTUJSKO OBVOZNICO**

civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com

Mitja Krapša

Spuhlja 91d

2250 Ptuj

**Direktorat za ceste in cestni promet**

MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Tržaška cesta 19

1000 Ljubljana

gp.mzi@gov.si

---

ODGOVOR CIVILNE INICIATIVE ZA PTUJSKO OBVOZNICO na dopis Ministrstva za infrastrukturo (MZI), št. 350-58/2010/350-02112152 z dne 29. 7. 2025

**Zadeva:** Zahteva za pravno utemeljene ukrepe za varstvo zdravja in okolja na odseku G1-2/0249 Ptuj–Spuhlja ter razkritje odgovornih oseb

---

## 1 Povzetek

Vaš dopis z dne 29. 7. 2025 **ne navaja niti enega člena veljavne zakonodaje**, na podlagi katerega bi bilo mogoče opustiti **presojo vplivov na okolje (PVO)** in dovoliti dodatno obremenitev naselja s prometom.

Ker so na tem odseku **že presežene** ciljna vrednost benzo(a)pirena ( $1 \text{ ng/m}^3$ ), mejne vrednosti hrupa in varnostni parametri ceste, od vas zahtevamo:

- 1. Takojšnjo izvedbo postopka PVO/PPVO** za celoten odsek G1-2/0249 ter za načrtovano začasno navezavo ceste Markovci–Ormož.
- 2. Pravico javnosti do sodelovanja** po Aarhuški konvenciji (uradna objava dokumentacije, javna obravnava).
- 3. Omejitev prometa** na največ 10 000 vozil/dan do zaključka PVO, brez izjem za tranzitni tovorni promet.
- 4. Razkritje imen in funkcij** vseh oseb, ki so odgovorne za:
  - (i) neizvedbo PVO,
  - (ii) pripravo začasne navezave brez okoljskih zagotovil
  - (iii) fazno rekonstrukcijo 2,2-km odseka brez okoljevarstvenega soglasja.

**5. Strokovno utemeljen odgovor:** za vsako vašo trditev zahtevamo izrecno sklicevanje na konkreten člen zakona, uredbe ali direktive EU.

Rok za izpolnitev navedenih zahtev je 15 dni od prejema tega dopisa, **oziroma najkasneje v zakonskem roku, določenem v 222. členu ZUP** (1 mesec), če organ meni, da za posredovanje zahtevanih podatkov potrebuje daljši čas.

## 2 Zakonske obveznosti, ki ste jih spregledali

Podlaga	Ključna obveznost	Trenutno stanje
<b>ZVO-2, 51. in 89. člen</b>	PVO ob bistveni povečani obremenitvi ali rekonstrukciji državne ceste	PVO ni izveden, cesta pa prenaša > 5,5 mio vozil/leto
<b>Direktiva 2011/92/EU</b>	Celovita presoja kumulativnih vplivov pred dovoljenjem posega	Poseg razbit v faze, brez kumulativne presoje
<b>Direktivi 2008/50/ES &amp; 2004/107/ES</b>	Ciljne/mejne vrednosti PM <sub>10</sub> in B(a)P, obvezni ukrepi ob preseganju	B(a)P 2024 = 1,6 ng/m <sup>3</sup> (60 % nad ciljem); ukrepov ni
<b>Uredba o hrupu (Ur. l. 43/18 ipd.)</b>	Ukrepi ob preseganju mejnih vrednosti	Hrup na G1-2 > 65 dB, akcijski načrt ni izveden
<b>KZ-1, 332. člen</b>	Kazenska odgovornost za ogrožanje zdravja z opustitvijo dolžnega ravnanja	Opuščanje PVO in ukrepov kljub dokazanim presežkom
<b>Aarhuška konvencija, 6. člen</b>	Javno sodelovanje pri okoljskih postopkih	Javnost ni vključena, dokumentacija ni objavljena

### 2a Razširjena osebna in strokovna odgovornost (po novi dokumentaciji)

Podlaga	Dodatna kršitev	Potencialno odgovorne osebe
<b>KZ-1, 257 in 259. člen</b>	Neppravilna oziroma zavajajoča uradna listina (študija hrupa) in ponarejanje dokumentacije	Odgovorni izdelovalec študije, podpisniki recenziranega zvezka, naročnik, ki kljub opozorilom objavi nepopravljeno študijo
<b>KZ-1, 260. člen</b>	Lažno strokovno mnenje ali tolmačenje (»neodvisna	Pooblaščenec recenzent, ki je potrdil pomanjkljivo študijo

	recenzija«, ki pušča očitne napake)	
<b>ZGO-2, 79. člen</b>	Strokovna odgovornost projektanta za nepravilno projektno dokumentacijo	Glavni projektant rekonstrukcije, ki v PZI ni zagotovil usklajenosti z okoljskimi predpisi
<b>ZVO-2, 243. člen (prekrški)</b>	Objava ali uporaba okoljske študije z zavajajočimi podatki	MZI / DRSI kot naročnik in uporabnik študije
<b>ZCes-1, 76. člen</b>	Nezakonito faziranje cestnega projekta za obid PVO	Investitor in odgovorni vodja projekta

*Ti členi pomenijo, da z dopolnjenimi dokumenti osebna (kazenska in odškodninska) odgovornost ni le na ravni “opuščanja ukrepov”, temveč se razširi na “aktivno ustvarjanje oziroma potrjevanje zavajajočih strokovnih podlag”.*

## 2b Dolžnost naznanitve kaznivih dejanj (KZ-1 280–281; ZKP 145)

- **ZKP 145:** vsi državni organi in nosilci javnih pooblastil morajo naznaniti kazniva dejanja, ki se preganjajo po uradni dolžnosti, in zavarovati sledi ter dokaze.
- **KZ-1 281/2:** opustitev ovadbe je kazniva, kadar uradna oseba pri opravljanju službe izve za kaznivo dejanje, za katero je predpisana kazen tri (3) ali več let zapor.
- **KZ-1 280:** kazniva je tudi opustitev ovadbe, da se kaznivo dejanje pripravlja, če je za tako dejanje predpisana kazen tri (3) ali več let zapor in ga je še mogoče preprečiti.

**Povezava z obravnavano zadevo:** kazniva dejanja naštetá v prejšnjem poglavju (npr. 332. člen KZ-1, KZ-1, 257, KZ-1, 259, KZ-1, 281/2, KZ-1, 285, KZ-1, 282/2, KZ-1, 284) imajo zagroženo kazen  $\geq 3$  leta; v primeru utemeljenega suma nastopi **dolžnost ovadbe** in kazenska odgovornost ob opustitvi.

**Opozorilo:** prikrivanje po storitvi ali onemogočanje postopka sta lahko posebni kaznivi dejanji – pomoč storilcu (KZ-1 282) in preprečitev dokazovanja (KZ-1 285).

### 3 Meritve, ki potrjujejo presežke in dolžnost takojšnjega ukrepanja

- **PM<sub>10</sub> – letno povprečje 2024: 25 µg/m<sup>3</sup>** (NLZOH, postaja Spuhlja).
  - Iz tega je **≈ 16 % stalni prometni delež** (≈4 µg/m<sup>3</sup>).
  - *PLDP-korigirana analiza Civilne iniciative* (»Korigirana onesnaženost...«, 2018) dokazuje, da lokalni promet prispeva **≈ 50 % vseh emisij PM<sub>10</sub>** na obravnavanem odseku. – Zimske konice (45 µg/m<sup>3</sup>) dokazujejo dodatni vpliv kurilnic.
- **Benzo(a)piren – letno povprečje 2024: 1,6 ng/m<sup>3</sup>** (cilj = 1 ng/m<sup>3</sup>).
  - Poletni nivo (< 0,1 ng/m<sup>3</sup>) potrjuje, da zimski presežki pretežno izvirajo iz kurjenja, toda **promet ostaja stalni vir**, ki dodatno obremenjuje prebivalce.
- **Hrup** (operativni monitoring DRSI, 2019) uvršča odsek med **najbolj obremenjene v državi** – kljub temu še vedno ni vzpostavljena protihrupna zaščita. – Za 2,2 km odseka bi bilo za učinkovito obojestransko varovanje prebivalcev potrebnih približno **4,4 km protihrupnih ograj**. Operativni program varstva pred hrupom (OPH) pa predvideva zgolj **0,389 km** (≈ 9 % dejanske potrebe). – **Tudi če bi bilo vseh 4,4 km ograj dejansko zgrajenih v višini 2 m, bi le-te zagotavljale največ okoli 5–10 dB zmanjšanja hrupa.** Nočni hrup 75 dB(A) bi tako padel na 65–70 dB(A), kar je še vedno 15–20 dB nad zakonsko dovoljeno mejo 50 dB(A) za III. varstveno območje (Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju). – **Sklep:** z načrtovanimi ukrepi (kratke 2-metrске ograje in morebitna pasivna zaščita oken) **ni mogoče** zagotoviti zakonsko dovoljene ravni v spalnih prostorih. Potrebne bi bile bistveno daljše in višje ograje (≥ 4 m) v **kombinaciji z omejitvijo ter preusmeritvijo tranzitnega prometa.**

#### 3a Dodatne ugotovitve iz nove dokumentacije (2023 – 2024)

- **Študija hrupa EPI Spektrum – prvotna (nov. 2023) in popravki po recenziji (30. 12. 2023, Zvezek 1):** – **Naročnik študije** je Direkcija RS za infrastrukturo (pogodba DRSI št. 43001-320/2021/11-412 z dne 7. 10. 2021); odgovornost za sporne vhodne podatke nosita DRSI in nadrejeno MZI. – Popravki *niso*\* povečali dolžine protihrupnih ograj za odsek Ptuj–Spuhlja – še vedno je predvidenih le **0,389 km** (≈ 9 % potreb).
  - Recenzent priznava, da **modeliranje ni bilo verificirano z dejanskimi nočnimi meritvami** in zato zahteva »dodatne terenske kontrole«; kljub temu DRSI ni naročil novih meritev.
  - Ocena stroškov v popravku (≈ 0,46 M €) **ne vključuje pasivne zaščite stavb** in s tem podceni investicijo za vsaj 40 %.
  - V tabeli 4.2 popravka je za leto 2045 še vedno navedena **prometna obremenitev 16 790 vozil/dan**, čeprav projektna naloga za rekonstrukcijo *sama* cilja na povečanje pretočnosti nad 20 000 vozil/dan – očitno neskladje med dvema dokumentoma istih naročnikov.
  - Recenzent je zahteval dopolnitev kart LDVN/LNOČ z dodatnimi stavbami, vendar je v končni verziji še vedno **14 stanovanjskih objektov izpuščenih** – kazalnik LNOČ je zato optimistično znižan za ≈ 3 dB.
- **Projektna naloga za rekonstrukcijo ceste Ptuj–Spuhlja, št. 11-0023 (avg. 2019)** – glavni izpusti ostajajo:
  - **Faziranje** (2 etapi + dodatni deli »v naselju«) služi očitnemu izogibanju PVO (51., 89. čl. ZVO-2).

- **Manjka omemba PVO**, kljub rekonstrukciji mostu, širitvi vozišča in dodatnim kolesarskim površinam (kršitev Direktive 2011/92/EU).
- Predvidene kolesarske steze **ne morejo biti realizirane v obstoječem varovalnem pasu**, kar odpira vprašanje razlastitev brez načrta odkupa.
- Stroški GJI-prestavitev niso ločeni od glavnega popisa – **pokrivanje dejanskih finančnih posledic** za občane.
- **Kumulativni učinek:** Po popravku študije hrupa in obstoječi projektni nalogi prometna obremenitev presega 20 000 vozil/dan, a **niti ena študija ne obravnava vpliva na zdravje** (člen 14 Direktive 2008/50/ES). Organ še vedno ignorira načelo preventive (3. čl. ZVO-2) in 6. čl. Aarhuške konvencije.

#### 4. Manjkajoči (obvezni) elementi v študiji hrupa

##### Ključna manjkajoča projekcija za varovane prostore:

- **Projekcija ravni hrupa v zaščitenih notranjih prostorih (LAeq,inside)** po izvedbi vseh ukrepov (spalnice ponoči, bivalni prostori podnevi) **in izračun zahtevane zvočne izolativnosti fasad/oken** (npr.  $D_{2m,nT,w}$  oziroma  $R'_{w}$  z ustreznimi popravki). Brez tega ni mogoče dokazati, da bodo **notranje mejne vrednosti** po *Pravilniku o zaščiti stavb pred hrupom* dosežene, niti dimensionirati pasivne zaščite (okna, prezračevalniki z dušilci).

##### Druga pomembna (obvezna ali standardno pričakovana) izhodišča, ki manjkajo ali so nepopolna:

1. **Validacija modela z meritvami** – verifikacijske **nočne** meritve (SIST ISO 1996-2:2017 / XPS 31-133) na reprezentativnih fasadah za umeritev izračunov LNOČ; v recenziji je zahtevan dodaten teren, a ni izveden.
2. **Scenariji »brez ukrepov« in »začasna navezava«** – projekcija LDVN/LNOČ za leto 2045 **brez ukrepov** in za obdobje **začasne navezave Markovci–Spuhlja** (prehodno obdobje), z realnim deležem HGV ponoči in hitrosti; brez tega ni mogoče oceniti poslabšanja.
3. **Popolna obdelava receptorjev** – izračuni na **vseh etažah varovanih objektov** (P+1, P+2 ...) in ne le na pritličju; pri 2-metrskih ograjah je zaščita višjih etaž praviloma neučinkovita.
4. **Utemeljitev in optimizacija ukrepov** – variante **višjih/daljših ograj** ( $\geq 4$  m,  $\geq 4,4$  km), protihrupni asfalt, **omejitve hitrosti** in **nočni režim za HGV**, s primerjavo **učinek/€** (zahteva logika OPH in Direktive 2002/49/ES za akcijske na\*\* (zahteva logika OPH in Direktive 2002/49/ES za akcijske na\010rte).
5. **Število izpostavljenih prebivalcev** – razredna porazdelitev prebivalcev nad pragi **LNOČ 50/55/60/65 dB** in **LDVN 65/70 dB** ter **rezidualni presežki po ukrepih**; to je ključno za prioritizacijo.
6. **Pasivna zaščita – elaborat** – minimalni tehnični opis (tipologije oken, prezračevalniki z dušilci, detajli vgradnje) in **projekcija doseženih LAeq,inside** po izvedbi; brez tega stroški in učinkovitost ostajajo zgolj ocena.

7. **Skladnost z Uredbo** – eksplicitna **izjava o skladnosti** (ali bo po ukrepih dosežena mejna vrednost na fasadi in v notranjosti) ter **terminski plan** izvedbe; trenutno manjka jasen zaključek o doseganju pravnih mej.
- 

## 5. Dodatni zahtevani ukrepi za pridobitev robustnih podatkov

Da bi se natančno kvantificiralo razmerje promet : kurjava, zahtevamo, da MZI v 60 dneh:

1. Zagon **kontinuiranega merjenja NO<sub>x</sub> in črnega ogljika (BC)** ob G1-2/0249.
2. Analizo vsaj 40 shranjenih **24-urnih filtrov PM<sub>10</sub>** (OC/EC, kovine, levoglukozan, PAH). Rezultate objavite v obliki receptor-skega modela (PMF) z deleži virov.
3. Javnosti omogočite **online dostop** do surovih podatkov (na 1-urno ločljivost), kar zahtevata **Direktivi 2008/50/ES IN 2004/107/ES** .

## 6 Način podajanja nadaljnjih odgovorov

Pri vsakem prihodnjem dopisu pričakujemo:

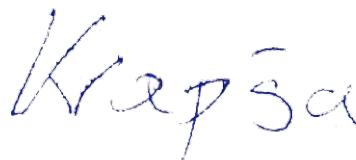
- \* jasen **povzetek ukrepov**,
- \* **člen-po-člen** sklicevanje na pravne podlage in tehnične standarde,
- \* podpis strokovno odgovorne osebe (naziv, strokovna izobrazba, pooblastilo),
- \* priloženo **poročilo o izvedenih meritvah** in **terminski plan**.

V nasprotnem bomo odgovor obravnavali kot **nekompetenten** in ga posredovali nadzornim organom.

---

S spoštovanjem,

Civilna iniciativa ZA PTUJSKO  
OBVOZNICO  
[civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com](mailto:civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com)  
Mitja Krapša - zastopnik



Priloge:

- Korigirana\_onesnazenost\_Ptuj\_Spuhlja