

Pošiljatelj

Civilna iniciativa ZA PTUJSKO OBVOZNICO

civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com

Mitja Krapša - zastopnik
Spuhlja 91d,
2250 Ptuj

Naslovnik

European Commission – DG Environment

ENVI-COMPLAINTS@ec.europa.eu

Rue de la Loi 200
1049 Brussels
Belgium

Zadeva

Kršitev direktiv EU: 2002/49/ES (hrup), 2011/92/EU (EIA), 2001/42/ES (SEA), 2008/50/ES (kakovost zraka) – zaradi napačnih meritev, neukrepanja države, odlaganja 3. odseka hitre ceste Ptuj–Ormož ter nevarne izpostavljenosti prebivalcev.

I. UVOD IN NAMEN PRIJAVE

Ta prijava zajema dva povezana sklopa kršitev:

Lokalni primer na Ptuj – območje glavne ceste G1-2 Ptuj–Spuhlja in odlašanje z izgradnjo 3. odseka hitre ceste Ptuj–Ormož, kjer so prebivalci že desetletja izpostavljeni prekomernemu hrupu in onesnaženju zraka, država pa neupravičeno nadomešča preusmeritev prometa z gradnjo protihrupnih ograj na obstoječi trasi.

Sistemski vzorec manipulacij meritev hrupa ob trgovskih centrih (predvsem skupine TUŠ) – v več krajih po Sloveniji so merilna mesta izbrana in izvedena v nasprotju z metodologijo, kar umetno znižuje prikazane ravni hrupa in neposredno koristi trgovskim centrom ob prometnicah.

II. KRŠITEV DIREKTIVE 2002/49/ES – Environmental Noise Directive

- Merilna mesta v študiji PR-2021-052 so postavljena v nasprotju z ISO standardi.
- Model ni skladen s CNOSSOS-EU.

- Rezultati prikazujejo nerealno nizke vrednosti.
- Nočni hrup dosega 70 dB – kar presega meje WHO in EU.
- Država ne izvaja obveznih ukrepov za zmanjšanje hrupa.

III. KRŠITEV DIREKTIVE 2008/50/ES – kakovost zraka

- Presežena ciljna vrednost rakotvornega benzo(a)pirena.
- Povišani PM10 in PM2.5 zaradi tranzitnega prometa.
- Država ne izvaja omilitvenih ukrepov.
- Protihrupne ograje NE zmanjšajo onesnaženosti zraka.

IV. KRŠITEV DIREKTIVE 2011/92/EU – EIA

- 3. odsek hitre ceste Ptuj–Ormož je izbran, a se ne izvaja.
- Medtem DRSI izvaja posege na stari trasi.
- Ti posegi imajo značaj rekonstrukcije, vendar niso vodeni kot taki.
- Brez EIA država krši direktivo.

V. SUM NEUPRAVIČENE KORISTI GOSPODARSKIM SUBJEKTOM

SUM NEUPRAVIČENE KORISTI GOSPODARSKIM SUBJEKTOM – LOKALNI PRIMER PTUJ IN SISTEMSKI NACIONALNI VZOREC

Ob analizi merilnih mest (MM-01 do MM-12) iz študije PR-2021-052 se pokažeta **dve ravni problema**, ki sta med seboj povezani, vendar ju je treba jasno ločiti:

- **(A) Lokalni primer Ptuja in nove ceste Ptuj–Ormož,**
- **(B) širši sistemski vzorec manipulacij meritev ob trgovinah TUŠ v drugih krajih po Sloveniji.**

Oba vidika kažeta v isto smer: **odločitve države in nepravilno izvedene meritve hrupa objektivno koristijo trgovskim centrom ob obstoječih prometnih koridorjih**, na škodo prebivalcev in v nasprotju z obveznostmi iz direktiv EU.

A. Lokalni primer: Ptuj, nova cesta in merilno mesto MM-04

Na Ptuj je situacija posebno problematična, ker se **lokalni prometni koridor, izbrana nova trasa hitre ceste in merilno mesto MM-04** prostorsko in vsebinsko prekrivajo:

1. **Ptuj in 3. odsek hitre ceste Ptuj–Ormož**
 - Za območje Ptuja je bil **3. odsek hitre ceste Ptuj–Ormož** že izbran kot rešitev za razbremenitev preobremenjene trase Puhova–Ormoška.

- Namesto da bi država uresničila ta odsek (z ustrezno presojo vplivov na okolje – EIA in SEA), se promet **ohranja na obstoječi osi** skozi gosto naseljeno območje in mestne četrti.

2. Merilno mesto MM-04 in trgovski centri

- Merilno mesto **MM-04** je umeščeno **pred trgovino skupine TUŠ v Qcentru Ptuj**, v neposredni bližini koridorja, kjer bi realna preusmeritev tranzitnega prometa na novo cesto pomenila pomemben upad prometnega toka mimo teh nakupovalnih središč.
- Način izvedbe meritev (na odprtem namesto na fasadah, za ovirami, v zavetrju) vodi k **umetno znižanim vrednostim hrupa**, zaradi česar država:
 - ne prizna dejanskega bremena prebivalcev,
 - daje prednost **gradnji protihrupnih ograj na stari trasi**,
 - ter s tem **utrjuje obstoječi, neprimeren prometni koridor** za naslednjih 10–20 let, namesto da bi čim prej izvedla novo cesto.

3. Neposredna povezava s kršitvami direktiv

- Na Ptuj se zato **lokalni primer** kršitev direktiv 2002/49/ES, 2008/50/ES, 2011/92/EU in 2001/42/ES kaže posebej jasno:
 - prebivalci so še naprej izpostavljeni prekomernemu hrupu in onesnaženju zraka,
 - tranzitni promet ni preusmerjen na novo, načrtovano traso,
 - namesto tega se sredstva usmerjajo v **protihrupne ograje ob stari trasi**, ki ščitijo predvsem prometni tok in posredno gospodarske subjekte ob obstoječi cesti.

B. Sistemski nacionalni vzorec manipulacij ob Tuševih trgovinah

Lokalni primer Ptuja ni osamljen. Analiza vseh merilnih mest v študiji PR-2021-052 kaže **ponavljajoč, sistemski vzorec**, ki vzbuja resen sum **nedovoljenega vplivanja gospodarskih subjektov (predvsem skupine TUŠ)** na izbiro lokacij meritev in na končni rezultat študije.

1. Vsa napačno izbrana merilna mesta se nahajajo v gravitacijskem območju večjih trgovskih centrov

Pregled in geolokacijska analiza merilnih mest kaže, da so:

- **MM-01, MM-02, MM-03** → ob Tuš supermarketih v Velenju

- **MM-04** → med dvema Tuš trgovinama in Qcentrom Ptuj
- **MM-05** → ob Tušu v Zrečah
- **MM-06** → ob Tušu v Limbušu
- **MM-07** → v gravitacijskem zaledju Tuša v Rušah
- **MM-08** → ob Tuš Market Miklavž
- **MM-09** → ob Planet Tuš Celje
- **MM-10, MM-11** → ob Tušu na Prevaljah
- **MM-12** → ob dveh Tuš trgovinah v Ravnah

Gre za **12 merilnih mest v 10 krajih**, kjer se v neposredni bližini vsakega merilnega mesta nahaja:

- Tuš trgovina,
- Tuš supermarket ali
- večji trgovski center znotraj istega gravitacijskega območja.

2. Napačno izvedene meritve (mikrofon na odprtem namesto na fasadi, za ovirami, napušči, zidovi) se pojavljajo izključno v območjih s koncentracijo trgovskih centrov

Meritve, ki so bile izvedene v nasprotju z ISO standardi (na odprtem, za živimi mejami, ograjami, napušči, v zavetrju), se pojavljajo praktično izključno na lokacijah, kjer bi realne meritve hrupa:

- pokazale bistveno višje vrednosti,
- sprožile obveznost preusmeritve prometa,
- zmanjšale prometni tok mimo trgovskih centrov,
- ter s tem zmanjšale prihodke teh poslovnih subjektov.

3. Trgovski centri imajo neposredno ekonomsko korist od ohranjanja obstoječega prometnega toka

- Promet po starih trasah (npr. Puhova–Ormoška na Ptuj) prinaša **velike količine dnevnih strank**.
- Preusmeritev prometa na nove ceste ali nove mostove bi del tega toka preusmerila stran.
- Najbolj prizadeti bi bili prav trgovski centri ob starih koridorjih – med njimi ima skupina TUŠ **največje število trgovin** v neposredni bližini merilnih mest.

4. Odlašanje novih cestnih odsekov neposredno koristi trgovskim centrom

- Medtem ko se izbrani 3. odsek hitre ceste Ptuj–Ormož ne izvaja,
- DRSI nadomešča preusmeritev prometa z **gradnjo protihrupnih ograj** na starih trasah,
- kar pomeni utrjevanje obstoječih prometnih koridorjev za naslednjih 10–20 let.

To pomeni:

- več tranzita
- več lokalnega prometa
- več kupcev za trgovske centre ob trasi

5. Utemeljen sum nedovoljenega vplivanja na odločitve države

Skladno z 12., 13., 14. in 22. členom ZIntPK podatki kažejo, da:

- je izbor merilnih mest neenakomerno in sistemsko v korist gospodarskih subjektov,
- so merilna mesta metodološko prilagojena za **umetno znižanje hrupa**,
- se zastavlja vprašanje **konflikta interesov**,
- ter **sum vplivanja na postopke umeščanja cestne infrastrukture** in odločanje o tem, kje se promet ohranja in kje se preusmeri.

VI. KRŠITEV DIREKTIVE 2001/42/ES – SEA

Cesta Ptuj-Ormož, ki bi morala razbremeniti ogroženi naselji naselje Budina in Ptuj:

- Ni strateške presoje vpliva odlašanja 3. Odseka.
- Ni ocene vpliva na zdravje.
- Ni ocene vpliva tranzita na PM10, PM2.5 in BaP.
- Ni ovrednotenja alternativnih scenarijev.

VII. ZAHTEVE EVROPSKI KOMISIJI

S to prijavo Evropsko komisijo **prosimo**, (1) da **ukrepa v konkretnem primeru Ptuja**, kjer država z nepravilnimi meritvami in napačno izbrano protihrupno zaščito ohranja prekomeren promet in onesnaženje na obstoječi trasi skozi naselje, ter (2) da **preveri širši, sistemski vzorec manipulacij meritev hrupa ob trgovskih centrih (predvsem TUŠ)** v različnih krajih po Sloveniji. Oboje po našem prepričanju pomeni kršitev direktiv 2002/49/ES, 2008/50/ES, 2011/92/EU in 2001/42/ES, saj je prebivalcem onemogočeno učinkovito varstvo pred hrupom in onesnaženjem zraka, infrastrukturne odločitve pa so sprejete v korist gospodarskih subjektov in ne v korist ljudi in okolja.

A. Zahteve glede konkretnega primera Ptuja (G1-2 Ptuj–Spuhlja in 3. odsek Ptuj–Ormož)

Od Komisije zahtevamo, da:

1. **Odpre postopek EU PILOT za Republiko Slovenijo** v zvezi z:
 - nepravilnimi meritvami hrupa in neustrezno študijo PR-2021-052 na območju Ptuja,
 - odlašanjem izgradnje 3. odseka hitre ceste Ptuj–Ormož,

- ohranjanjem tranzitnega prometa skozi gosto naseljeno območje Ptuja.
2. Izvede **uradno, neodvisno preveritev študije PR-2021-052** za območje Ptuja, zlasti:
- pravilnosti postavitve merilnega mesta **MM-04**,
 - skladnosti modela s CNOSSOS-EU,
 - skladnosti z ISO standardi pri izvedbi meritev.
3. Zahteva od Republike Slovenije, da izvede **neodvisne meritve hrupa in kakovosti zraka** na območju Puhove–Ormoške ceste in Budine:
- z merilnimi mesti, postavljenimi skladno z ISO in CNOSSOS-EU,
 - z upoštevanjem hrupa (Lden, Lnight) ter onesnaževal PM10, PM2.5 in benzo(a)piren.
4. Preveri **vzroke za odlašanje izgradnje 3. odseka hitre ceste Ptuj–Ormož** in:
- ali je bila opravljena strateška presoja vplivov na okolje (SEA) za scenarij odlašanja,
 - ali je bila opravljena presoja vplivov na okolje (EIA) za vse posege na obstoječi trasi, ki imajo značaj rekonstrukcije.
5. Zahteva, da Slovenija:
- **ustavi ali ne odobrava** projektov protihrupnih ograj na stari trasi, dokler ni preverjena skladnost s direktivami,
 - pripravi **nov, usklajen paket ukrepov**, kjer bo prednostno upoštevana **preusmeritev prometa na 3. odsek hitre ceste** kot trajna rešitev, ne zgolj lokalne ograje.

B. Zahteve glede sistemskega vzorca manipulacij ob trgovinah TUŠ in drugih trgovskih centrih

Od Komisije dodatno zahtevamo, da:

6. Izvede **uradno preveritev študije PR-2021-052 kot celote**, zlasti:
- vseh 12 merilnih mest (MM-01 do MM-12),

- njihove prostorske umestitve v neposredno bližino trgovskih centrov (predvsem skupine TUŠ),
 - uporabe ovir (žive meje, zidovi, napušči) v nasprotju z ISO standardi,
 - morebitnega sistemskega zniževanja izmerjenih ravni hrupa.
7. Preveri, ali obstaja **širši vzorec podobnega ravnanja** tudi v drugih študijah hrupa in strateških kartah hrupa v Sloveniji, kjer so merilna mesta:
- umeščena v gravitacijsko območje večjih trgovskih centrov,
 - metodološko postavljena tako, da znižujejo prikazani hrup,
 - uporabljena kot podlaga za odločitve o (ne)preusmeritvi prometa.
8. Preveri **morebitne povezave, konflikt interesov ali nedovoljeno vplivanje** med:
- DRSI in nadrejenimi ministrstvi,
 - gospodarskimi subjekti (zlasti skupino TUŠ in drugimi trgovskimi centri ob obstoječih prometnih koridorjih),
 - izvajalci študije PR-2021-052, v smislu 12., 13., 14. in 22. člena ZIntPK ter v luči pravil EU o integriteti in preprečevanju korupcije.
9. Presodi, ali takšen sistemski vzorec:
- pomeni **kršitev direktive 2002/49/ES** (nepravilne strateške karte hrupa in akcijski načrti),
 - pomeni **kršitev direktive 2008/50/ES** (neučinkoviti ukrepi za zmanjšanje onesnaženosti zraka),
 - pomeni **kršitev direktive 2011/92/EU in 2001/42/ES** (neustrezna SEA/EIA in nepravilna izbira variant),
- ter po potrebi sproži **postopek po 258. členu PDEU** proti Republiki Sloveniji.
10. Zahteva od Republike Slovenije, da v razumnem roku:
- **popravi strateške karte hrupa** in akcijske načrte, kjer so bila merilna mesta izbrana v nasprotju z metodologijo,
 - izvede **neodvisne ponovne meritve** v vseh spornih krajih,
 - zagotovi, da bodo prihodnje odločitve o trasah cest, protihrupnih ukrepih in časovnici gradnje novih odsekov temeljile na **realnih podatkih in zaščiti prebivalcev**, ne na interesih trgovskih centrov.

VIII. ZAKLJUČEK

Slovenija z vztrajanjem pri napačno izvedenih meritvah hrupa, odlašanjem izgradnje 3. odseka hitre ceste Ptuj–Ormož ter usmerjanjem sredstev v protihrupne ograje na starih trasah ogroža zdravje prebivalcev Ptuja in Budine ter krši svoje obveznosti iz direktiv 2002/49/ES, 2008/50/ES, 2011/92/EU in 2001/42/ES. Prebivalci so izpostavljeni čezmernemu hrupu, prašnim delcem PM10 in PM2,5 ter rakotvornemu benzo(a)pirenu, hkrati pa nimajo realnega vpliva na odločitve, ki bi morale prvenstveno ščititi njihova življenja in okolje.

Primer Ptuja ni osamljen. Analiza merilnih mest (MM-01 do MM-12) v študiji PR-2021-052 razkrije ponavljajoč sistemski vzorec, v katerem so merilna mesta umeščena v gravitacijska območja večjih trgovskih centrov (predvsem skupine TUŠ), meritve pa so pogosto izvedene v nasprotju z ISO standardi – napačna postavitve mikrofona, za ovirami, napušči in zidovi – kar umetno znižuje prikazane ravni hrupa. Tak pristop objektivno koristi izbranim gospodarskim subjektom, saj ohranja prometne tokove mimo njihovih trgovin in utrjuje obstoječe prometne koridorje, medtem ko prebivalci ob teh cestah nosijo zdravstvene in okoljske posledice. Pri tem ne napadamo posameznih trgovin kot takih, temveč zlorabo meritev in postopkov, ki gospodarske interese postavljajo nad pravico ljudi do zdravega življenjskega okolja.

Civilna iniciativa ZA ptujsko obvoznico zato Evropsko komisijo prosi, da v okviru postopka EU PILOT temeljito prouči tako konkretni primer Ptuja kot širši sistemski vzorec manipulacij meritev, od Republike Slovenije zahteva popravek stanja in po potrebi sproži postopek po 258. členu PDEU. Naš edini cilj je, da bi odločitve o prometu, hrupu in kakovosti zraka temeljile na resničnih podatkih in na zaščiti ljudi – ne na interesih posameznih trgovskih centrov.

Vljudno vas pozdravljamo.

Civilna iniciativa ZA PTUJSKO OBVOZNICO
civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com
Mitja Krapša - zastopnik



Priloge:

- **Občinski program varstva okolja** (dokaz za hrup 70 dB+).
- **Poročilo NLZOH 2024** (dokaz za prekoračitev BaP).
- **Zemljevid manipuliranih lokacij** (dokaz o korelaciji merilnih mest in lokacij trgovskih centrov)
- **PR22_PHZ_DRSI_Stajerska (merilna poročila).pdf** (dokaz o napačnih merilnih mestih za ograjami, napačno postavljenih mikrofoni v vegetaciji).
- **Google maps slike merilnih mest in povezave** (dokaz kako zelo so zastrta merilna mesta)
- **dopis_na_IP_posredovanje_pisanja_prosilca_P_P_P_P_P** (dokaz, da se cesta rekonstruira pod pretvezo vzdrževanja)
- **TP_cesta** (dokaz, da je projekt obnove ceste bil zastavljen kot rekonstrukcija in kot rekonstrukcija tudi javno predstavljen)
- **Zakteva za Presajo vplivov na okolje** (molk organa)
- **Začetek postopka pri Varuhu človekovih pravic**