

**CIVILNA INICIATIVA ZA IZGRADNJO PTUJSKE OBVOZNICE**Skupni portal: <https://www.ptujskaobvoznica.com/>**CI ZA IZGRADNJO PTUJSKE OBVOZNICE**e- mail: [civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com](mailto:civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com)

GSM 040 299 088

Datum: 17. 07. 2019

**MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR**

Direktorat za prostor in graditev stanovanja

Dunajska cesta 48, 1000 Ljubljana

[gp.mop@gov.si](mailto:gp.mop@gov.si)

in

**MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO**

Direktorat za kopenski promet

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

[gp.mzi@gov.si](mailto:gp.mzi@gov.si)**ZADEVA: Ponoven poziv CI za dopolnitev variant za sprejemanje DPN za hitro cesto  
Hajdina – Ormož na odseku Ptuj - Markovci**

Zveza: A. Poziv za dopolnitev variant za sprejem DPN za hitro cesto Hajdina – Ormož na odseku Ptuj - Markovci - odgovor, dopis MZI, št. 350-58/2010/146, z dne 28. 2. 2019

B. Zakon o urejanju prostora (ZuP-2), Uradni list RS št. 61/2017.

Civilna iniciativa za izgradnjo Ptujске obvoznice (v nadaljnjem besedilu: CI) vam je v dopisu »Poziv za dopolnitev variant za sprejem DPN za hitro cesto Hajdina – Ormož na odseku Ptuj – Markovci« z dne 15. 01. 2019 predlagala, da se za ustrezno rešitev poišče še ena »severna – severna« varianta (v nadaljevanju: SS), ki bi dejansko obšla mesto Ptuj s severne strani. V dopisu MZI v zvezi pod A ste nas takrat zavrnil, češ, da takšen predlog SS ne izpolnjuje izhodiščnih pogojev predpisanih s strani MZI in sicer priključek na AC-4 na priključku Draženci in tudi verjetno potrebo po izgradnji novega mostu čez Dravo.

V CI se sicer lahko strinjamo s vašimi stališči, vendar še enkrat sprašujemo zakaj se mora hitra cesta (v nadaljevanju: HC) navezati na AC prav v Dražencih, če nam takšen predlog odpira samo nove (stare) težave v postopku umeščanja. MZI lahko spremeni izhodiščne pogoje, če so ti »časovno prestari« ali obstajajo druge rešitve. A ni namen študije variant prav ta, da se poišče rešitev, ki bo ustvarjala najmanj težav v postopkih umeščanja in s tem skrajšala čas vseh postopkov do izdaje gradbenega dovoljenja in začetka gradnje. Kar se pa

## CIVILNA INICIATIVA ZA IZGRADNJO PTUJSKE OBVOZNICE

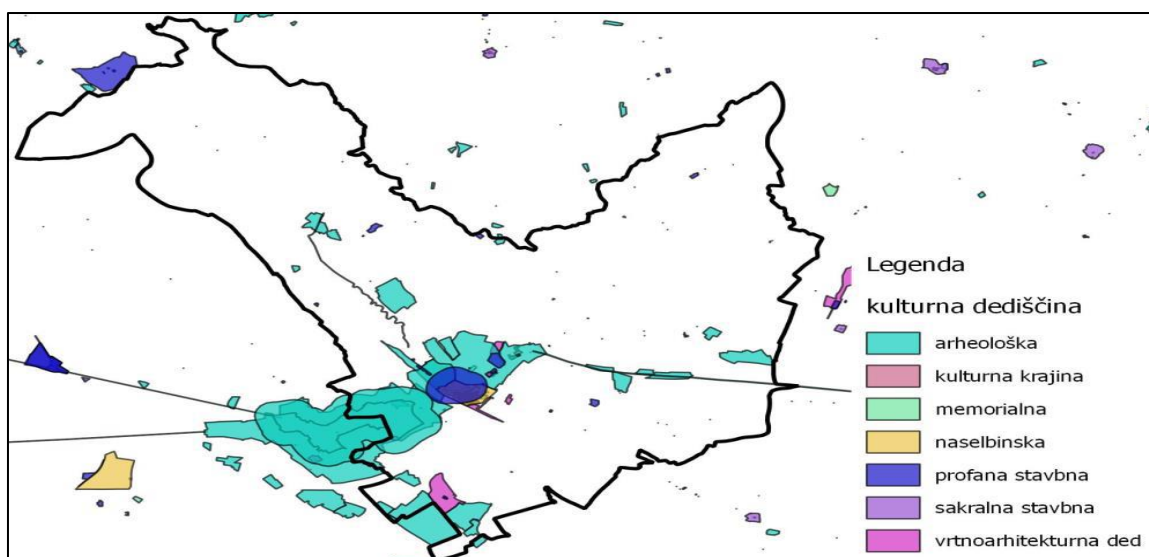
Skupni portal: <https://www.ptujskaobvoznica.com/>

tiče novega mostu preko Drave pa je danes popolnoma jasno katerakoli varianta HC bo sprejeta bo zahtevala nov most. To velja tako za S-4, ker sedanji Puhov most ni načrtovan za pogoje HC in je vpadnica v mesto Ptuj, kakor tudi za obe južni varianti, ki sta trenutno vključeni v študijo variant. Naj tukaj še enkrat izrazimo stališče CI in s tem tudi krajanov mestne četrti Jezero in Spuhlje, da je vsaka do sedaj načrtovana S varianta preko Puhovega mostu pomeni vpadnico v mesto Ptuj in ne obvoznico in ji CI in s tem krajanji odločno nasprotujemo.

MZI je izbralo izvajalce za izvedbo študije treh variant in sicer severne S-4 in dveh južnih. Išče se najboljša trasa teh variant in okoljevarstvena ocena istih. V javnosti je že na splošno znano, da severnim variantam nasprotujejo tako lokalno prebivalstvo kakor tudi MO Ptuj. Prav tako je znano da obema južnima variantama »nasprotuje« Natura 2000 in tudi občina Videm preko katere poteka veliki del HC. Vse zgoraj naštetu bi lahko umeščanje HC časovno zelo podaljšalo saj je veliko deležnikov, ki so proti predlaganim rešitvam in se lahko tudi pritožijo na iste. Kam to časovno vodi pa je v Sloveniji veliko primerov.

Kot smo že omenili v prvem dopisu je v preteklosti že obstajala SS varianta, ki pa nikoli ni bila resno obdelana in hitro umaknjena iz obravnave. V CI smatramo, da je bila samo »protiutež« sedanjim severnim variantam na način, da je iste na koncu favorizira in doseže medijski učinek, da severno od mesta Ptuj ni mogoče izgraditi HC, ki bi imela elemente obvoznice zaradi razno raznih predvsem pa arheoloških razlogov. Dejstvo pa je, da bi veliki trase del HC potekal po MO Ptuj in manjši del z začetkom v občini Hajdina in koncem v občini Markovci. V občini Hajdina bi se HC začela na priključku AC Hajdina (sedaj se na priključku AC Draženci) in ne bi bilo nobene potrebe po izgradnji novega AC priključka. Končala bi se pa v isti točki v občini Markovci, kot se konča trasa iz smeri Ormož – Gorišnica. Prav tako bi trasa HC SS v veliki meri obšla območje Natura 2000 oziroma bi ga prečkala pri prehodu preko reke Drave (kot ga Puhov most).

Pri iskanju »primerne« trase SS smo v CI upoštevali elemente kulturne dediščine, ki je v MO Ptuj zelo pomemben faktor saj iz zgodovine vemo, da je to bil razlog za »izbris« SS v preteklosti. Na spodnji sliki so predstavljena območja kulturne dediščine v MO Ptuj.

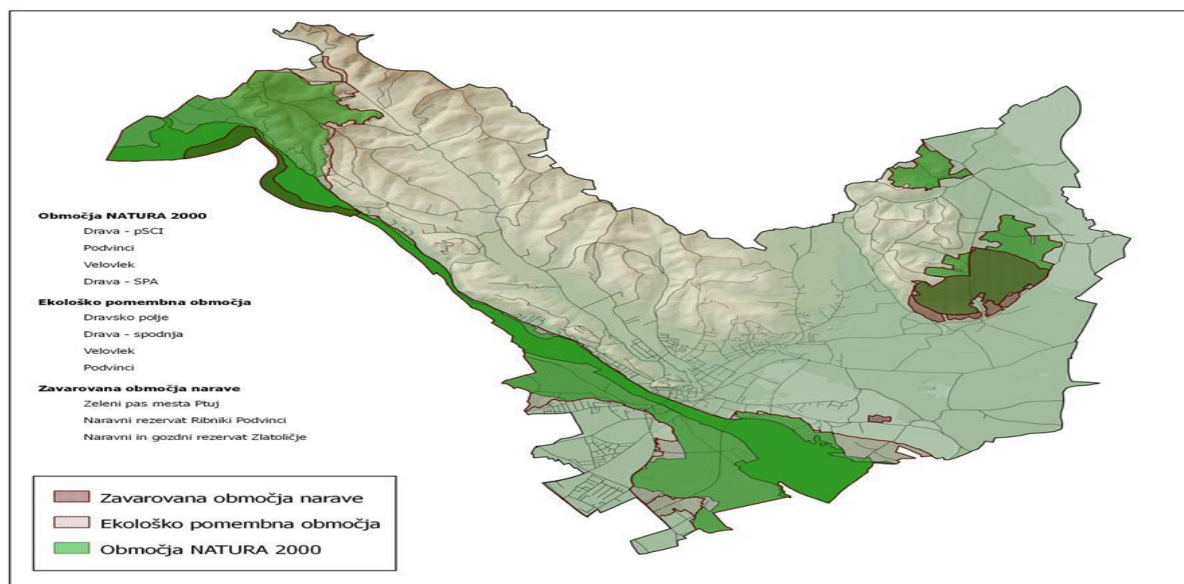


Vir: SOU občin Spodnjega Podravja, 2015

# CIVILNA INICIATIVA ZA IZGRADNJO PTUJSKE OBVOZNICICE

Skupni portal: <https://www.ptujskaobvoznica.com/>

Enako velja za območje Natura 2000. Na spodnji sliki so predstavljena varovana območja v MO Ptuj vključno s Naturo 2000:



(Vir: OPVO 2014-2020)

Na osnovi zgoraj navedenih dejstev smo natančneje izrisali potek SS trase HC Ptuj – Markovci in ga predstavili na dveh slikah:

Slika 1 – Trasa od odcepa Hajdina do ceste Ptuj - Podvinci



Slika 2 – Trasa od ceste Ptuj – Podvinci do navezave v Markovcih



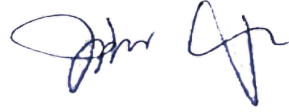
Kot smo že omenili veliki del trase SS poteka po MO Ptuj kateri pa je v vitalnem interesu, da se hitro izvede umestitev HC Ptuj – Markovci in izgradnja iste. V veliki meri upošteva stanje na področju Nature 2000 kakor tudi arheološko dediščino Ptuja. Predvidevamo, da tudi občina Markovci ne bo nasprotovala SS trasi saj ni bistvene razlike v SS in dosedanjih severnih variant, kar zadeva občino Markovci. CI smatra da se na SS trasi pojavlja veliko manj deležnikov, ki bi nasprotovali njeni umestitvi in bi s tem bistveno skrajšali roke za umestitev iste in njeno izgradnjo.

Iz zornega kota regionalnega razvoja in prometne ureditve bi SS povezala cesto Ptuj – Lenart s HC A-4 in v nadaljevanju prav tako s HC proti Ormožu. Sedanje rešitve umeščanja HC tega »problema« ne rešujejo ampak ga predstavljajo v prihodnost.

Iz zornega kota MO Ptuj bi pomenila povezavo mesta Ptuj z AC-4 za tisti del prebivalcev Ptuja, ki živijo severno od železniške proge (Orešje, Vičava, center mesta s širšo okolico, Grajena, Rabečja vas,..). Sedaj se morajo iz AC-4 peljati skozi mesto Ptuj, da bi prišli do svoji domovanj. Iz statistike pa vemo, da je tam večinski del prebivalstva mesta Ptuj. S tem bi bistveno razbremenili samo mestno jedro in njeno neposredno okolico prometa, kar pa je prvi predpogoj za turistični razvoj mesta Ptuj.

CI še enkrat predlaga MZI in MOP, da se SS varianta naknadno vključi v postopek študije variant, ki je pravkar v izvajanju. Če se nam zgodi, da bo veliko nasprotovanje sedanjim variantam bomo zapadli v »sodniške mline« in potem verjetno še res ne bomo imeli umestitve v prihodnjih desetih letih. S umeščanjem SS bi verjetno imeli bolj srečno roko in še več pozitivnih učinkov bi imela.

Le pozdrav!

**CIVILNA INICIATIVA ZA IZGRADNJO PTUJSKE OBVOZNICE**Skupni portal: <https://www.ptujskaobvoznica.com/>**Predsednica CI za Ptujsko obvoznico  
Sergeja Puppis Freebairn**

Vročeno:

- Ministrstvo za infrastrukturo.
- Ministrstvo za okolje in prostor.
- Javna objava na portalu <https://www.ptujskaobvoznica.com/>.
- Mestna občina Ptuj.
- Občina Markovci.
- Občina Hajdina.
- Skupna občinska uprava občin v Spodnjem Podravju.
- Zainteresirani novinarji.