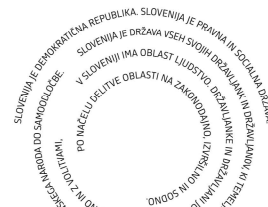




REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI ZBOR
Poslanska skupina Levica

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana
t: 01 478 96 49, f: 01 478 98 45, e: ps-levica@dz-rs.si, www.dz-rs.si



Datum: 18. junij 2019

Predsednik DZ RS
mag. Dejan Židan

Zadeva: Pisno poslansko vprašanje

V skladu z 240. in 248. členom Poslovnika Državnega zbora vam posredujem pisno poslansko vprašanje v zvezi s problematiko južne ptujske obvoznice, ki ga naslavljam na ministra za okolje in prostor g. Simona Zajca.

Boštjan Koražija,
poslanec

Priloga:

- Vsebina pisnega poslanskega vprašanja



60
LET
STAVBE

VSEBINA PISNEGA POSLANSKEGA VPRAŠANJA

Prve zamisli o ptujski obvoznici segajo globoko v prejšnje stoletje. Obvoznica je potrebna, da bi razbremenila promet na Ormoški cesti. Ta je ena od vpadnic v mesto Ptuj, ki je z izgradnjo Puhovega mostu čez reko Dravo postala še bolj atraktivna za prevoznike in drugi tranzitni promet v smeri Zavrča in Ormoža, saj se nanj neposredno navezuje. Prebivalci Ptuja, še zlasti tisti živeči neposredno ob Ormoški cesti, smo upali, da bo odprtje podravske avtoceste prineslo razbremenitev Ormoške ceste, a se to žal ni zgodilo, saj regionalna cesta ni vključena v sistem cestninjenja in se z njeno uporabo tranzitni prevozniki znižujejo stroške prevoza.

Taka izdatna raba pa ima, ob konstantnem večanju tranzitnega prometa, negativne posledice. Koncentracije hrupa, mikro in nano trdih delcev v zraku, vse to znatno slabša življenjski prostor tod živečih ljudi. Vibracije, ob tem ko vplivajo na zdravje ljudi, tudi krajšajo življenjsko dobo stavb oziroma te potrebujejo pogostejša obsežnejša vlaganja, kar potrjujejo neposredno prizadeti prebivalci. Meritve naj bi dokazovale preseganje dovoljenih koncentracij in obremenitev. Poleg meritev pa je za zdrav življenjski prostor pomemben neposredni občutek prizadetih prebivalcev: če posameznik ne more odpreti oken, da bi prezračil bivalni prostor, ali se na svojem dvorišču ne more normalno pogovarjati, ker ne sliši sogovornika, takšne razmere ne prispevajo k psihični razbremenitvi, kar pa dodatno slabša kvaliteto življenjskega prostora in vodi v razvoj različnih obolenj. Prebivalci upajo, da se bo stanje vsaj delno izboljšalo z ukrepom Direkcije za infrastrukturo, in sicer s prepovedjo daljinskega tranzitnega prometa težkih tovornih vozil nad 7,5 ton, ki velja od 1. 6. 2019.

Ministrstvo za infrastrukturo naj bi pri iskanju opcij za ptujsko obvoznico preferiralo rešitev severnih variant (gre namreč za več različnih možnih tras na severni strani akumulacijskega jezera) preko sedanjega Puhovega mostu, kar bi pomenilo, da bi dobili novo mestno vpadnico, ne pa obvoznice. Obvoznica v obliki hitre ceste bi se po teh variantah nekako zlila z Ormoško cesto ali pa potekala vzporedno z njo. Taka rešitev bi dodatno obremenila bivalno okolje okoličanov in bi naselje Budina ukleščila med dve cesti.

Trase južno od jezera naj bi bile nesprejemljive zaradi vplivov na Naturo 2000, ki zajema območje ob Dravi ter Ptujskem jezeru in zaščiten naravni rezervat Šturmovec. Zato naj bi variantam južno od jezera nasprotovalo Ministrstvo za okolje in prostor. V teku dogovarjanj je prišlo do dveh povsem novih predlogov, ki sta poimenovana sever – sever in jug – jug. Prva rešitev je šla zelo hitro z mize, varianta jug – jug pa je trenutno v fazi presoje vplivov. Zadnje sodbe evropskega sodišča onemogočajo do nedavno možnost nadomeščanja zemljišč, uporabljenih na področjih Nature 2000.

Zato vas prosim, da mi posredujete naslednje podatke in odgovore.

1. Kakšni so izsledki vseh doslej opravljenih meritev in analiz stanja ob Ormoški cesti (hrup, koncentracije trdih delcev, analize vpliva tresljajev), s podatki o časovnem razponu merjenja, instituciji, ki je opravila meritve in analize ter datumu poročila, za obdobje zadnjih 20 let?
2. Ali si lahko prebivalci ob Ormoški cesti, ker jim država v skladu z 72. členom Ustave RS ni uspela zagotoviti varovane ustavne pravice do zdravega življenjskega okolja, obetajo odškodnine (Višje sodišče v Ljubljani, sodba III Cp 2600/2014 z dne 22.10.2014, VSL sodba III Cp 2600/2014; ECLI:SI:VSLJ:2014:III.CP.2600.2014)?
3. Kdaj bo pripravljena presoja vplivov za varianto jug – jug, saj je eden od pogojev, da se lahko sploh nadaljujejo postopki priprave dokumentacije?
4. Glede na to, da naj bi bilo onemogočeno nadomeščanje zemljišč za območje Nature 2000 in posledično prepoved sleherne gradnje čez ta območja, ali bi bila z okoljskega vidika sprejemljiva varianta obvoznico speljati pod območjem Natura 2000, s čimer bi se ohranili naravni habitati in omogočilo mirnejše življenje ljudem in živalim?
5. Če v prejšnji točki predlagana možnost ne pride v poštev, ali obstaja kakšna druga sprejemljiva tehnična rešitev? (Morda pokrit nadzemni koridor, s čimer bi omejili hrup, ki je za ptice in druge živali najbolj moteč, tega pa bi lahko še ozelenili?)
6. Ali bi iz okoljskega vidika bila sprejemljiva varianta sever – sever?