



REPUBLIKA
SLOVENIJA

MINISTRSTVO ZA
NARAVNE VIRE IN PROSTOR

MINISTRSTVO ZA
INFRASTRUKTURO

Številka: 35008-4/2007-MOP/378-10921-06
Datum: 18. 5. 2023

Zadeva: Državni prostorski načrt za navezovalno cesto zahodna obvoznica Maribor

Zveza: Stališča do pripomb in predlogov podanih v času javne razgrnitve osnutka državnega prostorskega načrta in strokovnih podlag, ki je potekala v času od 19. maja do 20. junija 2022

Maj 2023

STALIŠČA DO PRIPOMB IN PREDLOGOV Z JAVNE RAZGRNITVE V POSTOPKU PRIPRAVE DRŽAVNEGA PROSTORSKEGA NAČRTA ZA NAVEZOVALNO CESTO – ZAHODNA OBVOZNICA MARIBOR.

Javna razgrnitev državnega prostorskega načrta je potekala od 19. maja do 20. junija 2022 v prostorih MOP, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Dunajska 21, 1000 Ljubljana, Mestne občine Maribor, Grajska 7, 2000 Maribor, občine Hoče – Slivnica, Pohorska c. 15, Hoče in spletnih straneh Ministrstva za okolje in prostor. Povezava do spletnih strani MOP je bila objavljena tudi na spletnih straneh Mestne občine Maribor in občine Hoče – Slivnica.

Javni obravnavani sta potekali 31. 5. 2022 v prostorih KS Razvanje za območje Mestne občine Maribor in v prostorih Gasilskega doma na Bohovi za območje občine Hoče – Slivnica.

Pripombe so podali krajan KS Razvanje, krajan KS Bohova, Mestna občina Maribor, občina Hoče – Slivnica ter ostala zainteresirana javnost

PRIPOMBA 1

(Pripomba podana pisno po pošti, Mirko Kristofič, družba KTS d.o.o. Anton Ritlop, družba TRI CONTINENTAL INC d.o.o.)

Pripomba se nanaša na rušitev objektov na območju nekdanjega »Agrokombinata«, ki je v prostorskem načrtu predvideno za rušitev, območje pa namenjeno rekultivaciji kot nadomestna kmetijska zemljišča. S predlagano ureditvijo se ne strinja. V območju posluje več podjetij, z več deset zaposlenimi. V območje je bilo ogromno vlaganja za usposodobitev kompleksa. Ne zdi se mu smotno, da za relativno majhen odstotek nadomestnih zemljišč, bo potrebno izplačati visoke odškodnine, izgubljeno bo veliko delovnih mest ipd. Zato predlaga, da se navedeni predlog in območje izvzame iz prostorskega načrta.

Predlaga tudi, da se ohrani obstoječa povezava v Razvanje iz severa in izvedba priključka tudi iz severa.

STALIŠČE

Pripomba se ne upošteva.

Območje nekdanjega "Agrokombinata", kjer danes delujejo različni poslovni objekti in dejavnosti, se odstrani in območje rekultivira. Za vse poslovne dejavnosti in objekte bo Mestna občina Maribor že v fazi priprave predloga državnega prostorskega načrta naročila oceno stroškov rušitev in prestavitvev, kot je bilo dogovorjeno na sestanku predstavnikov Mestne občine Maribor z lastniki zemljišč, ki je potekal 17. 10. 2022. Dogovor s posameznimi subjekti bosta skupaj izvedla Mestna občina Maribor ter Direkcija RS za infrastrukturo po sprejetju in uveljavitvi uredbe o državnem prostorskem načrtu, ki predstavlja pravno podlago za pričetek teh aktivnosti. Celoten proces mora biti zaključen do pridobitve gradbenega dovoljenja.

PRIPOMBA 2 *(Pripomba podana pisno po pošti, Katja Luttenberger Vajngerl, Dejan Radič, Tina Radič)*

Pripomba je podana v imenu stanovalcev Spodnjevaške poti.

Podana je pobuda za ureditev pločnika ob Spodnjevaški poti v dolžini cca. 320 m in ureditev hitrostnih ovir. Spodnjevaška pot predstavlja šolsko pot, zaradi velikega prometa je varnost otrok ogrožena (k pobudi je priložena grafična priloga).

Podana je pobuda za ureditev hitrostnih ovir v delu Spodnjevaške poti, v naselju vrstnih hiš (k pobudi je priložena grafična priloga).

STALIŠČE

Pobuda se ne nanaša na vsebine, ki so predmet državnega prostorskega načrta. Postavitvev hitrostnih ovir je v pristojnosti upravljavca cestnega omrežja in v pristojnosti Mestne občine Maribor.

PRIPOMBA 3

(Pripomba podana po elektronski pošti, Simon Tekavec)

Zaradi ohranitve najkvalitetnejših kmetijskih zemljišč v Razvanju predlagam, da se navezava zahodne obvoznice izvede preko obstoječe t.z. papeške ceste do Tržaške. Navezava na avtocesto je iz tega križišča dejansko zelo blizu, do Hoč cca. 5 km in do Pesnice cca.9 km, kar za avto ne predstavlja nobene daljave. Gradnja križišča Tržaška - Papeška bi bila malo zahtevnejša, vendar bi bil dolgoročni pozitivni učinek na rodovitna polja v bližini neizmeren.

STALIŠČE

Med različnimi variantami poteka zahodne obvoznice, je bila v času načrtovanja, izdelana tudi prometna analiza variante, brez neposredne povezave do AC, torej le z navezavo na Tržaško cesto pri Harvey Normanu. Pri tej varianti se je jasno pokazalo, da bi bila v tem primeru zahodna obvoznica prometno manj atraktivna, posledično bi bilo na cestnem omrežju Maribora manj časovnih prihrankov uporabnikov in posledično bi se v manjši meri izboljšal vpliv na okolje (časovni prihranki pomenijo, da bodo vozila manj časa koristila cestno omrežje, kar posledično pomeni manj hrupa, izpušnih plinov ipd.), kot v predlagani varianti poteka obvoznice. Predlog, da bi zahodno obvoznico preko Papeške ceste navezali na Tržaško cesto, je iz prometnega in okoljskega vidika, še manj

primeren, ne le zaradi zgoraj podanih dejstev, ampak bi s tem načrtovana cesta v veliki meri tudi izgubila vlogo obvoznice. Predlog navezave načrtovane obvoznice preko Papeške ceste je iz prometnega vidika nesprejemljiv.

Predlagam premik trase ceste v območje severno. od daljnovodov, preko obstoječega stavbnega kompleksa Agrokombinata. S tem bi se cesta oddaljila od najbližjih his v Razvanju za cca. 350 m in izkoristilo bi se že obstoječe stavbno zemljišče. Nedopustna je izgradnja nove cestne povezave izza obstoječe vrtnarije podaljška Kardeljeve ceste ob hkratnem ukinjanju dela Razvanjske ceste. Z izgradnjo krožišča južne obvoznice in Razvanjske ceste, se le-ta ob Poštelskem potoku do Betnavskega gradu ohrani in nova cesta dolžine cca. 1.1 km do Kardeljeve ne bi bila potrebna.

Z izgradnjo dveh krožišč namesto nadvozov 4-1 in 4-2 (slika iz povzetka za javnost), bi se izognili gradnje dodatnih priključkov lokalnih cest, ohranili bi kar precej kmetijskih zemljišč in nedvoumno pocenili gradnjo. Na Dravograjski cesti so se krožišča dobro prijela in to na razdalji 1.3 km, kjer so kar 4 krožišča in promet za to ni nič počasnejši ali celo oviran.

STALIŠČE

V sklopu načrtovanja je bilo iz prometnega, gradbeno tehničnega, okoljskega in prostorskega vidika preučeno približno deset različnih variant in podvariant poteka zahodne obvozne ceste, ki so se poleg poteka trase razlikovale predvsem po lokaciji in vrsti priključkov in križišč. Za predlagano varianto je bilo ugotovljeno, da je iz zgoraj naštetih vidikov najbolj optimalna.

Trasa severno od daljnovodov je bila preverjena, a je bilo ugotovljeno, da ne more hkrati zadostiti dvema ključnima varstvenima pogojema: pogoju varovanja kulturne dediščine Dvorec Betnava in pogoju varovanja podtalnice. Ker traso obvoznice zaradi varovanja podtalnice ni bilo dovoljeno toliko vkopati pod nivo terena, da bi izpolnili kulturnovarstvene smernice, jo je bilo potrebno odmakniti na še sprejemljiv odklik od zavarovanega območja. Prav tako so za prekinitev Razvanjske ceste razlog pogoji varovanja kulturne dediščine, ki onemogočajo dvig Razvanjske ceste in izvedbo nadvoza čez obvoznico. Iz vsebinsko enakih razlogov tudi ni sprejemljivo krožišče obvoznice z Razvanjsko cesto, saj bi oprema ceste (cestna razsvetljava, portali prometne opreme) posegala v zavarovane vedute kulturnega spomenika.

Nova cestna povezava od vrtnarije do križišča Streliške ceste in Ljubljanske ceste (in ne do podaljška Kardeljeve) je tako nadomestna povezava za tista prometna sredstva, ki ne morejo uporabiti obvoznice za vožnjo na relaciji Razvanje - Streliška cesta.

Predlog, da bi se namesto izven nivojskega križanja predvidela nivojska križišča na prometno najbolj obremenjenem odseku zahodne obvoznice (cca. 30.000 vozil na dan), ne more biti upoštevan, saj bi se s tem zmanjšala kapacitetna prepustnost ceste, manjše hitrosti in zamude bi povzročile večji vpliv na okolje (hrup in izpušni plini ob zaviranju in speljevanju vozil), hkrati pa bi se zmanjšal tudi prometno varnostni vidik.

Predmetno obvoznico, ki bo, ko bo zgrajena del obroča tudi ni mogoče primerjati z Dravograjsko cesto, saj je le-ta dejansko mestna cesta in zanjo veljajo drugačne zahteve glede prometno-tehničnih elementov trase.

PRIPOMBA 4

(Pripomba podana po pošti, Skupna občinska uprava Maribor)

Skupna občinska uprava Maribor je podala pripombe na Uredbo in splošne pripombe.

4.1 Pripombe na Uredbo:

13. člen (odvodnjavanje), v točki 1 naj se za odstavkom doda: »Kakovost izcednih voda ne sme poslabšati stanja vodotokov in podzemnih voda, zaradi tega je potrebno urediti takšno predčiščenje, ki bo odstranilo tudi težke kovine in vse druge snovi, ki bi lahko negativno vplivale na stanje podzemnih voda in s tem pitne vode črpališč Betnava in Bohova«.

STALIŠČE

V pripombi podane navedbe ne moremo upoštevati, saj bistveno presega zakonska določila. Prav tako je navedba premalo eksaktna in ni navedenih mejnih vrednosti čiščenja.

Odvodnja padavinskih voda, ki se stekajo iz utrjenih prometnih površin je urejena skladno z veljavno zakonodajo, in sicer:

- **Zakon o vodah (Uradni list RS, št. 67/02, 2/04 – ZZdl-A, 41/04 – ZVO-1, 57/08, 57/12, 100/13, 40/14, 56/15 in 65/20),**
- **Uredba o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest (Uradni list RS, št. 47/05 in 44/22 – ZVO-2),**
- **Uredba o vodovarstvenem območju za vodno telo vodonosnikov Ruš, Vrbanskega platoja, Limbuške dobrave in Dravskega polja (Uradni list RS, št. 24/07, 32/11, 22/13, 79/15 in 182/20).**

Čiščenje padavinske vode iz cestišča je urejeno skladno z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest – 4 člen, skladno z meritvam/monitoringom se morajo z ukrepi zagotoviti mejne vrednosti (priloga 2 predmetne uredbe)

31. člen (površinske vode), v točki 2 naj se dopolni tako, da glasi: »Zaradi gradnje načrtovanih ureditev se kemijsko, ekološko in količinsko stanje površinskih vodotokov na območju državnega prostorskega načrta in zunaj njega ne sme poslabšati. Ponikovalna sposobnost Radvanjskega, Razvanjskega, Polanskega in Hočkega potoka, ki napajajo podzemne vode črpališč Betnava in Bohova, se zaradi gradnje načrtovanih ureditev ne sme poslabšati, zato je potrebno vodotoke regulirati in urediti sonaravno ter zagotoviti ponikanje v skladu z Uredbo o lokacijskem načrtu za odsek avtoceste Slivnica – Pesnica. Z gradbenimi stroji se ne sme posegati v vodni ali obvodni prostor«.

STALIŠČE

31. člen bo dopolnjen s predlaganim tekstom. Vodotoki so načrtovani s sonaravnimi ureditvami, katere ne poslabšujejo ponikovalne sposobnosti vodotokov. Izvedba predvidenih ureditev na vodotokih pa ni mogoča brez gradbenih posegov v vodni in obvodni prostor. Ne bo se pa posegalo v druge vodotoke, ki niso tangirani z gradnjo.

32. člen (podzemne vode), točka 3 se dopolni z novim stavkom in sicer: »Oskrba z vodo in zaloge podzemne vode se zaradi gradnje in obratovanja obvoznice ne sme poslabšati«. Zagotoviti je potrebno, da se s predvidenimi posegi ne bo poslabšalo ali celo ogrozilo oskrbe s pitno vodo. V ta namen je v skladu s tveganji aktivirati vodooskrbno področje Dravski dvor, kjer je rezervirano območje za potencialno aktiviranje vodnega vira«.

STALIŠČE

32. člen bo dopolnjen s predlaganim novim stavkom.

Da ne bi prišlo do ogrožanja oskrbe s pitno vodo in vplivov na podzemno vodo, je bila izdelana Analiza tveganja za onesnaženje podzemne vode, na podlagi katere so bili opredeljeni zaščitni ukrepi za varovanje podzemne vode.

Kot izhaja iz analize, so permanentna tveganja, ki bi ostala po izvedbi ukrepov, sprejemljiva pri obstoječi zasnovi oskrbe s pitno vodo. Zaščitni ukrepi so podani tako za fazo gradnje kot tudi fazo obratovanja in obsegajo ukrepe, vezane na uporabljene materiale, omejitve pri ureditvi gradbišča, poleg tega predvidevajo monitoring v času gradnje in postopke intervencij v primeru izrednih dogodkov. Dodatni ukrepi so vezani še na posamezne premostitvene objekte oz. njihove temelje. Ukrepi, ki so vezani na fazo obratovanja, obsegajo izvedbo dodatnih elementov konstrukcije, ki zmanjšujejo možnost razlitja na najmanjšo možno mero, prav tako je predviden monitoring, s katerim bi ob nesreči lahko spremljali dejanski vpliv na podzemno vodo in pravočasno ukrepali z zaustavitvijo širjenja onesnaževal. To pomeni, da zgolj zaradi predvidene gradnje zahodne obvoznice Maribor ne obstajajo razlogi za aktiviranje rezervnih vodnih virov.

36. člen (varstvo zraka); zaradi povečanega onesnaženja zraka med gradnjo, ki bo po oceni brez omilitvenih ukrepov presegalo mejne vrednosti, je potrebno natančno upoštevati vse predpisane ukrepe iz podzakonskih aktov in Elaborata preprečevanja in zmanjšanja emisije delcev iz gradbišča. Poleg običajnih ukrepov, določenih zakonodajo, naj se upoštevajo tudi dodatni ukrepi, ki izhajajo iz presoje. Pri najbolj izpostavljenih stanovanjskih objektih naj se izvedejo protiprašni zasloni. V skladu z Elaboratom naj se izvaja monitoring zunanje zraka.

STALIŠČE

36. člen uredbe o državnem prostorskem načrtu (varstvo zraka) bo dopolnjen s predvidenimi omilitvenimi ukrepi (organizacijski ukrepi, dodatni protiprašni zasloni in gradbiščne ograje), ki so bili določeni v izdelanih strokovnih podlagah na kakovost zraka v času gradnje v okviru izdelave strokovnih podlag za državni prostorski načrt ter z obsegom spremljanja stanja kakovosti zraka med gradnjo (monitoring delcev PM₁₀).

41. člen (monitoring), v točki 2 naj se na koncu odstavka doda: »Podatke o monitoringih se posreduje tudi lokalnim skupnostim, v katerih se izvajajo dela. V točkah 4, 5 in 6 se doda : monitoring zraka.

STALIŠČE

Navedba o spremljanju kakovosti zraka med gradnjo bo vključena v točko (6) 41. člena uredbe (monitoring).

4.2 Splošne pripombe

Podan je predlog monitoringa glede na faze izgradnje in sicer so podani objekti in naslovi (glej prilogo).

STALIŠČE

Spremljanje vplivov na kakovost zraka med gradnjo bo v prvi vrsti usmerjeno na zagotavljanje nadzora nad izvajanjem ukrepov za preprečevanje emisije trdnih delcev v zrak z območja gradbišča in transportnih poti, dodatno je predlagana 3-6 mesečnih meritev koncentracije delcev PM₁₀ na območjih, kjer je pričakovana onesnaženost zaradi gradnje največja (Pot na okope 23, Spodnjevaška pot 59, Miklavška cesta 2 v Sp. Hočah ter na podlagi pobude krajanov podane v času javne obravnave osnutka državnega prostorskega načrta dodatno še na območju Bohove).

SOU Maribor predlaga izvedbo meritev delcev PM₁₀ na skupno 7 lokacijah (Pot na okope 25, Spodnjevaška pot 59, Krožna pot 36A, Rogoška cesta 82, Delavsko naselje 3, Letališka ulica 2 in 4). Na treh od predlaganih območjih je skladno s strokovnimi podlagami za izdelavo državnega prostorskega načrta že predvideno spremljanje delcev PM₁₀ med gradnjo, na ostalih s strani SOU Maribor predlaganih lokacijah se bodo izvajala gradbena dela manjšega obsega oziroma se bo spremljanje stanja izvajalo v bližnji okolici. Po strokovni oceni razširitev obsega monitoringa med gradnjo ni potrebna.

Podrobnejši obseg spremljanja stanja okolja bo sicer določen v Poročilu o vplivih na okolje in Elaboratu preprečevanja in zmanjšanja emisije delcev iz gradbišča v fazi izdelave dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja in izvedbene dokumentacije.

PRIPOMBA 5

(Pripomba podana po elektronski pošti, vaščani Bohove)

Pripomba podana s strani vaščanov Bohove, priloženo je 51 podpisov.

5.1 Pripombe, ki se nanašajo na prostorske ureditve

1. Traktorske poti je potrebno urediti tako, da je možno dostopati do vseh parcel.
2. Potrebno je asfaltirati vse traktorske in poljske ceste, ker se podaljša pot do kmetijskih zemljišč in s tem odpravi težava vzdrževanja gramoznih cest.
3. Potrebno je urediti dodaten podvoz na vzhodni strani obstoječe hitre ceste, saj smatramo, da bo projektiran podvoz 3-10 za krajanje Bohove preveč oddaljen, saj če želimo priti npr. peš ali s kolesom 2x prečkati.
4. Ureditev obstoječega podvoza pod AC Slivnica – Pesnica v neposredni bližini projektiranega nadvoza 4-3 tako, da bosta cesta za traktorje in potok ločena z betonsko steno.
5. Sprojektirati in izvesti kolesarsko in pešpot od rondoja v Bohovi do TC Harvey Norman.
6. Ureditev podvoza – podhoda pod železnico v bližini viadukta 6-2.

STALIŠČE

Ad 1) Traktorske poti se bodo uredile tako, da bo možno dostopati do vseh parcel, ki jim je s predvideno izgradnjo dostopna pot prekinjena.

Ad 2) Poti z izključnim namenom dostopa do kmetijskih zemljišč se ohranijo kot makadamske, tiste, ki so namenjene tudi preostalemu prometu, pa se asfaltirajo.

Ad 3) Obstoječa kolesarska povezava poteka ob hitri cesti po zahodni strani in se s projektno rešitvijo ohranja.

Ad 4) Premostitveni objekt pod AC se ohranja v profilu obstoječega in se na obeh straneh le dogradi. Primarno premostitev služi premoščanju vodotoka in mora zagotoviti ustrezno prepustnost v primeru visokih voda. Zaradi tega se profil ne sme omejevati. Prav tako mora biti zagotovljen neprekinjen dostop do struge zaradi potreb vzdrževanja.

Ad 5) Pripomba se ne upošteva. Obstoječa kolesarska povezava poteka ob hitri cesti po zahodni stran. Vzpostavitev dodatne kolesarske povezave tudi na vzhodni strani ni smiselna, saj niso ugotovljeni možni izvori in cilji večje intenzivnosti kolesarskega in peš prometa. Le-ta je omogočen tudi po obstoječih prometnicah – Industrijska cesta do trgovskih objektov pred Bohovo.

Ad 6) Pripomba za ureditev podvoza se ne nanaša na vsebine, ki so predmet državnega prostorskega načrta.

5.2 Pripombe, ki se nanašajo na varovanje okolja

1. Zahtevamo postavitve protihrupnih ograj na obeh straneh ZO Maribor od križišča v Bohovi vključno z nadvozom čez železniško progo.
2. Potrebno je očistiti zaraščen Novi Hočki potok, zasaditi drevesa na obeh straneh potoka do viadukta 6-2, zasaditev izvesti pred gradnjo, da se omili hrup in prah v času gradnje.
3. V času gradnje je treba na celotni dolžini izvesti protiprašno zaščito.
4. Prepovedati je treba transport tovornjakov skozi vas Bohova v času gradnje.
5. Merjenje in spremljanje emisijskega faktorja, težkih kovin in prašnih delcev, poostren nadzor onesnaženosti podzemnih voda.

STALIŠČE

Ad 1) Postavitve protihrupnih ograj na območju Bohove skladno z ugotovitvami Študije obremenitve s hrupom kot strokovne podlage za državni prostorski načrt, ki je obravnavala stanje v letu 2040, ni potrebna. Na odseku obvoznice med Tržaško cesto v Bohovi in navezavo na AC je v planskem obdobju 2040 pričakovana prometna obremenitev ceste 15.810 vozil/dan (275 vozil nad 3,5 t), kar je 43% prometa po regionalni cesti R2-430 v letu 2019 (19% tovornega prometa po R2-430), hitrost vožnje na tem odseku pa bo omejena na 70 km/h. Tudi po izgradnji nove obvoznice bo promet po obstoječi regionalni Tržaški cesti na širšem območju Bohove še vedno prevladujoč vir hrupa (napoved do 34.000 vozil/dan v letu 2040), izjema je severni del naselja, ki bo bolj izpostavljen prometu iz zahodne obvoznice. Najbližje stavbe v naselju Bohova bodo od zahodne obvoznice oddaljene več kot 120 m (Bohova 12A), ocenjena največja obremenitev zaradi ceste kot vira hrupa pa dosega z upoštevanjem predvidenih ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa na viru pri najbolj izpostavljenih stavbah v dnevnem obdobju do 57 dB(A), v večernem do 55 dB(A), v nočnem do 52 dB(A) in v celodnevem do 60 dB(A), kar je 3 dB(A) pod mejnimi vrednostmi kazalcev hrupa. Celotna obremenitev s hrupom v naselju Bohova bo povečana predvsem pri stavbah Bohova 1, 2 in 3, ki so s hrupom prometa po R2-430 čezmerno obremenjene že v obstoječem stanju in za katere je že pripravljen predlog protihrupnih ukrepov, kar pa ni predmet tega državnega prostorskega načrta.

Ad 2) Na odseku, kjer se potok najbolj približa načrtovani cesti, je v načrtu krajinske arhitekture že predvidena gosta, mešana drevesno grmovna zarast kot zaščita pred vplivi s ceste. Najbolj učinkovit "filter" za izločanje prašnih delcev je ravno gosta zarast, vertikalno členjena na podrast in drevesni sloj in je bistveno bolj učinkovita kot zgolj drevoredna zasaditev. Obstoječa gosta zarast predstavlja tudi pomemben habitat za rastline, živali, in ima v intenzivno agrarnem, "izpraznjenem" prostoru Dravskega polja toliko večji pomen in drevored bi v tem smislu pomenil degradacijo pestrosti. Vsebine, ki se nanašajo na vzdrževanje vodotokov, niso predmet državnega prostorskega načrta, ampak je pobuda, da se potok v večji meri prepusti zaraščanju, treba nasloviti na Direkcijo RS za vode.

Ad 3, 4, 5) V okviru strokovnih podlag za državni prostorski načrt so bile izdelane tudi strokovne podlage s področja okolja. Ocenjena so bila območja s pričakovanimi povečanimi vplivi gradnje zahodne obvoznice na kakovost zraka in obremenitev s hrupom glede na idejno zasnovo organizacije gradbišča ter faznosti in terminskega plana gradnje. V strokovnih podlagah je opredeljeno, da mora izvajalec gradbenih del za vsa območja ob gradbiščih in transportnih poteh s pričakovano povečano obremenitvijo okolja s prašnimi delci in s hrupom zagotoviti, da obremenitev okolja ne bo presegala mejnih vrednosti ter predvideti ustrezne ukrepe za omilitev vplivov. Med gradnjo bo treba na celotnem območju posega izvajati redne in učinkovite protiprašne ukrepe za zmanjšanje emisije prahu iz območja gradbišča in transportnih poti ter predvsem organizacijske protihrupne ukrepe za zmanjšanje akustične motnje zaradi gradnje ceste. Organizacijski protihrupni ukrepi se nanašajo na gradbiščni promet, ki bo pretežno potekal po samem gradbišču. Dovoz gradbiščnega in izkopnega materiala bo potekal le po cestah višjega ranga (avtocesta, regionalne ceste), po lokalnih cestah znotraj naselij z izjemo dela Spodnjevaške poti pa se gradbiščni promet ne bo izvajal. Pri najbolj izpostavljenih stavbah bo treba za zmanjšanje zaprašnosti okolice izvesti tudi začasne protiprašne zaslombe, ki so v idejni zasnovi predlagane tudi za širše območje Bohove (približno 370 m), dodatni začasni protihrupni ukrepi na območju Bohove pa zaradi večje oddaljenosti stavb od območja gradbišča po oceni niso potrebni. V času gradnje je izvajalec dolžan poskrbeti za ukrepe, da do prašenja med gradnjo ne prihaja.

Spremljanje vplivov na kakovost zraka med gradnjo bo v prvi vrsti usmerjeno na zagotavljanje nadzora nad izvajanjem ukrepov za preprečevanje emisije trdnih delcev v zrak z območja gradbišča in transportnih poti, dodatno je predlagano 3-6 mesečnih meritev koncentracije delcev PM₁₀ na območjih, kjer je pričakovana onesnaženost zaradi gradnje največja (Pot na okope, Spodnjevaška pot, Miklavška cesta v Sp. Hočah). Meritve hrupa med gradnjo so predlagane na skupno 7 lokacijah, vključno z območjem Bohove (Bohova 12A). Skladno s pobudo je možno obseg spremljanja kakovosti zraka med gradnjo ustrezno povečati ter meritve delcev PM₁₀ predvideti tudi na območju naselja Bohova, kar bo upoštevano pri dopolnitvi strokovnih podlag. Podrobnejši obseg omilitvenih ukrepov in spremljanja stanja okolja bo določen v Poročilu o vplivih na okolje in Elaboratu preprečevanja in zmanjšanja emisije delcev iz gradbišča v fazi izdelave dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja in izvedbene dokumentacije po sprejemu državnega prostorskega načrta.

5.3 Splošne pripombe in zahteve

1. Zagotoviti je potrebno nadomestna kmetijska zemljišča na območju KPD Rogoza (priložen je spisek parcel).
2. Ker bo vas Bohova na račun ceste še bolj prizadeta, zahtevamo, da država naredi nogometno igrišče s podlogo iz tartana ter košarkarsko igrišče. Športni park Bohova se namreč nahaja v neposredni bližini načrtovane obvoznice.
3. Obnova lokalnih cest skozi vas Bohova, tako, da se izvede v celoti nova asfaltna plast.
4. Zasaditev dreves od rondoja mimo gasilskega doma v smeri Hoč do pokopališča.
5. Odškodnina za izgubo vrednosti nepremičnine zaradi bližine ceste in s tem znižanje življenjskega standarda. Podpisani prebivalci Bohove bomo zaradi umestitve zahodne obvoznice deležni škode, stresa, zmanjšanja vrednosti nepremičnin in že pozabljenega mirnega življenja na vasi. Življenjski prostor se bo poleg že vseh obremenitev še dodatno zmanjšal, prebivalci bomo ogroženi glede zdravja.

STALIŠČE

Ad 1 in Ad 5) Pojasnilo in stališče v zvezi z nadomestnimi kmetijskimi zemljišči in odškodnino: Po uveljavitvi uredbe o državnem prostorskem načrtu bo investitor izvedel prenos lege gradbene parcele na teren in določil meje parcel v naravi. Vsi lastniki, katerih zemljišča bodo potrebna za izgradnjo načrtovanih ureditev, bodo po izvedeni parcelaciji zemljišča seznanjeni s poukom o pravicah, ki jih imajo v postopku določanja odškodnine, cenitvijo njihovega zemljišča, prejeli bodo tudi predlog pogodbe. Odškodnine bodo določene v skladu z zakonom, ki določa, da lastniku za nepremičnino pripada odškodnina ali enakovredna nadomestna nepremičnina. Odškodnina za zemljišče obsega vrednost nepremičnine glede na dejansko rabo in stroške, povezane z razlastitvijo in jo ugotovi cenilec, ki poleg metodologije in strokovnih standardov upošteva dejansko rabo zemljišča, površino, boniteto zemljišča ter namembnost zemljišča pred uveljavitvijo prostorskega

akta. V primeru, da je predmet odkupa stanovanjska hiša ali drug objekt, se odškodnini doda vrednost, ki zagotavlja nadomestni objekt v enaki velikosti, funkciji ali kvaliteti gradnje skladno z veljavnimi standardi in predpisi ter jo ugotovi sodni cenilec. Če se stanovanjski objekt odkupi, se v okviru razpoložljivih sredstev odškodnine na prostem trgu pridobi nadomestna nepremičnina ali se rešuje primer z nadomestno gradnjo, pri čemer nudi pomoč lastniku pogodbeni izvajalec del ali investitor.

V okviru postopka odkupov zemljišč za potrebe gradnje gospodarske javne infrastrukture, skladno z 218. členom Zakona o urejanju prostora (Ur. list RS, št. 199/21, ZUreP-3), lastnik stavbe ali dela stavbe, ki ga uporablja kot stanovanje, zahteva od razlastitvenega upravičenca, da mu zagotovi lastninsko pravico na enakovredni stavbi oz. delu stavbe. Smiselno se te določbe uporabljajo tudi za nepremičnine, ki predstavljajo osnovna sredstva za opravljanje poklicne ali kmetijske dejavnosti oškodovanca. Investitor tudi v primerih, ko niso podani pogoji za primarnost nadomestila v naravi, skuša zagotoviti dodelitev nadomestne nepremičnine, pri čemer vključi v postopek dodelitve lokalno skupnost oz. Sklad kmetijskih zemljišč in gozdov RS, saj Direkcija RS za infrastrukturo (če je ta investitor) zemljišč, razen tistih, ki v naravi predstavljajo državno cesto, nima v upravljanju.

Ravno tako ima lastnik zemljišča skladno z 212. členom ZUreP-3 pravico, da, v kolikor bi z odkupom oz. razlastitvijo dela njegovih nepremičnin zanj izgubila gospodarski pomen tudi lastninska pravica na ostalem delu njegovih nepremičnin, zahteva, da investitor oz. razlastitveni upravičenec prevzame v last tudi te nepremičnine.

Odškodnina za zemljišče je določena individualno s strani sodno zapriseženih cenilcev skladno s 327. členom ZUreP-3, pri čemer uporabljajo strokovne standarde za področje ocenjevanja nepremičnin, poleg slednjih se upošteva tudi namembnost zemljišča pred uveljavitvijo prostorskega akta, ki je podlaga za razlastitev (državni prostorski načrt, občinski prostorski načrt, občinski podrobni prostorski načrt), kakor tudi dejansko stanje nepremičnine.

Ad 2, Ad 3, Ad 4) Predlogi in pobude glede nogometnega igrišča, obnove cest in zasaditve dreves se ne nanašajo na vsebine, ki so predmet državnega prostorskega načrta.

PRIPOMBA 6

(Pripomba podana po pošti, Mestna občina Maribor)

1. Most 5-4 mora biti usklajen s potekom parka ob Pekrskem potoku in razširjen tudi za podhod pešcev in kolesarjev z navezavo ceste proti Betnavskemu gradu.
2. Preveriti usklajenost mostu 5-3 s projektom Parka ob Pekrskem potoku. Na cesti proti Betnavi je potrebno predvideti in prikazati navezavo na kolesarsko in pešpot, ki poteka ob cesti.
3. Deviacija 1-4 mora biti prirejena tako, da bo možno zagotoviti lokalni promet in promet avtobusa. Linija avtobusa mora potekati skozi naselje v smeri proti centru, obračališče ni sprejemljivo in ga je treba ukiniti. Deviacijo 1-4 bo MO Maribor, po izgradnji, urejala z lastnimi prometno tehničnimi ukrepi za zagotavljanje odvijanja lokalnega prometa.
4. Deviacija 1-28 naj se v celoti ukine, kakor tudi v celoti Papeška cesta.
5. Na priključevanju Papeške ceste in Spodnjevaške poti je potrebno predvideti priključek za evropsko kolesarsko pot – EuroVelo. Križišče naj bo namenjeno le za navezavo Spodnjevaške poti ali pa se naj v celoti ukine (južni krak).
6. Izvesti je potrebno rekultivacijo Radvanjske ceste pri Betnavskem gradu do obstoječe premostitve preko Radvanjskega potoka, saj za to ni več potrebe in hkrati preoblikovati današnje križišče, saj krak proti sedanji Papeški cesti ni potreben. Prioritetna smer je navezava do Betnavskega gradu, tako ni več potrebe po trokrakem križišču.
7. Proti izvennivojskemu priključku Razvanje je predviden potek nove ceste, ki zavije od krožnega križišča pri kapelici pred Razvanjem in se nadaljuje proti hitri cesti. Tam je predvideno priključevanje na Spodnjevaško pot oz. izvennivojski priključek. Predlagamo, da se prouči možnost, kjer bi se omenjena cesta preko deviacije 1-1 priključila na obstoječe križišče na hitri cesti. Navedeno predlagamo, saj je koncentracija cest na tem območju prevelika. Rešitvi ne nasprotujemo samo v primeru, da je prometno in ekonomsko upravičena.
8. Na območju občinskih cest je potrebno predvideti vodenje kolesarjev in pešcev ter regulirati tovorni promet.

STALIŠČE

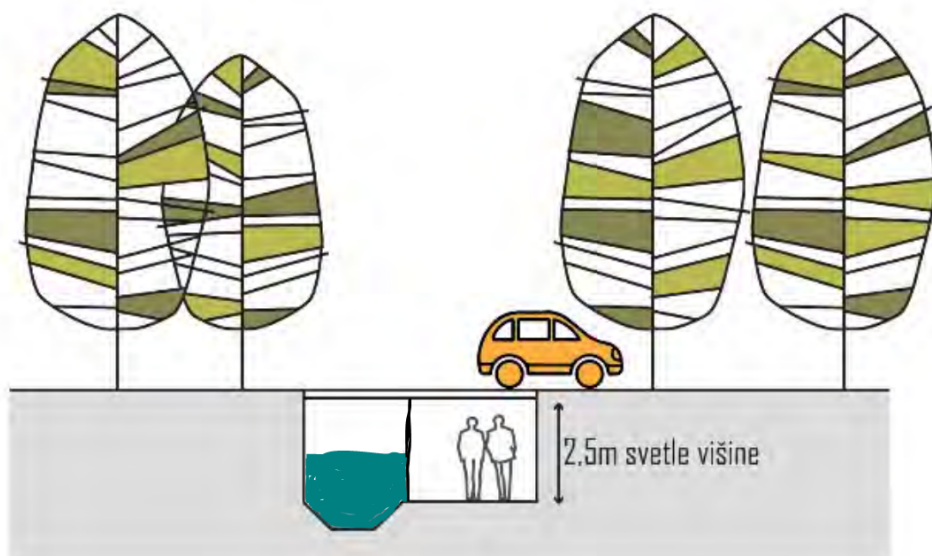
Ad 1) Na lokaciji mostu 5-4 je v projektu Park Pekrski potok predvideno prehajanje mešane površine za pešce in kolesarje. V razgrnjenem osnutku državnega prostorskega načrta most 5-4 ni razširjen za potrebe prehoda pešcev in kolesarjev.

Tekom priprave stališč do pripomb je bila preverjena rešitev ureditve Parka Pekrski potok (prejeta v septembru 2022) in skladno z navedenim bo rešitev mostu 5-4 preprojektirana. Most 5-4 bo razširjen, tako, da bo omogočeno prehajanje pešcev in kolesarjev.

Slika 1: Tlorisni prikaz usklajenosti strokovnih podlag za Park Pekrski potok in ZO-MB



Slika 2: Shematski prerez predlagane ureditve mostu 5-4



Ad 2) Most 5-3 ni v koliziji z ureditvami v projektu Parka ob Pekrskem potoku. Rešitve so medsebojno usklajene.

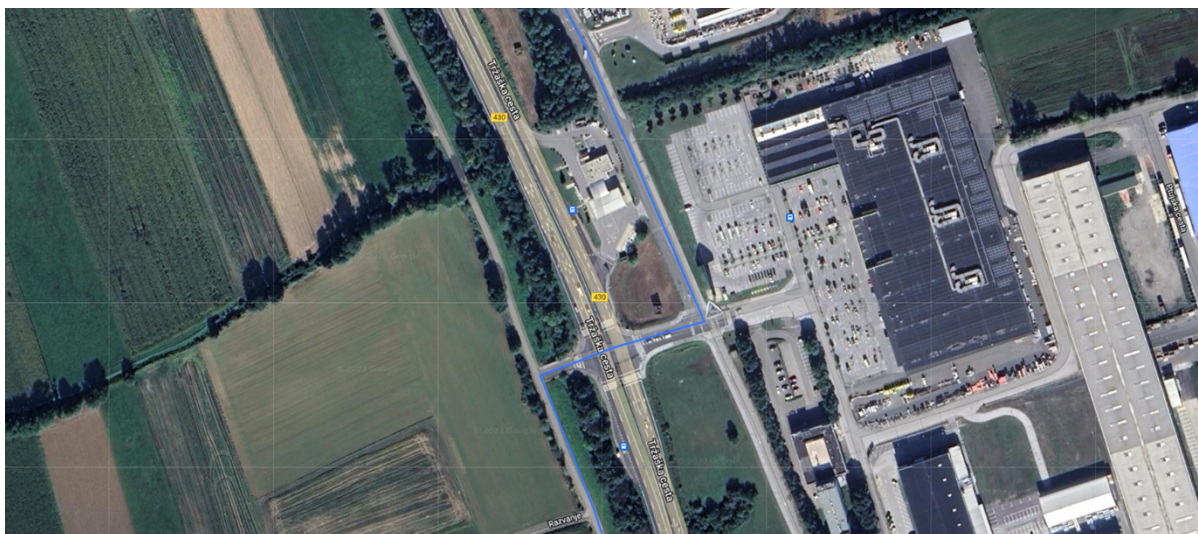
Ad 3) Zaradi zahtev po prevoznosti deviacije 1-4 tudi za ves lokalni promet je predlagan drugačen potek in sicer vzporedno z obvozno cesto, pod ekoduktom in navezavo na križišče Streliška – Kardeljeva. Širina deviacije bo 6.0 m, kar omogoča promet vsem vozilom.

Ad 4) Deviacije 1-27 (Papeška cesta) in deviacije 1-28 ni možno ukiniti, ker sta potrebni za dostope do kmetijskih zemljišč. Zato se obstoječi cesti zožita in odstrani asfaltne sloje, da ne bosta atraktivni za motoriziran promet.

Ad 5) Spodnjevaška pot se po preureditvi navezuje na obstoječe križišče na Tržaški cesti pri Bauhausu. Preostanek Spodnjevaške poti, ki poteka na vzhodni strani vzporedno s Tržaško cesto bo v funkciji mešane površine za kmetijsko mehanizacijo in peš ter kolesarski promet. Predvidena je navezava mešane površine iz Spodnjevaške ceste (Deviacija 1-5) na vzporedno deviacijo poljske poti (Deviacija 1-6).

Trenutno kolesarska pot Eurovelo 9 od križišča na Tržaški cesti pri BS OMV proti mestu Maribor poteka po vzhodni strani Tržaške ceste. Rešitve, opredeljene v državnem prostorskem načrtu, predvidevajo tudi ureditev poti in deviacij po zahodni strani Tržaške ceste, po katerih bo potekal tudi kolesarski promet. Na te ceste je možno preložiti tudi kolesarsko pot Eurovelo 9.

Slika 3: Prehod kolesarske poti Eurovelo 9 iz Z na V stran Tržaške ceste pri BS OMV



Ad 6) Predlog se nanaša na Razvanjsko cesto. Razvanjske ceste ni možno ukiniti in je rekultivirati, ker je nujno potrebna za potrebe dostopa do kmetijskih zemljišč.

Ad 7) Predlog se nanaša na preureditev deviacije 1-7. Ureditev deviacije 1-7 bi bila krajša za 150 m v primeru, da bi se namesto v krožišče pri izvennivojskem priključku Razvanje navezala na obstoječe križišče na Tržaški cesti pri bencinskem servisu OMV. Posledično ne bi bila potrebna ureditev mostu 5-9 in inundacijskih prepustov.

V sklopu načrtovanja, je bilo iz prometnega, gradbeno tehničnega, okoljskega in prostorskega vidika preučeno približno deset različnih variant in podvariant poteka zahodne obvozne ceste, ki so se poleg poteka trase razlikovale predvsem po lokaciji in vrsti priključkov in križišč ter poteku deviacij. Za varianto obravnavano v osnutku državnega prostorskega načrta je bilo ugotovljeno, da je iz zgoraj naštetih vidikov najbolj optimalna. Ko bo zahodna obvozna cesta v funkciji, se projicira približno 3200 ur časovnega prihranka na dan iz vidika cestnega omrežja na širšem območju Maribora.

Predvidena varianta omrežja s priključevanjem deviacije 1-7 na Spodnjevaško cesto je glede na podan predlog priključka te deviacije na obstoječe križišče na Tržaški cesti optimalnejša, saj nudi večje časovne prihranke in opazno razbremeni tudi južni odsek Razvanjske ceste. Omenjeno se med drugim odraža tudi iz prometno varnostnega vidika pri OŠ Franceta Prešerna Razvanje, ki se nahaja neposredno ob Razvanjski cesti. V primeru predvidenega omrežja bodo namreč prometne obremenitve mimo OŠ nižje za približno 60% (2640 vozil na dan manj), kot bi bile v varianti navezave deviacije na obstoječe križišče na Tržaški cesti.

Slika 4: Prikaz navezave deviacije 1-7 po predlogu MOM (vijolična barva)



Ad 8) Tam, kjer ureditve državnega prostorskega načrta tangirajo občinske ceste, so predvidene ustrezne površine za pešce in kolesarje, tovorni promet pa bo reguliran z ustrezno prometno signalizacijo.

Urejanje dodatnih površin za pešce in kolesarje na občinskih cestah izven območja državnega prostorskega načrta niso predmet tega državnega prostorskega načrta.

PRIPOMBA 7

(Pripomba podana po elektronski pošti, Občina Hoče - Slivnica)

Občina Hoče – Slivnica ima naslednje pripombe in pobude:

1. Predlagamo, da se pristopi k projektni prometni rešitvi Hočkega križišča, ki je zlasti v času prometne konice zelo obremenjeno. Predlagamo, da se pripravi projektna dokumentacija do konca leta 2024.
2. Predlagamo, da se vse traktorske poti predvidijo v asfaltni površini.
3. Predlagamo, da se dostopi pri gradnji uredijo preko gradbišč in ne preko obstoječih lokalnih poti.

STALIŠČE

Ad 1) Ureditvev Hočkega križišča ni predmet državnega prostorskega načrta.

Ad 2) Traktorske poti oz. poljske poti, ki so namenjene izključno dostopu do kmetijskih zemljišč so predvidene v makadamski izvedbi. Poljske poti, ki so namenjene tudi uporabi kolesarjem in pešcem so predvidene v asfaltni izvedbi.

Ad 3)

Gradbiščni promet bo pretežno potekal po samem gradbišču, dovoz gradbiščnega in izkopnega materiala bo potekal le po cestah višjega ranga (avtocesta, regionalne ceste), po lokalnih cestah znotraj naselij z izjemo dela Spodnjevaške poti pa se gradbiščni promet ne bo izvajal.

PRIPOMBA 8

(Pripomba podana po elektronski pošti, Filip Tobias)

Zahtevamo, da avtobus v Razvanje še naprej vozi po stari trasi in sicer po Betnavski cesti in deloma Ljubljanski cesti ter nadaljuje po novi cesti pod Pohorjem v Razvanje, zaradi česar bo najbrž predvideno avtobusno obračališče na severnem koncu kraja odveč.

STALIŠČE

Pripomba se upošteva.

Proučena je bila možnost ohranitve in navezave prekinjene Ceste v Razvanje, kar bi omogočalo tudi ohranitev avtobusnega prometa. Spremenjena rešitev predvideva nov potek deviacije 1-4 in sicer tako, da se na severu naselja Razvanje obrne proti zahodu, poteka vzporedno s predvideno obvoznico (pod ekoduktom) in se naveže na predviden rondo Kardeljeva cesta. Širina ceste je 6.0 m, po njej bo potekal lokalni promet in tudi avtobusni promet, sočasno bo omogočen tudi dostop do vseh zemljišč na tem delu.

Zaradi dviga trase ceste iznad nivoja terena zahtevamo zasaditev ob celotni trasi obvoznice do višine 5 m nad cestiščem zaradi zaščite vedute in omilitve vplivov prometa na kraj.

STALIŠČE

V sklopu izdelave strokovnih podlag za državni prostorski načrt je izdelan tudi načrt krajinskih ureditev. V skladu z izdelanim krajinskim načrtom so predvidene zasaditve na celotnem območju in sicer z uporabo avtohtonih in proti suši odpornih drevnin. Z zasaditvami se utrjujejo tla in zagotavlja vpetost ureditev v prostor, zagotavljajo se razgledi in zakrivanje vidno motečih posegov pogledom z bivalnih območij ob načrtovanih cestah. Zasaditve se na urbanih območjih in v bližini poselitve prilagajajo obstoječim in načrtovanim ureditvam na bližnjih območjih.

Zahtevamo, da se na dostopnih cestah, in sicer na izhodu iz krožišča na koncu Ljubljanske, na začetku nove ceste v Razvanje, na izhodu iz krožišča pri kapelici na jugu kraja Razvanje ter na izvozu iz obvoznice na Spodnjevaško pot, namesti znake »Prepovedan promet – dovoljeno samo za lokalni promet«.

STALIŠČE

Prometna oprema ni predmet državnega prostorskega načrta. Signalizacija in druga prometna oprema se natančneje opredeli v izvedbeni dokumentaciji ob pogojih in soglasju upravljavca ceste.

PRIPOMBA 9

(Pripomba podana po elektronski pošti, Pleteršek Mišel)

Sem lastnik parcel števil 3, 14, 16 in 18, vse k.o. Bohova. Zaradi predvidene ceste bom imel otežen in daljši dostop do zemljišč, enako velja za vse lastnike, ki pridejo iz zahodnega dela Bohove. Zato želim, da se dosedanja pot ohrani na isti lokaciji, menim, da je pri hladilnici potreben dodaten podvoz ustrezne višine, za prevoz traktorjev in šleperjev.

V času izgradnje želim, da se mi omogoči nemoten prehod s kmetijsko mehanizacijo mimo/preko gradbišča do kmetijskih zemljišč

STALIŠČE

Ad1) Predvidena pot do omenjenih parcel bo po izgradnji obvoznice nekoliko daljša, vendar izgradnja dodatnega podvoza ni potrebna in upravičena.

Ad2) Dostopi do kmetijskih zemljišč v času gradnje bodo zagotovljeni, možno je, da bodo občasno, odvisno od narave gradbenih del, moteni.

PRIPOMBA 10

(Pripomba podana po elektronski pošti, Vladimir Rukavina)

Sem lastnik zemljišč parcelna števil 2088, 2089, 2090/1 in 2216/1, vse k.o. Sp. Radvanje, preko katerih je načrtovana gradnja ceste in spremljajočih ureditev. Do navedenih zemljišč ni prikazana možnost dostopa. Prav tako ni razviden dostop do okoliških parcel na tem območju, kar je za vse lastnike nesprejemljivo.

Na predmetnih zemljiščih se izvaja ekološko kmetovanje, ki bo sedaj onemogočeno. Zato predlagam prekategorizacijo v športno – rekreacijske površine.

STALIŠČE

Ad1) Dostop do parcel 2088, 2089, 2090/1 se bo zagotovil iz območja ob novo predvidenem krožišču med Streliško in Kardeljevo cesto, preko deviacije 1-4. Do parcele 2216/1 bo dostop možen preko deviacije 1-1.

Ad2) Prekategorizacija zemljišč v športno – rekreacijske površine ni predmet državnega prostorskega načrta.

PRIPOMBA 11

(zapisnik javne obravnave v KS Razvanje)

Pripombe, podane na javni obravnavi, so združene po sklopih oz. po vsebini problematike.

11.1 Problematika avtobusa

1. Kje bo vozil avtobus?
2. Avtobus mora voziti po stari liniji.
3. Kako bo vozil avtobus skozi naselje, kje bodo postaje?

STALIŠČE

Ad1 in Ad2) Avtobusni promet bo potekal po predvideni deviaciji 1-4, ki poteka vzporedno z obvoznico in se navezuje na krožišče Streliška - Kardeljeva.

Ad 3) Predviden je nov par avtobusnega postajališča na deviaciji 1-7 južno od naselja Razvanje, ki bo nadomestil obstoječe neustrezno postajališče pri kapelici. V naselju bodo avtobusna postajališča na obstoječih lokacijah, njihova ureditev se ne spreminja.

11.2 Prometno tehnične ureditve

1. Zakaj se je cesta približala naselju, prej je bila bližje Betnavi?
2. Predlagamo, da se ob Spodnjevaški zgradijo pločniki in namestijo hitrostne ovire, cesta naj se nameni samo lokalnemu prometu.
3. Strinjam se s pločniki, sem proti ležečim policajem.
4. Zahtevamo izgradnjo pločnikov ob Spodnjevaški cesti.
5. Kje bodo potekale protihrupne ograje?

STALIŠČE

Ad 1) Trasa severno od daljnovodov je bila preverjena, a je bilo ugotovljeno, da ne more hkrati zadostiti dvema ključnima varstvenima pogojema: pogoju varovanja kulturne dediščine Dvorec Betnava in pogoju varovanja podtalnice. Ker traso obvoznice zaradi varovanja podtalnice ni bilo dovoljeno toliko vkopati pod nivo terena, da bi izpolnili kulturnovarstvene smernice, jo je bilo potrebno odmakniti na še sprejemljiv odmik od zavarovanega območja.

Ad 2 in Ad 4) Izgradnja pločnikov ob Spodnjevaški cesti ni predmet državnega prostorskega načrta. Ureditev je v pristojnosti Mestne občine Maribor.

Ad 3) Izraženo je mnenje.

Ad 5) Na podlagi izdelanih strokovnih podlag na odseku obvozne ceste na območju naselja Razvanje ni predvidena postavitvev protihrupnih ograj.

11.3 Območje Agrokombinata

1. Zakaj je potrebno porušiti Agrokombinat, se to ekonomsko izide, kaj bo z nami, ki imamo tu poslovne prostore?
2. Predlagam, da se Agrokombinata ne dotikate.
3. Koliko časa bodo čakali lastniki objektov v Agrokombinatu kaj bo z njimi?

STALIŠČE

Ad 1, Ad 2 in Ad 3) Pripomba se ne upošteva. Območje nekdanjega "Agrokombinata", kjer danes delujejo različni poslovni objekti in dejavnosti, se odstrani in območje rekultivira.

Za vse poslovne dejavnosti in objekte bo Mestna občina Maribor že v fazi priprave predloga državnega prostorskega načrta naročila oceno stroškov rušitev in prestavitev, kot je bilo dogovorjeno na sestanku predstavnikov Mestne občine Maribor z lastniki zemljišč, ki je potekal 17. 10. 2022. Dogovor s posameznimi subjekti bosta skupaj izvedla Mestna občina Maribor ter Direkcija RS za infrastrukturo po sprejetju in uveljavitvi uredbe o državnem prostorskem načrtu, ki predstavlja pravno podlago za pričetek teh aktivnosti. Celoten proces mora biti zaključen do pridobitve gradbenega dovoljenja.

11.4 Splošne zahteve in vprašanja

1. Ali bo za to cesto potrebna vinjeta?
2. Ali se bo v Razvanju kaj zgradilo, rabimo vodovod, kanalizacijo?
3. Kaj se bo zgodilo, ko bo na obvoznici nesreča in bo ves promet potekal skozi Razvanje?
4. Zanima nas časovnica, kdaj se bo pričelo graditi, o tej obvoznici se govori že od leta 1994?

STALIŠČE

Ad 1) Za odsek obvoznice do priključevanja na državno cesto – Tržaško cesto, ne bodo potrebne vinjete oz. ta odsek ceste ne bo cestninski. Odsek med Tržaško cesto in priključkom na avtocesto pa bo opredeljen kot navezava na avtocestni sistem in bo cestninski.

Ad 2) Celovita ureditev infrastrukture v naselju Razvanje ni predmet državnega prostorskega načrta in je v pristojnosti Mestne občine Maribor.

Ad 3) V primeru nesreče na obvoznici, ki bi imela za posledico zaprtje ceste, promet ne bo potekal skozi Razvanje. Na severu Cesta skozi Razvanje nima direktnega stika z obvoznico. V primeru zaprtja obvoznice med priključkom Razvanje in AC Slivnica – Pesnica, pa bi se promet preusmeril na Tržaško cesto.

Ad 4) Po trenutnem terminskem planu je predviden sprejem državnega prostorskega načrta v letu 2023, sledi odkup zemljišč, izdelava projekta za gradnjo in pridobitev gradbenega dovoljenja, ki je pogoj za pričetek gradnje, kar pa je odvisno od zagotovljenih sredstev v vsakoletnem proračunu RS.

PRIPOMBA 12

(zapisnik javne obravnave v KS Bohova)

Pripombe, podane na javni obravnavi, so združene po sklopih oz. po vsebini problematike.

12.1 Prometno tehnične ureditve, dostopi, traktorske poti

1. Ali je del med železnico in cesto v nasipu?
2. Traktorska pot ni vrisana do vseh kmetijskih zemljišč. Ali bo cesta asfaltirana in ali bo dovoljena uporaba samo za lastnike zemljišč saj osebni promet uniči te ceste? Zanima me kako bo s prevozom nevarnih snovi. Tu so namreč črpališča in 1. vodovarstveni pas, kako je zaščiten podtalnica in vodna črpališča?
3. Ali bo gradbiščna pot potekala mimo otroškega igrišča v Bohovi?
4. Ali je v krožišču Spodnje Hoče predviden nov dovoz do Letališke ceste? Ali je to nujno potrebno?
5. Cesta proti KPD je nova? Kako je speljana cesta pod viaduktom? Ali se predvideva tudi ustreznejša ureditev današnjega podvoza pod avtocesto?
6. Ali je na mestu Bohovskega rondoja res potrebno tako veliko krožišče? Ali se Titova cesta prekine?
7. Kaj bo z lokalnimi cestami? Ali bo možen dostop s kolesom in z avtom iz Bohove v Tezno?
8. Ali je predvidena kolesarska pot do Maribora? (zahodno proti Razvanju)
9. Kako bo urejena traktorska pot ob Bohovi?
10. Kje poteka traktorska pot ob železnici?

11. Ali obstaja možnost, da bi trasa šla tam kjer so daljnovodi?
12. Ali bo to vinjetni sistem?

STALIŠČE

Ad 1) Del predvidene obvoznice med železnico in obstoječo državno štiri pasovno cesto R2-430 je v nasipu.

Ad 2) Traktorske poti predvidoma povezujejo območja in zemljišča, katerim je z izgradnjo nove ceste prekinjen dostop po obstoječi poti. Nekatere so predvidene v asfaltni izvedbi, a le tiste, kjer je predvideno da so namenjene tudi preostalemu prometu. Prometne površine bodo načrtovane v skladu s predpisi, ki določajo pogoje in omejitve gradenj na vodovarstvenih območjih. Na predvidene rešitve bo treba pridobiti tudi pozitivno vodnogospodarsko mnenje.

Ad 3) Lokacije gradbiščnih poti v tej fazi dokumentacije še niso določene. Te se določijo v fazi DGD in PZI. Se pa primarno določijo tako, da imajo čim manjši vpliv na bližnjo pozidavo in rekreativne površine. Večinoma se bodo transporti vršili po sami trasi predvidene ceste, gradbiščni promet, ki bo pretežno potekal po samem gradbišču, dovoz gradbiščnega in izkopnega materiala le po cestah višjega ranga (avtocesta, regionalne ceste), po lokalnih cestah znotraj naselij z izjemo dela Spodnjevaške poti pa se gradbiščni promet ne bo izvajal.

Ad 4) V krožnem križišču K-9 »Rogoza zahod« je predvidena nova deviacija Letališke ceste. Predvidena je iz prometno – varnostnih razlogov v izogib priključku v neposredni bližini krožnega križišča.

Ad 5) Cesta proti Odprtem oddelku Rogoza ni predmet državnega prostorskega načrta. Pod viaduktom 6-1 je križišče predvideno na višini obstoječe štiri pasovne ceste. Deviacija poti 1-13 pa poteka v vkopu, zaščitenem z zidovi. Pod viaduktom 6-2 je predvideno manjše deviiiranje z namenom, da se čim hitreje vzpostavi navezava na obstoječo makadamsko pot. Obstoječi objekt pod avtocesto se iz tehničnih razlogov ohranja, in se ga samo podaljša. Se pa izvede sanacija struge vodotoka in traktorskih poti.

Ad 6) Krožno križišče K-6 Bohova je geometrijsko optimirano in prilagojeno minimalnim kriterijem za zagotovitev številnih priključkov nanj. Državna štiri pasovna cesta se s priključkoma na severu in jugu priključi v krožno križišče.

Ad 7) Za lokalne ceste, ki se prekinejo, so predvidene nove povezave. Dostop iz Bohove na Tezno bo še vedno mogoč po lokalni cesti mimo plinskih zadrževalnikov.

Ad 8) Kolesarska povezava do Maribora ostaja po vzporedni »Bohovski cesti« na zahodni strani štiri pasovne državne ceste R2-430 Maribor (Ptujška) - Hoče in poteka skozi podvoza 3-10 in 3-11 pri krožnem križišču K-6 Bohova.

Ad 9) Traktorske poti, ki bodo zaradi nove ceste prekinjene, bodo nadomeščene z novimi povezavami v makadamski izvedbi.

Ad 10) Načrtovana traktorska pot ob železnici poteka neposredno ob jarku in po lokaciji obstoječe traktorske poti tako, da je poseg na kmetijska zemljišča minimalen.

Ad 11) Umestitev trase obvozne ceste je bila pogojena s številnimi prostorskimi in ostalimi pogoji in potek ob daljnovodih zaradi upoštevanja ostalih pogojev nosilcev urejanja prostora ni mogoč.

Ad 12) Iz smeri Maribora do krožnega križišča Bohova se predvideva prometnica kot državna glavna cesta in kot takšna v vinjetni sistem ne bo vključena.

1. Ali je izdelana študija hrupne obremenjenosti Bohove?
2. Ta cesta bo ca 7 m nad terenom. Težko me boste prepričali, da ne bo hrupa.
3. Na eni strani imamo hitro cesto, na drugi avtocesto v bližini je letališče. To predstavlja veliko izpušnih plinov in hrupa, kako bo vse to vplivalo na nas? Kako bo z onesnaženjem zraka v času gradnje? Ali se bodo emisije merile?
4. Ali bo imel objekt na Bohovi 1 presežene vrednosti hrupa?
5. Ali imate podatke za izvoz Rogoza – Spodnje Hoče kakšne so vrednosti hrupa? Ali lahko predstavite načrt protihrupne zaščite v tem delu?

STALIŠČE

Ad 1 in Ad 2) V okviru strokovnih podlag za državni prostorski načrt je bila izdelana tudi študija obremenitve s hrupom za celotni odsek zahodne obvoznice Maribor od Kardeljeve ceste do navezave na AC, vključno z naseljem Bohova, ter je obsegala oceno obstoječe obremenitve s hrupom na podlagi rezultatov obratovalnih monitoringov ob AC, državnem cestnem in železniškem omrežju ter računsko oceno obremenitve okolja s hrupom zaradi prometa po novi cestni povezavi v planskem obdobju leta 2040. V strokovni podlagi je bil podan tudi predlog omilitvenih ukrepov za zmanjšanje obremenjenosti okolja s hrupom. Na odseku obvoznice med Tržaško cesto v Bohovi in navezavo na AC je v planskem obdobju 2040 pričakovana prometna obremenitev ceste 15.810 vozil/dan (275 vozil nad 3,5 t), kar je 43% prometa po regionalni cesti R2-430 v letu 2019 (19% obstoječega tovornega prometa), hitrost vožnje na tem odseku pa bo omejena na 70 km/h. Tudi po izgradnji nove obvoznice bo promet po obstoječi regionalni Tržaški cesti na širšem območju Bohove (napoved do 34.000 vozil/dan v letu 2040) še vedno prevladujoč vir hrupa. Najbližje stavbe v naselju Bohova so od obvoznice oddaljene več kot 120 m (Bohova 12A), ocenjena največja obremenitev zaradi ceste kot vira hrupa pa dosega z upoštevanjem predvidenih ukrepov za zmanjšanje emisije hrupa na viru pri najbolj izpostavljenih stavbah v dnevnem obdobju do 57 dB(A), v večernem do 55 dB(A), v nočnem do 52 dB(A) in v celodnevem do 60 dB(A), kar je 3 dB(A) pod mejnimi vrednostmi hrupa. Postavitve protihrupnih ograj na območju Bohove glede na ocenjeno obremenitev s hrupom ni potrebna. Celotna obremenitev s hrupom v naselju Bohova bo povečana predvsem pri stavbah Bohova 1, 2 in 3, ki so s hrupom prometa po R2-430 čezmerno obremenjene že v obstoječem stanju in za katere je že pripravljen predlog protihrupnih ukrepov.

Ad 3) V strokovnih podlagah s področja okolja, ki so bile izdelane v okviru izdelave strokovnih podlag za državni prostorski načrt so ocenjena tudi območja s pričakovanimi povečanimi vplivi gradnje zahodne obvoznice na kakovost zraka in obremenitev s hrupom glede na idejno zasnovo organizacije gradbišča ter faznosti in terminskega plana gradnje. Za vsa območja ob gradbiščih in transportnih poteh s pričakovano povečano obremenitvijo okolja s prašnimi delci in s hrupom mora izvajalec gradbenih del zagotoviti, da obremenitev okolja ne bo presegala mejnih vrednosti ter predvideti ustrezne ukrepe za omilititev vplivov. Med gradnjo bo potrebno na celotnem območju posega izvajati redne in učinkovite protiprašne ukrepe vključno z izvedbo protiprašnih zaslonov za zmanjšanje emisije prahu iz območja gradbišča in transportnih poti ter protihrupne ukrepe za zmanjšanje akustične motnje zaradi gradnje ceste.

Spremljanje vplivov na kakovost zraka med gradnjo bo v prvi vrsti usmerjeno na zagotavljanje nadzora nad izvajanjem ukrepov za preprečevanje emisije trdnih delcev v zrak z območja gradbišča in transportnih poti, dodatno je predlagana 3-6 mesečnih meritev koncentracije delcev PM₁₀ na območjih, kjer je pričakovana onesnaženost zaradi gradnje največja (Pot na okope, Spodnjevaška pot, Miklavška cesta v Sp. Hočah). Meritve hrupa so predlagane na skupno 7 lokacijah, vključno z območjem Bohove (Bohova 12A). Skladno s pobudo je možno obseg spremljanja kakovosti zraka med gradnjo ustrezno povečati ter meritve delcev PM₁₀ predvideti tudi na območju naselja Bohova, kar bo upoštevano pri dopolnitvi strokovnih podlag. Podrobnejši obseg omilitvenih ukrepov in spremljanja stanja okolja bo določen v Poročilu o vplivih na okolje in Elaboratu preprečevanja in zmanjšanja emisije delcev iz gradbišča v fazi izdelave izvedbene dokumentacije PZI.

Ad 4) Stavba Bohova 1 leži v oddaljenosti 70 m od osi obstoječe regionalne ceste R2-430 (Tržaška cesta). Os načrtovane zahodne obvoznice na odseku Bohova-AC leži v oddaljenosti 190 m od stavbe, os krožnega križišča na Tržaški cesti pa 150 m. Pri stavbi bo kot v obstoječem stanju čezmerni in prevladujoči vir hrupa promet po R2-430, medtem ko bo vpliv bodoče zahodne obvoznice manjši od predpisanih mejnih vrednosti. Za območje Bohova 1, 2 in 3 vključno z rekreacijskimi površinami severno od gasilskega doma je bila v predhodnem Operativnem programu varstva pred hrupom DRSI Sklop A predvidena izvedba daljše 265 m protihrupne ograje, ki pa zaradi nasprotovanja bližnjih

prebivalcev, gasilcev in lokalne skupnosti ne bo izvedena (južno od križišča v Bohovi je predvidena izvedba približno 625 m dolge ograje). Vse čezmerno obremenjene stavbe na tem območju se bodo sanirale z ukrepi pasivne protihrupne zaščite (sanacija oken).

Ad 5) Na območju navezave na AC bo obremenitev s hrupom povečana predvsem zaradi prometa po AC odseku A1/0066 Mb(Ptujska)-Rogoza-Slivnica, zaradi novih prometnic se obremenitev s hrupom ne bo bistveno povečala. Na tem območju je zaradi prometa po AC pričakovana čezmerna obremenitev s hrupom na desni (zahodni) strani AC pri pozidavi ob Miklavški cesti in Letališki ulici v naselju Spodnje Hoče, na levi (vzhodni) strani AC pri pozidavi ob Rogoški cesti in Delavskem naselju v naselju Rogoza.

V državnem prostorskem načrtu je za območje ob AC odseku A1/0066 Maribor (Ptujška)-Slivnica predlagana izvedba 5 protihrupnih ograj skupne dolžine 2.050 m ter višine 4,0 m. Na vzhodni (levi) strani je na robu vkopne brežine AC in delno ob kraku C priključka Rogoza predlagana izvedba dveh ograj za zaščito pozidave ob Rogoški cesti in Delavskem naselju na območju Rogoze, ki je prekinjena na območju nadvoza regionalne ceste R2-450/1404 Hoče-letališče Maribor. Zahodno (desno) od AC je za zaščito pozidave ob Miklavški cesti in Letališki ulici v naselju Spodnje Hoče predlagana izvedba protihrupne ograje od nadvoza regionalne ceste R2-450/1404 do navezave do obstoječe protihrupne ograje ob Letališki ulici, ki je zaradi dotrajanosti predlagana za obnovo in nadgradnjo. Za večjo učinkovitost protihrupnih ukrepov je dodatno v ločilnem pasu AC predlagana izvedba daljše protihrupne ograje od kraka C priključka do nadvoza lokalne ceste v Spodnjih Hočah. Vse ograje ob AC so predvidene v obojestransko visoko absorpcijski izvedbi.

Izvedba protihrupnih ograj je prvenstveno namenjena zaščiti nižjih etaž z varovanimi prostori na strnjenih stanovanjskih površinah. Zaščita čezmerno obremenjenih višjih etaž stavb za ograjami in stavb na območjih, ki niso predvidena za zaščito z ograjami, obsega izvedbo ukrepov na stavbah (pasivni protihrupni ukrepi). Na območju navezave na AC omrežje bo po oceni pasivna zaščita potrebna pri 5 stavbah s 17 prebivalci.

Georgi BANGIEV
GENERALNI DIREKTOR
DIREKTORATA ZA PROSTOR
IN GRADITEV

Andreja KNEZ
v. d. GENERALNE DIREKTORICE
DIREKTORATA ZA CESTE IN
CESTNI PROMET