



**MESTNA OBČINA PTUJ**  
**MESTNI SVET**

---

Številka: 900-36/2019

Datum: 11. 4. 2019

**Z A P I S N I K**

**2. izredne seje Mestnega sveta Mestne občine Ptuj**, ki je bila **v sredo, dne 10. aprila 2019**, ob 15. uri v sejni sobi na Magistratu na Ptuju, Mestni trg 1/I, soba 8.

Sejo je na podlagi 23. člena Statuta občine in 21. člena Poslovnika sveta sklicala in vodila Nuška Gajšek, županja Mestne občine Ptuj, ki je uvodoma pozdravila prisotne na seji in ugotovila sklepčnost seje.

Od 29 članov sveta je bilo na začetku seje na seji prisotnih 23 svetnic in svetnikov, s čimer je na podlagi 10. člena Statuta občine bila podana sklepčnost seje. Svet je na podlagi 1. odstavka 44. člena Poslovnika sveta lahko nadaljeval s sejo in veljavno sprejemal odločitve.

**Skupaj prisotni svetniki:** Andrej Lazar, Boštjan Šeruga, mag. Sonja Purgaj, Andrej Čuš, Viktorija Bezjak, Aleksander Voda, Sergeja Puppis Freebairn, Miha Požgai, Dijana Alibabić, dr. Štefan Čelan, Marjan Bezjak, Tatjana Vaupotič Zemljič, Vladimir Koritnik, mag. Darja Harb, Helena Neudauer, Marjan Kolarič, Nuša Ferenčič, Andrej Vindiš, Milan Klemenc, Gorazd Orešek, Alen Iljevec, Janez Rožmarin, Marta Tušek in Mario Hlušička.

**Svojo odsotnost** so v skladu s prvim odstavkom 30. člena Poslovnika sveta zaradi neodložljivih obveznosti predhodno napovedali in opravičili Rajko Fajt, dr. Bojan Pahor, mag. Mirjana Nenad in Metka Petek Uhan.

Kasneje je svoj prihod na sejo napovedal Gorazd Orešek.

**Na seji sveta so prisostvovali tudi:** mag. Janez Merc, vodja Sekretariata za splošne zadeve, Andrej Trunk, vodja Oddelka za gospodarske dejavnosti, Alenka Korpar, direktorica SOU SP, mag. Dejan Zorec, SOU SP, Tamara Gajski, vodja Kabineta župana, Aleš Dajčman, predstavnik Civilne iniciative, Črtomir Rosić, predsednik Sveta Četrtna skupnosti Jezero, Tomaž Willenpart, predstavnik Direkcije RS za infrastrukturo, Matej Gajser in Denis Hrga, Sekretariat za splošne zadeve.

**Na seji prisotni novinarji:** Gregor Mlakar, Danijel Poslek, Hojka Berlič in Dženana Kmetec.

**DOLOČITEV DNEVNEGA REDA:**

Sklicateljica je z vabili za 2. izredno sejo predlagala dve točki možnega dnevnega reda. Vabilo in gradivo je bilo v četrtek, 4. 4. 2019 objavljeno in dostopno na spletni strani Mestne občine Ptuj ter vsem prejemnikom gradiva posredovano po pošti.

**Predsedujoča je predlagala spremembo dnevnega reda, in sicer:**

**Predlog za preimenovanje 1. točke dnevnega reda:**

**Obrazložitev:** Z vabilom za 2. izredno sejo je županja mestnemu svetu predlagala v obravnavo predlog Sklepa o nestrinjanju s projektom Rekonstrukcije glavne ceste G1-2/0249 Spuhlja – Ptuj.

Na podlagi razprave, ki je potekala na skupni seji Odbora za okolje in prostor ter gospodarsko infrastrukturo in Odbora za gospodarstvo, dne 8. 4. 2019, je bil pripravljen čistopis sklepa.

V skladu z navedenim je predsedujoča predlagala Mestnemu svetu Mestne občine Ptuj, v obravnavo predlog Sklepa o realizaciji projekta Rekonstrukcije glavne ceste G1-2/0249 Spuhlja – Ptuj. Zato je posledično potrebno preimenovati naziv točke.

Ker ni bilo razprave o preimenovanju točke dnevnega reda, jo je predsedujoča sklenila in dala predlog na glasovanje.

Po izvedenem glasovanju je predsedujoča ugotovila, da je svet od 24 navzočih **z večino glasov (ZA-22, PROTI-1) sprejel predlagano preimenovanje točke dnevnega reda.**

Ker drugih predlogov za spremembe ali dopolnitve z vabili predlaganega dnevnega ni bilo je predsedujoča predlagala naslednji

#### **DNEVNI RED:**

1. Predlog Sklepa o realizaciji projekta Rekonstrukcije glavne ceste G1-2/0249 Spuhlja – Ptuj
2. Informacije

Po izvedenem glasovanju je predsedujoča ugotovila, da je svet od 24 navzočih **z večino glasov (ZA-23, PROTI-0) sprejel** predlagani dnevni red.

#### **1. Predlog Sklepa o realizaciji projekta Rekonstrukcije glavne ceste G1- 2/0249 Spuhlja - Ptuj**

**Odbor za okolje in prostor ter gospodarsko infrastrukturo in Odbor za gospodarstvo** sta se seznanila in soglasno podpirata stališče županje, da se zaradi obširnosti problematike razprava o sklepih nadaljuje na 2. izredni seji. Ob koncu izredne seje bo županja sejo prekinila z namenom, da se končni sklepi podajo na glasovanje v nadaljevanju 2. izredne seje.

V vmesnem času se izvedejo pogovori in usklajevanja z deležniki, ki jih rekonstrukcija ceste G1-2/0249 Spuhlja – Ptuj zadeva.

Kot že predhodno pojasnjeno je bil na podlagi izvedene razprave na seji pristojnih odborov pripravljen čistopis sklepa, ki je bil 9. 4. 2019 objavljen na spletni strani občine in na portalu svetniki. Čistopis sklepa je bil prav tako posredovan na mizo.

**Statutarno pravna komisija** je z vidika svojih pristojnosti predlagala predlog čistopisa z dne 9. 4. 2019 mestnemu svetu v nadaljnjo obravnavo.

**Aleš Dajčman, predstavnik Civilne iniciative** je povedal, da se prebivalci Spuhlje in Četrtna skupnost Jezero strinjamo z rekonstrukcijo Ormoške ceste. Z vsemi dejstvi, ki se nam prikazujejo, se upravičeno bojimo, da bo ta cesta ostala kot navezovalna cesta in bomo še dolgo čakali na obvoznico. Naša stališča so poznana, na seji odborov smo pokazali vsa dejstva in številke. Na seji odborov v ponedeljek 8. aprila 2019 smo predlagali in je bilo tudi strinjanje, če bi se uspelo dogovoriti, da se tranzitni tovorni promet preusmeri na cesto višjega ranga, saj potem

tudi ne bi bilo nobenega problema s strinjanjem prebivalcev ob Ormoški cesti za rekonstrukcijo tudi v takih oblikah kot je prikazana, čeprav v takšnih širinah rekonstrukcija ne bi bila potrebna, saj potem ne bi bilo več takšne količine prometa.

Moti nas tudi, da nam ni bil predstavljen celoten projekt. V tem projektu je med obema etapama most, za katerega nihče ne ve kaj se bo dogajalo. V zgornjem delu Spuhlje so tudi še etape, za katere nihče ne ve kaj se bo dogajalo. Zelo nas je zmotilo tudi to, da je župan v preteklem mandatu podpisal sporazum, da se z rekonstrukcijo strinja, čeprav smo vsi temu nasprotovali. S tem nas je postavil v zelo nevhvaležen položaj. Odloča se o kvaliteti življenja ljudi, ki tam živijo.

**Črtomir Rosić, predsednik Četrtna skupnosti Jezero** se je zahvalil mestnim svetnikom, da prisluhnejo našim pobudam, oz. našim dvomom v zvezi z rekonstrukcijo Ormoške ceste. Krajanje dejansko opozarjajo na nevdržne razmere že več kot 20 let. V tem času so na različne pristojne službe podali veliko pobud in rešitev njihovih težav. Ena od teh je bila zadnja pobuda za sklic izredne seje mestnega sveta na delovnem sestanku Četrtna skupnosti Jezero s krajanje v mesecu marcu 2019. Krajanje so jasno izrazili svoje mnenje glede rekonstrukcije Ormoške ceste in južne obvoznice. Poudaril je, da niso proti rekonstrukciji, ne podpirajo pa v predlaganem obsegu in na način, kako želi država pristopiti k rekonstrukciji. Sporna je predvsem širitev cestišča, pločnikov ter odvodnjavanje, nivelacija, kot je bilo prikazano v projektu. Krajanje so tudi zaskrbljeni, ker v času rekonstrukcije ni predvidenega obvoza, kar bo ta odsek še posebej obremenilo z izpušnimi plini in ostalim. Prav tako bodo vozniki iskali izhod iz prometne gneče dejansko po ostalih stranskih ulicah. Že ob obnovi starega ptujskega Dravskega mostu je ves promet potekal po Puhovem mostu in Ormoški cesti ter Puhovi ulici. Krajanje se bojimo, da bo po rekonstrukciji, Ormoška cesta dejansko ostala obvoznica, ki bo navezava na hitro cesto Hajdina – Ormož in bo izgradnja južne obvoznice, ki je planirana in o kateri se veliko govori, izpadla. Zato potrebujemo trdno zagotovilo države, da se to ne bo zgodilo. Krajanje prav tako opozarjajo, oz. osebno tudi sam, da je že pred rekonstrukcijo Ormoške ceste potrebno mednarodni tovorni tranzitni promet trajno preusmeriti drugam, oz. na ceste višjega ranga. Na delovnem sestanku s krajanje je bilo izraženo pričakovanje, da država in Mestna občina Ptuj prisluhneta našim pobudam, prizadevanjem in nam stopita naproti.

Do sedaj smo več kot 20 let krajanje dejansko popuščali, sedaj pa prosimo, da se zadeva reši in nam stopite naproti.

**Alenka Korpar, direktorica Skupne občinske uprave** je svetnikom predstavila kronologijo dogodkov v zvezi z rekonstrukcijo glavne ceste G1-2/0249 Spuhlja – Ptuj.

V nadaljevanju je predstavila tudi projekt južne obvoznice.

**Tomaž Willenpart** je povedal, da do realizacije investicije rekonstrukcije glavne ceste Spuhlja – Ptuj v letu 2013 oz. 2014 ni prišlo zaradi ustavitve vseh investicij v državi 16. decembra 2013. Aktivnosti so se nadaljevale kot je bilo povedano v letu 2018, kar pomeni, da smo v letu 2017 izvedli ustrezne javne razpise.

Povedal je, da je ob predstavitvi zapore na starem ptujskem mostu bilo tudi dogovorjeno, da obeh projektov hkrati ne bomo začeli, saj bi sicer z rekonstrukcijo ceste Ptuj – Spuhlja lahko pričeli že v letu 2016 ali v sredini 2017, ampak, da se bo počakalo do dokončanja mostu iz razlogov, ki so bili povedani s strani civilne iniciative in direktorice Skupne občinske uprave, saj so prometne obremenitve na celotnem območju takšne, da bi težko prenesle že eno malo večjo rekonstrukcijo, kaj šele dve. Poudaril je, da rekonstrukcija ceste Ptuj – Spuhlja ni v nobeni povezavi z gradnjo hitre ceste, oz. novo gradnje Ptuj – Ormož. Gre zgolj za rekonstrukcijo obstoječe ceste, ki je

danes v stanju, ki še omogoča takšno rekonstrukcijo. Če pa se bo čakalo na obvozno cesto pa je vprašanje kakšna bo takrat.

Glede širitev je povedal, da je cesta po projektu 2 x 3,25 m, danes je cesta široka 2 x 3,25 m do 2 x 3,50 m, na odsekih celo širša od predlagane rekonstrukcije.

Glede preusmeritve prometa na cesto višjega ranga je povedal, da je cesta Ptuj - Spuhlja cesta najvišjega ranga, kar jih opravlja Direkcija RS za infrastrukturo, višjega ranga so samo hitre ceste ali avtoceste. Direkcija pa s svojimi zmožnostmi, sposobnostmi in tudi pristojnostmi, prometa nima kam preusmeriti. To vprašanje ni za Direkcijo RS za infrastrukturo, pobuda je iz Mestne občine Ptuj bila naslovljena na ministrico za infrastrukturo. Predlagal pa je, da se z rekonstrukcijo glavne ceste Ptuj – Spuhlja prične. Širitve na projektu rekonstrukcije so v korist pešcev in kolesarjev, kar pa je bistvena širitev od obstoječega stanja. V lanskem letu je izšel pravilnik, ki omogoča, da kolesarsko površino, kolesarski pas na pločniku zožimo za 25 cm, da se gre na 1 m (danes je 1,25).

Promet je v zadnjih petih letih narasel iz 12.190 v letu 2010 na 14.020 v letu 2017. Skupna številka niti ni tako velika. Problem, ki se upravičeno navaja pa je struktura, povečalo pa se je število motornih vozil (vlačilci so se iz 378 v letu 2010 povečali na 556 v letu 2017). To je povprečni dnevni letni promet, to je promet v 24 urah – 365 dni.

Predlagal je, da mestni svet podpre sklep, da gremo v rekonstrukcijo ceste. Etapnost gradnje pa je zadeva dogovora. Že na predstavitvi v oktobra v letu 2018 je bilo povedano, pa tudi na dveh sestankih s civilno iniciativo, da je etapnost gradnje zadeva dogovora, saj se vse ne more zapreti, saj nam tega ne dovolijo predpisi, dejansko pa bi to tudi bil velik problem za samo fazo gradnje.

V razpravi o predlogu sklepa v čistopisu so sodelovali:

**Mag. Darja Harb** je povedala, da takrat, ko je nastopila prvi mandat kot mestna svetnica v Mestnem svetu Mestne občine Ptuj so krajanje Spuhlje zelo poudarili željo, da se izpolnijo vse obveznosti iz pogodbe CERO Gajke. Največ pripomb, največ očitkov, ki jih je dobivala na zboru krajanov in na različnih srečanjih krajanov v Spuhli je bilo povezanih z Ormoško cesto in takrat je kot mestna svetnica podala 14 pobud. Pobude so prihajale tudi v okviru četrtne skupnosti. Tudi na koncu mandata so bili ljudje zelo nezadovoljni, ker je še vedno Ormoška cesta v takem stanju kot je bila. Na enem izmed zborov krajanov v Spuhli je bila predstavljena rekonstrukcija ceste. Civilno iniciativo pozdravlja, saj se je udeležila tudi nekaj njihovih sestankov. Ljudje v Spuhli so prestrašeni, saj se govori, da se bo ta in ta hiša porušila. Povedano je tudi bilo, da se želi zagotovilo od države, da Ormoška cesta ne bo obvoznica. Prav tako je tudi bilo povedano, da se odločamo o ljudeh, ki tam živijo, kar je res. Je pa edina v tej dvorani, ki ob tej cesti živi že 42 let. V dogovoru s predsednikom četrtne skupnosti je tudi obiskala ljudi, ki živijo na tem odseku in ljudje so za rekonstrukcijo Ormoške ceste.

Verjame, da obstaja strah, da bo Ormoška cesta obvoznica. Podpira pa odločitev županje, da na današnji seji ne bomo sprejeli nobenih sklepov. V Spuhli bomo sklicali zbor krajanov, da se pogovorimo, čeprav še vedno ne vemo, kaj bo od transformatorja naprej.

Osebnostno je tudi povedala, da so se v zadnjih dneh pojavile govorice, da Darja Harb podpira rekonstrukcijo Ormoške ceste, ker prodaja hišo, ki bi jo naj porušili. Te govorice, ki jih je sprožil kdorkoli med krajanje, javno zanika. Prosi, da se takšne govorice ustavijo, saj je to laž.

**Tomaž Willenpart** je povedal, da je projekt nadaljevanja skozi krivino, skozi S ovinek in križišče za Zavrč že izdelan, na predstavitvi v oktobru 2018 je bil še v izdelavi. Projekt vodi sektor, ki je pristojen za prometno varnost, profil ceste pa je enak. Na predstavitvi smo tudi povedali, da bosta oba projekta potekala eden za drugim, iz razloga zapor. Dokumentacija je izdelana, rešitev pa je identična rešitvi, ki je bila predstavljena, profil ceste je enak. Celotna

Spuhlja bo zajeta v reševanje tega problema. Jasno pa je že povedal, da se površine širijo v korist pešcev in kolesarjev, ne ravno v škodo voznikov, površine za voznike pa se ne širijo, saj rang ceste tega tudi ne potrebuje.

**Sergeja Puppis Frebairn** je povedala, da bo odgovarjala kot svetnica, kot predstavnica Četrtna skupnosti Jezero, pa tudi kot predstavnica Civilne iniciative v delu, ki se je tiče. Podrobne predstavitve nismo podajali, saj smo že na odborih ugotovili, da se naše predstavitve v veliki meri križajo s predstavitvijo ge. Korpar.

Podala pa je dodatno informacijo, da sta dejansko za študije bila izbrana dva izvajalca, in sicer eden za študijo variante, drugi za vplive na okolje. Predviden rok za končanje te študije je 2021. Najhitrejši rok za Državni prostorski načrt (DPN) je 2024. Da pa bi južna obvoznica dejansko bila izgrajena so še potrebna nadaljnja leta, kumulativno 8 do 10 let. Civilna iniciativa je kar podrobno analizirala nekatera poročila, pa tudi sodno prakso v Evropi. Neki izravnalni ukrepi, ki so bili možni v preteklosti niso več možni. J dva varianta po našem mnenju verjetno ne bo šla skozi, upanje pa je, da bodo našli novo južno varianto. K temu smo dali tudi svoj predlog prav zato, da se ne bi »vedno lovili« okoli ene in iste variante, za katero ni veliko možnosti, da bo prišla v presojo.

Glede rekonstrukcije ceste je povedala, da civilna iniciativa nikoli ni bila proti rekonstrukciji Ormoške ceste. Rekli smo, da smo za obnovo, vendar naj cesta ostane v enakih gabaritih kot je danes, da se naj ne viša, ne širi in da se naj upošteva pripombe ljudi. Organizirali smo zbor krajanov, na katerem tisti ljudje, ki so imeli zemljišča ob Ormoški cesti niso dali soglasij k temu projektu. Te pripombe smo popisali in smo jih preko občine g. Willenpartu tudi dostavili. Pričakovali smo, da bodo ljudje dobili odgovor, saj so bili podpisi z imeni in priimki tam kjer so se pojavili problemi, vendar odgovorov ljudje niso prejeli. Dejansko je prišlo do drugih meritev, ki so sledili našemu sestanku, na katerem je bilo povedano, da bistvene spremembe rekonstrukcije niso možne. Predlagala je, da g. Willenpart poda podatek, koliko ljudi je dalo svoje soglasje v prvi fazi, koliko v drugi fazi, pa tudi na kakšen način bodo pristopili k tej problematiki.

Vsi si pločnike želimo, saj jih potrebujemo na celotni trasi. Da pločniki niso zgrajeni ni kriva Direkcija RS za infrastrukturo, ampak je MO Ptuj, ker je pristala na to, da bo zadevo reševala v paketu skupaj z rekonstrukcijo. Niso pa mogli vedeti, da se bo zadeva zapletla. V kolikor bi Občina Ptuj sama pristopila k izgradnji pločnikov, bi pločnike že imeli, saj druge občine po celotni Sloveniji pločnike gradijo tako, da tam, kjer ceste ni potrebno obnoviti se poda vloga in se izgradijo pločniki. G. Willenpart je povedal, da je bil projekt recenziran. Glede prečnih profilov, predlagajo, da se širina vozišča razdeli na 2 x 2,75 m in 2 x 0,25 m orodni pas, kar pomeni 3 m skupaj. Danes cesta na vseh delih ni široka 3 m, ponekod je nekoliko ožja. Res je, da ni enotne širine. Recenzista priporočata, da se cesta zoži. Če ni dovolj prostora za pločnike, zakaj se cesta ne bi zožila, če res ni nobene povezave med hitro cesto in med rekonstrukcijo Ormoške ceste. V recenziji se s strani državnega podjetja sprašujejo, zakaj se na celotnem odseku skozi naselje ne uporabi projektna hitrost 50 km/h. Ga. Kokolova, vodja projekta v svojem odgovoru navaja, da se je uporabila projektna hitrost med 70 in 90 km/h, odvisno od odseka. V primeru obvoznice, tako široke ceste ne potrebujemo, in bodo morda pločniki tisti, ki bodo zavzeli nekaj prostora. Potrebno je vedeti, da ne glede na to, kaj bomo sprejeli na današnji ali na naslednji seji, bo ljudi, ki niso želeli podpisati soglasja, ker se pločniki preveč približajo njihovim hišam, direkcija težko prepričala, vendar ne za to, ker bi jih kdo »podpihoval«, saj to ni naše delo. Civilna iniciativa je prepričana, da je povezava med projektom hitre ceste in rekonstrukcijo Ormoške ceste, lahko pa se motimo, saj ne trdi, da se ne. Predlagala je, da g. Willenpart odgovori, zakaj vztrajajo na tej širini, če vidijo, da je problem. Glede druge etape Ormoške pa se bo potrebno z ljudmi sestati in

poiskati rešitve. Poda se tudi naj odgovor, ali so možna odstopanja od projekta, ali ne; ali ne bi bilo smiselno, da se ta odstopanja tudi upoštevajo v primerih, ki so dejansko najbolj problematični. G. Willenpartu je sigurno poznano, da država kadar ni obvozne ceste, le to lahko zgradi. Če se rešitev ne bo našla za dogovor z Direkcijo RS za infrastrukturo, na katerega bodo pristali prebivalci, saj morajo podpisati svoja soglasja, je predlagala, da MO Ptuj nemudoma pristopi k izgradnji pločnikov, da se bo izboljšala prometna varnost.

**Tomaž Willenpart** je povedal, da DRSI nikoli ne bo soglašala samo z izgradnjo pločnikov, kajti če se bo to naredilo, bo stoječa voda na obstoječem vozišču. Niveleto ceste je potrebno uskladiti, kar smo že večkrat povedali. Ne želi pa, da se manipulira s podatki, da cesto dvigujemo, ampak jo ravnamo, smerni višinski podatki se izravnavajo, ponekod pa se gre dol, zato, da se lahko postavi nova niveleta pločnika.

Deleži v sofinancerskih sporazumih se določajo na podlagi projektantskega predračuna in konkretno zajemajo glede deleža občine tudi ureditev elektrovodov, teka vodov, kabelskega omrežja, vodovoda, in to je strošek upravljavcev teh vodov in ne države, zato je delež nekoliko višji. Statistični podatek je, da so približno deleži občin pri vseh sofinancerskih sporazumih 25 %, so pa tudi preko 50 %, odvisno koliko je komunalne infrastrukture in koliko občinskih cest je še predmet investicije.

Direkcija podpiše povprečno vsak teden dva do tri sofinancerska sporazuma in ta podatek je pravilen.

Recenzijo je potrebno gledati tam, kjer je zaključena, ne v pripombah recenzentov. Recenzent je dal pripombo, ker je tako videl. V skupnem poročilu pa se projektanti in recenzenti usklajujejo in potem je to tisto, kar je danes v projektu.

Glede odmer je povedal, da če hočemo nadaljevati projekt, moramo najprej imeti parcelacijo. Jasno je, da lastniki zemljišč morajo dati soglasje na parcelacijo. To pa še nič ne pomeni, ampak samo da se obstoječa parcela razmeji, kolikšen delež bo potreben za gradnjo ceste, nekaj je potrebno za končno stanje, nekaj za fazo gradnje. Drugo parcelacijo, ki smo jo po predstavitvi nadaljevali, je podpisalo 6 strank. Prejeli smo 84 dopisov, ali je cilj, da projekt rešimo, ali da ga zaustavimo. Cenilci, odkupovalci in projektanti do ljudi še sploh ne morejo priti, kajti če se nasprotuje parcelaciji, se nimamo o čem pogovarjati.

Glede konkretnih primerov, ki so bili navedeni je povedal, da je zamik katastra v celotni Sloveniji zelo velik, in je tako kot je bilo pokazano, da parcela gre tudi po kateri hiši – katastrska meja. Nismo pa še prišli tako daleč, da bi se pogovarjali o obvozi. Dokler nimamo zemlje, ne moremo priti naprej.

Predlagal je, da se parcelacija izvede, da se bomo z ljudmi lahko začeli pogovarjati. Nihče ne bo nič izgubil, kar danes že ni izgubljeno. Rekonstrukcija obstoječe ceste zajema obstoječo cesto, na nekaterih odsekih se celo oža na račun pešcev in kolesarjev.

Glede odstopanja od projekta je povedal, da Zakon o cestah omogoča odstopanja – 6. odstavek 9. člena.

Opozoril pa je, da je zakon v lanskem letu bil spremenjen v delu, ki od takega primera zahteva, da predlog preveri presojevalec prometne varnosti, vendar potem ne bomo nič delali.

Glede mosta je povedal, da most namerno ni zajet v projektu. V letu 2010 je tudi občina podpisala projektno nalogo, kjer se je strinjala s tem, kar je bilo predstavljeno na današnji seji. Mostove imamo vodene ločeno, saj slovenska država ni toliko bogata, da bi vse slabe mostove hkrati obnovila. Imamo 1415 mostov, od tega jih je 415 potrebno obnove, njihova vrednost pa je čez 200 milijonov EUR.

**Janez Rožmarin** v imenu svetniške skupine Nova Slovenija menil, da je problematika v Budini in Spuhlji nevzdržna. Želi, da pride do rekonstrukcije ali obnove Ormoške ceste, saj smo si za to

več let prizadevali tudi v mestnem svetu, saj smo si to želeli tudi iz varnostnega vidika. Druga zadeva pa je kaj so prinesle te okoliščine in naši pomisleki. Ves ta kronološki sistem, ki se razlaga nam ni kaj veliko prinesel. Menil je, da moramo trenutno rešitev osvojiti, zato je predlagal da ne gremo v malenkosti in detajle, saj bo vse to verjetno projekt sprotno reševal. Najbolj pomembno pri rekonstrukciji Ormoške ceste pa je, da se preusmeri mednarodni tranzitni promet.

**Tomaž Willenpart** je povedal, ko bomo prišli v fazo gradnje, bi se sestali s predstavniki Skupne občinske uprave v SP in Mestne občine Ptuj in bi dejansko preštudirali najbolj optimalno opcijo za obvoze. Res je, da vsi skupaj nimamo veliko izbire, strinjal se je s pripombami. Če bo le možno bomo za čas gradnje tranzit poskušali preusmeriti, vendar pa to ni tako enostavno.

**Črtomir Rosić** je povedal, da zadnja 4 leta v preteklem mandatu Četrtna skupnost Jezero ni imela nobenega predstavnika v mestnem svetu. Bojazen pri krajanih Četrtna skupnosti Jezero glede krožišča, oz. krožnega križišča in navezave s hitro cesto je tudi zato, ker je tudi v dopisu Direkcije RS za infrastrukturo 28. 2. 2019, Odgovori na pripombe Civilne iniciative, ki v 9. točki opozarja, da je krožno križišče zasnovano v prevelikih gabaritih, odgovorjeno, da je študija proučila vse kriterije za upravičenost izgradnje krožnega križišča, opravljena pa je bila tudi kapacitetna analiza obstoječe geometrije in predlagane variante krožnega križišča na koncu planske dobe z upoštevanjem severne in južne obvoznice. Ukrep RO 20 pa tudi govori, da gre za posege v obstoječo infrastrukturo, zato si krajanje ne moremo drugače predstavljati, oz. razumeti kot da gre za širitev Ormoške ceste, dejansko za obvoznico in se bo južna obvoznica pozabila.

Glede prometa, ki se bo odvijal je bilo povedano, da se bomo dogovorili za obvoz in ta mora biti trajen. Zakaj je Hrvaška lahko brez dogovorov z našo državo zaprla za promet mejni prehod Mursko središče, ta pa se je preusmeril na Zavrč. To so pokazale tudi številke, ki so uradne, oz. jih je Civilna iniciativa pridobila od Obmejne kontrole, dejansko pa se je velik del teh tovornjakov preusmeril na Zavrč, in ti bodo še vedno šli v naš konec, če bo zaprt mejni prehod Mursko središče.

**Tomaž Willenpart** je povedal, da študija upošteva bodoče novogradnje. To pomeni, da tudi ko bo obvoznica, je krožišče upravičeno. Lahko bi se zgodilo, da je danes glede na promet krožišče upravičeno, ko pa bi bila obvoznica pa bi lahko bila gradnja krožišča neupravičena, to je DRSI v dopisu tudi odgovorila. Študija izkazuje, da je tudi v primeru gradnje obvoznice, oz. preusmeritve tranzitnega prometa izgradnja krožišča še vedno upravičena. Ko bomo prišli tako daleč, se bomo sestali, in tudi želi, da je zraven predsednik Četrtna skupnosti Jezero, saj pozna lokalne razmere, da najdemo, kje bi lahko bil obvoz za kakšno vrsto vozil, saj je to ključno. Direkcija RS za infrastrukturo pa ni pristojna, kaj bo po rekonstrukciji. Ko govorimo o prepovedi tovornega prometa, se bo tudi prepovedala »hruška betona« (triosni kamion je težek 24 ton, če pa se tovorni promet omeji na 7,5 tone, je to samo rešilec in ta manjši smetarski kamion). Zato je te zadeve potrebno pravilno postaviti. Marsikaj je v Sloveniji možno, vendar pa se moramo vsi skupaj dogovoriti. Tudi današnje vabilo je razumel tako, da razložimo vse kar je nejasno.

Parcelacij je 6, koliko jih še manjka ob tej trasi, je vprašal **dr. Štefan Čelan**?

Vprašal je tudi, kdo ceni tisto, kar moramo plačati občanke in občani, država, ali občina? Verjetno je Direkciji RS poznano, da trenutno država financira s pomočjo evropskega denarja kolesarsko povezavo. Vprašanje je, komu je cesta namenjeno v takšnih dimenzijah? Ali obstajajo podatki, koliko kolesarjev in pešcev bo na relaciji skozi Spuhljo in Budino uporabljalo infrastrukturo, ki jo želimo narediti na teh cestiščih?

Njegovo osebno mnenje je enako kot je bilo v Podvincih, da je dovolj enostranski pločnik in kolesarska pot za dinamiko uporabe ob izgradnji vseh stranskih kolesarskih poti, ki jih gradimo z evropskim in ostalim denarjem. Takšna rekonstrukcija ceste, kot je predvidena v prvi etapi je

pretiravanje, saj bi bilo veliko boljše, da bi si ljudje na eni strani pustili vsaj za zelenico. Strinja pa se, da cestišče mora biti varno narejeno.

Vprašal je, koliko hiš se odstrani od Brusovega ovinka, do Erbusov?

Predlagal je, da bi bilo dobro, da se pred izvajanjem fizičnih del v pisni obliki pripravi celotna tehnična rešitev skozi Budino in Spuhljo glede na standard, ki je izrisan in znan.

**Tomaž Willenpart** je povedal, da je predmet parcelacije 95 lastnikov, 6 lastnikov je soglasje podpisalo, ostali ne. Cenilci bodo izbrani po tem, ko bo parcelacija dokončana. Od vrste zemljišča je tudi odvisna vrsta cenilca. Glede kolesarskih povezav je povedal, da je upravičenec za dogovor za razvoj regij za Dravsko povezavo Direkcija RS za infrastrukturo. Naročenih je 11 sklopov projektnih dokumentacij. Trenutno se fizično gradijo trije odseki. Statistično je predvideno približno tako, da 60 % celotne dravske povezave, ki je dolga 180 km poteka med Ptujem in Mariborom po obeh straneh reke Drave. Uporablja se kolovoze, makadame, manj prometne ceste, ponekod pa se ne bomo mogli izogniti novogradnjam.

Ni podatkov, koliko kolesarjev in pešcev bo na relaciji skozi Spuhljo in Budino uporabljalo to infrastrukturo, saj je država šele pred kratkim umestila državno kolesarsko omrežje in ta se še le ustvarja.

Na vprašanje, ali so potrebni dvostranski pločniki je pojasnil, da glede na to, da gre za strnjeno naselje, so potrebni. Iz naslova prometne varnosti je zelo pomembno, da kolesarsko pot, stezo, oz. pas na pločniku označimo.

**Dr. Štefan Čelan** se je strinjal, vendar ne na obeh straneh ceste.

**Andrej Lazar** je povedal, da govori v imenu socialnih demokratov. Zadeva okoli obvoznice in rekonstrukcije Ormoške ceste je povezana, saj so se dejansko prometni tokovi usmerili na Ormoško cesto, ljudje so upravičeno zaskrbljeni. Skrbi nas kvaliteta bivanja ljudi v okolici Ormoške ceste. Vemo, da ima obremenjenost s hrupom, s prašnimi delci, nevarnost ob večji koncentraciji prometa, tudi zdravstvene in materialne posledice. Na sestanku krajanov in civilne iniciative je predstavnica iz odvetniške pisarne Matos delila vizitke in povedala, da imajo dobljene primere, da bodo šli v tožbe in je nagovarjala ljudi, da se pridružijo. To ga skrbi in tudi žalosti, da prihajamo do take faze. Razume tudi bojazen krajanov, da ko bo opravljena rekonstrukcija Ormoške ceste bo še trajalo veliko let, da se bo zgradila južna obvoznica, ki je za Socialne demokrate tudi sprejemljiva prav zaradi vplivov na poselitvena območja. Pozdravlja današnji dopis županje Ministrstvu za infrastrukturo glede začasne preusmeritve mednarodnega tranzitnega prometa. Glede vprašanja, ali pločnik desno ali levo je menil, da je dobro, da je pločnik na obeh straneh, tudi na drugi strani so otroci, ki gredo v šolo.

**Črtomir Rosić** je glede pločnikov povedal, da je na zadnjem delovnem sestanku bilo izraženo mnenje, da se ne bi šlo toliko v širino, ampak ožji pločnik z mešano površino za kolesarje in pešce. Ali je to možno?

**Gorazd Orešek** je povedal, da na današnji seji spet razpravljamo o strahovih, o širitvi ceste, za katero smo od g. Willenparta dobili odgovor, da se vozišče ne bo širilo, da se širi za varnost pešcev in kolesarjev, vendar se še vedno govori, da se cesta širi in da bo Ormoška cesta obvoznica. Moti ga, da se vedno pogovarjamo o Četrtni skupnosti Jezero in Spuhlja, vendar to ni samo problem Jezera in Spuhlje, ampak celotnega Ptuja. Ne strinja se tudi z g. Čelanom, da se najde neki kompromis in se umesti enostranski pločnik. Po svetu gradijo dvostranske pločnike, ker želijo, da je čim več ljudi na kolesih, zato je tudi vedno več takih projektov in tudi dobivamo sredstva za kolesarske povezave. Že 20 let traja napor za rekonstrukcijo Ormoške ceste, za projektno dokumentacijo smo porabili 230.000,00 EUR občinskega denarja.

Na seji odborov je vprašal, kaj pridobimo, če ne gremo v rekonstrukcijo Ormoške ceste, ne pridobimo nič, promet bo enak, samo po slabši cesti, brez pločnikov in kolesarskih poti. Ali je to



res tisto, kar si na Ptujju želimo, ali je to naloga mestnega sveta, ali je naša naloga, da zaščitimo ljudi v prometu, ali jih bomo boljše zaščitili, da ta projekt onemogočimo, ali tako da Ormoško cesto rekonstruiramo in omogočimo večjo varnost. G. Willenpart je povedal glede obvoza, da se lahko skupaj sestanemo, kar je dobro, tudi z ljudmi, ki tam živijo; nastaviti je potrebno optimalni obvoz, ljudje pa se bodo nekje vozili, saj druge možnosti ni. Dan je bil predlog za preusmeritev mednarodnega tranzitnega prometa. Predlagal je, da se obnašamo odgovorno. V mestnem svetu nismo zaradi ene ceste, ali ene ulice, ampak celotnega Ptujja. Vpadnica Ormoška cesta je za Ptuj pomembna. Potrebno je najti takšno rešitev, da ljudje ne bodo oškodovani. Postopke je potrebno doreči tako daleč, da se bodo ljudje lahko začeli odkrito pogovarjati. V mestnem svetu smo za to, da razmišljamo o razvoju Ptujja in da iščemo najbolj optimalne rešitve za celotno mesto in ne za posamezno cesto.

Ali je sploh možna faznost izgradnje, da bi delali samo en del, drugi del pa zamikamo za nedoločen čas, je vprašala **županja?**

**Tomaž Willenpart** je odgovoril, da se predlaga ena pogodba, v kateri bo to vgrajeno, vse se ne bo delalo naenkrat, saj promet ne bo vzdržal. Faznost izgradnje je možna, vendar obstaja bojazen, da vozišče ne bo vzdržalo. Če se je v petih, šestih letih tovorni promet skoraj podvojil, je temu primerno tudi vozišče, ki je bilo zgrajeno pred desetletjem. Mešane površine za kolesarje in pešce so možne, vendar je to korak nazaj za to območje, kot je bilo povedano. Če bi delali mešano površino, ob upoštevanju da gre za glavno cesto je ta površina široka 2 m. To pa odsvetuje, saj so to slabe rešitve. Pozabiti tudi ne smemo, da je v Sloveniji 10 % ljudi invalidov ali gibalno omejenih, ki so na vozičkih, pa tudi mamice z vozički, in to sta dva kriterija, zakaj so pločniki tako široki. Menil je, da bi se naj mešana površina v odseku ob Ormoški cesti, od transformatorja do Puhovega rondoja uporabila samo kot izjema.

**Mag. Darja Harb** je menila, da vsi razpravljavci in vsi v Mestni občini Ptuj podpiramo obvoznico. Zaupati pa moramo tako vodstvu Mestne občine Ptuj kot tudi državi, kot tudi nam vsem skupaj, da bomo skupaj dosegli, da obvoznica tudi bo. Ločiti pa je potrebno Ormoško cesto, saj tudi ta cesta mora biti obnovljena, morajo se narediti pločniki in kolesarska steza ne glede na obvoznico. Ne moremo pa čakati z rekonstrukcijo Ormoške ceste tako dolgo, da bo umeščena obvoznica, saj bi prevzeli preveliko odgovornost. Na naslednji seji, ko bomo sprejemali sklepe se naj vsak izmed nas pri dvigu roke za, ali proti, zaveda odgovornosti, ki jo bo sprejel. Ko se rekonstrukcija Ormoške ceste pogojuje z obvoznico, si najbolj želi, da pride do obvoznice, saj živi ob tej cesti in probleme tudi pozna. Meni pa, da je krivično do naših otrok, do naših vnukov, pa tudi do starejših občanov, ki hodijo ob tej cesti, da se jim ne zagotovi varnost. Vse širitve so zaradi varnosti pešcev in kolesarjev. V imenu predsednika Četrtna skupnosti Spuhlja se zavezuje, da bomo sklicali zbor krajanov v Spuhlji in da se bomo pogovorili.

**Sergeja Puppis Frebairn** je glede razprave g. Oreška povedala, da predstavlja bivšo občinsko oblast, ki se ni želela, znala ali hotela pogovarjati s prebivalci in je tudi v veliki meri kriva, da je do tega sploh prišlo. Štiri leta so imeli priložnost, da bi lahko kaj naredili, obljubljali so marsikaj, vendar niso naredili. Civilna iniciativa je zadeve raziskala kolikor jih je bilo možno raziskati. Odkrivali pa smo veliko »tople vode«, saj smo ugotovili, da so vse informacije že bile na Skupni občinski upravi. Verjetno pa zaradi odnosa prejšnje Občinske uprave do teh informacij nismo prišli. Ljudem smo zadeve poskušali predstaviti takšne kot so, takšne kot smo ugotovili. Da ne obstaja povezava med rekonstrukcijo Ormoške ceste in hitre ceste je težko reči. Menila je, da obstaja, saj drugače ne bi prišlo do podpisa sporazuma. Promet iz hitre ceste se bo navezal na cesto v Spuhlji in na Ormoško cesto. Podpis sporazuma predvideva tudi, da se bo ta cesta, ta ista cesta, za katero bomo plačali rekonstrukcijo po izgradnji obvoznice ponovno obnovila. Zakaj se bo obnovila je povedal g. Willenpart, saj en kamion naredi toliko škode kot 100.000 osebnih

vozil, zato je Ormoška cesta tudi v tako slabem stanju. Ni pa korektno, da se odgovornost prelaga na tiste, ki ne želijo dati svoje zemlje za to, da bodo pločnik imeli zraven okna, vendar pa bi pločniki z drugačnimi gabariti lahko bili že pred 10, 15 leti. Demantira tudi g. Willenparta v delu, da je Civilna iniciativa kriva, da Direkcija RS za infrastrukturo nima podpisov. Civilna iniciativa se je ustanovila za to, ker direkcija v prvi parcelaciji ni dobila vseh potrebnih podpisov za pričetek postopka rekonstrukcije. Civilna iniciativa je spontano organizirala zbor krajanov, kjer smo se ljudje zbrali in zbrali tudi pripombe, bilo je preko 80 pripomb. Na enem od preteklih sestankov je g. Willenpart povedal, da se 90 % pripomb veže na obvoznico, na kar direkcija nima vpliva. Ostane še 10 % pripomb, na katere je potrebno opozoriti.

Predlagala je, da g. Willenpart konkretno odgovori na tri vprašanja. Ali lahko dosežemo kakšne dogovore v zvezi z odstopanjem od projekta, o širini, višini ter o mešanih kolesarskih površinah, kar je bilo sporno?

Zakaj ljudje DRSI ne zaupajo, zato, ker je iz dnevnega časopisja izhaja, da za projekti DRSI ostaja zelo veliko vprašanj in nerešenih problemov. Na njih odgovarja Skupna občinska uprava in pravi, da to morajo rešiti v dogovoru z DRSI (projekt starega mostu, Zagrebška). Odgovori v zadnji številki Ptujčana so bili, da je vse dogovorjeno in da se čaka na DRSI. Vprašanja ostajajo nerešena in jih je potrebno rešiti. Ljudje se bojijo, da bodo tudi pri rekonstrukciji Ormoške ostala nerešena vprašanja.

G. Willenpart tudi naj pove, koliko soglasij je DRSI imela pri prvi parcelaciji, ko še ni bilo Civilne iniciative. Civilna iniciativa se ni veliko ukvarjala z Ormoško cesto, pripombe smo samo zbrali. Dogovorili smo se, da bodo na pripombe odgovorili in pripravili načrte. Zavzemamo se, da bi preusmerili tranzitni tovorni promet, saj 80 % kamionov na tej trasi ima tuje registrske tablice, kar pomeni, da nam tujci uničujejo cestišče, ki ga potem slovenski davkoplačevalci moramo plačevati. Poznano ji je, da g. Willenpart nima direktnega vpliva na preusmeritev. Vemo pa, da Ormoška cesta tudi ko bo obnovljena ne bo prenesla takega prometa, saj smo že sedaj dosegli takšne številke, ki so bile v prometni študiji predvidene za leto 2021.

**Tomaž Willenpart** je glede raznih modifikacij povedal, da so možne, vendar o teh modifikacijah govorimo že dve leti. Na vse točke civilne iniciative smo odgovorili, na vseh 80 dopisov. Ko se bodo zemljišča začela odkupovati, se bomo z vsakim lastnikom pogovarjali posebej in tam še bo sigurno prišlo do sprememb. Te spremembe se vpišejo v pogodbo o odkupu, kar smo dolžni narediti. Prometna stroka nasprotuje mešanim površinam za kolesarje in pešce na pločnikih. Cilj pa je, da se kolesarska steza vzpostavi na celotni povezavi z izjemo mostu, ker obstaja rešitev mimo mostu. Toliko predstavitev in komunikacij kot smo jih imeli na vašem območju nimamo nikjer v Sloveniji. Zato težko sprejema povedano, da DRSI za sabo pušča nerešene zadeve. Res pa je, da ni denarja za vse projekte, ki si jih želimo. Namesto, da bi se dogovarjali, projekt zavlačujemo. Predlagal je, da se dogovorimo, da lahko gremo naprej. Minimalni popravki v mejah območja obdelave pa so vedno možni in se dogajajo tudi med samo gradnjo.

Poudaril pa je, da glavna cesta Spuhlja – Ptuj nima nobene povezave z obvoznico. DRSI je dogovor podpisala za to, ker s to cesto upravlja, ker se bo v sklopu novogradnje zgradilo kar nekaj navezovalnih cest, ki jih bo prevzela DRSI. Dogovor smo morali podpisati, saj ne moremo državnega projekta iz nekega razloga zaustaviti. Če dogovora ne bi podpisali, se na tej cesti ne bi nič delalo.

**Marjan Kolarič** je menil, da na današnji seji glede južne obvoznice in preusmerite prometa verjetno nimamo pravih sogovornikov, saj je poznano s kom se je o teh zadevah potrebno pogovarjati. Na današnji seji razpravljamo predvsem o rekonstrukciji ceste Budina – Spuhlja. Civilni iniciativi in četrtni skupnosti je predlagal, da se sestaneta in dogovorita katero stališče bosta zagovarjali. Menil je, da je bistveno, da se rekonstrukcija ceste ne bo mogla delati, če ne bo

podpisov vaščanov. Res pa je, da je najtežje ljudem, ki živijo ob tej cesti. Povedano je tudi bilo glede pločnikov in kolesarskih poti. Rešitve pa se morajo najti in se bodo tudi našle.

**Andrej Čuš** se ni strinjal s pripombami na civilno iniciativo in Četrtno skupnost Jezero. Civilne iniciative loči na tiste, ki so dobronamerne, ki pospešijo nekatere zadeve in na tiste, ki jih ustanovijo tri, štirje prijatelji, ki bodo poskrbeli za nazadovanje in protestirali proti vsemu. Takih iniciativ ne podpira.

Civilna iniciativa v četrtni skupnosti Jezero pa je nastala zaradi akcije bivše mestne oblasti in oblasti Četrtno skupnosti Jezero, kar je tudi sam vsakodnevno spremljal, kar tudi razume. Če bi imeli zaupanje, odzivnost že v prejšnjem sklicu, se sploh ne bi pogovarjali, da imamo civilno iniciativo. Razume pa tudi skepso, saj se na državo ne moremo zanesti, saj nas to tudi uči zgodovina. Menil pa je, da se je potrebno poslušati, slišati in se z ljudmi sestati. Povedano je bilo, da je od 96 lastnikov parcel samo 6 soglasij. Menil je, da ni vse krivda Civilne iniciative, kot se to hoče povedati, ampak tudi to, da se je informacije prikrivalo. Strinjal se je s predlogom, da se seja prekine. V ponedeljek 8. aprila se je tudi udeležil seje Odbora za okolje in prostor ter gospodarsko infrastrukturo in Odbora za gospodarstvo, čeprav ni član. Na seji pa je bilo kar nekaj razprav, ki so pokazale napredek. Civilna iniciativa deluje s pozitivnimi nameni. Inicijativi se je zahvalil, saj je marsikatero zadevo pospešila, o katerih se v zadnjih mandatih nismo pogovarjali, ali smo jih zanemarjali. Menil je, da ni verjeti, da bomo dobili južno obvoznico, dokler ne bo sprejet prostorski akt in južna obvoznica ne bo vrisana.

**Tomaž Willenpart** je povedal, da ni govoril o krivdi civilne iniciative. Na Ptuj tudi prihajamo zato, da se dogovorimo. Projekt pa moramo pripeljati do točke, da se bomo lahko pogovarjali s posameznimi lastniki zemljišč. S tem pridemo do točke, da bodo projektanti, cenilci in odkupovalci, to je oseba, ki spremembe vpiše v pogodbo, prišli do ljudi. Projekt je v državi med prioritetskimi in je v šestletnem planu po potrebi uvrščen zelo visoko.

Ker druge razprave ni bilo, je predsedujoča točko dnevnega reda in 2. izredno sejo mestnega sveta prekinila. Razprava se bo nadaljevala na nadaljevanju 2. izredne seje po redni seji mestnega sveta, ki bo 27. maja 2019. V tem času se pričakuje zbor krajanov v Budini in zbor krajanov v Spuhlji, na katerih bi razpravljali o zadevah, o katerih smo razpravljali na današnji seji, pretehtali vse argumente, ki so bili podani na današnji seji. Izhodišče pa so nam tudi sklepi, ki so bili posredovani na mizo, o katerih bomo razpravljali in jih na novo preoblikovali, da bodo vzdržni, da bomo prišli do najboljše možne rešitve, ki bo pokrila čim širši interes Ptujčanov.

**Županja** je svetnike obvestila, da jim je bila posredovana informacija o pismu, ki je bilo posredovano ministrici za infrastrukturo, pa tudi odziv predsednika sveta Zavoda za turizem Ptuj.

Predsedujoča se je navzočim zahvalila za udeležbo in sodelovanje ter 2. izredno sejo prekinila ob 17.40 uri.

**Nuška Gajšek, s.r.**  
**županja Mestne občine Ptuj**

Zapis pripravili:  
Kornelija F. Orlač  
Anica Paj