

**Utemeljitev predloga nadaljevanja priprave
študije variant / predinvesticijske zasnove za
glavno cesto Ptuj–Markovci**

marec 2022

Naloga: **UTEMELJITEV PREDLOGA NADALJEVANJA PRIPRAVE
ŠTUDIJE VARIANT / PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE ZA
GLAVNO CESTO PTUJ-MARKOVCI**

Naročnik: **DARS d.d.**

Izvajalec: **ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.**

Številka naloge: **19008**

Datum izdelave: **marec 2022**

M. Konečnik Kunst
Direktor:
Marinka KONEČNIK KUNST, univ. dipl. ekon.

Izdelovalci elaborata:

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.

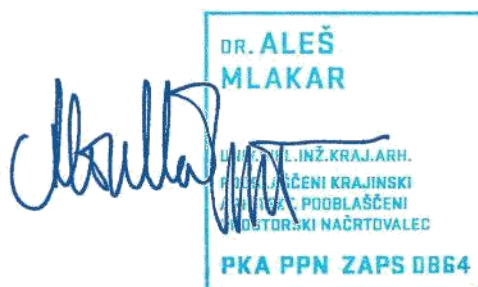
BPN biro za projektiranje v nizkogradnji d.o.o.

Prostorsko načrtovanje Aleš Mlakar s.p.

PNZ svetovanje projektiranje d.o.o.

Odgovorni vodja izdelave naloge:

dr. Aleš Mlakar, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Identifikacijska številka ZAPS: PKA PPN 0864



Delovna skupina izdelovalca:

dr. Aleš Mlakar, univ. dipl. inž. kraj. arh

dr. Andreja Kuzmanić, univ. dipl. inž. arh.

mag. Mateja Kukovec, univ. dipl. inž. grad.

Milivoj Ročenovič, univ. dipl. inž. grad.

mag. David Trošt, univ. dipl. inž. grad.

VSEBINA

1	Uvod	1
2	Kronologija do sedaj opravljenega dela in pregled predhodno izdelane dokumentacije	1
3	Pregled aktualnih variantnih rešitev in njihovih značilnosti	4
4	Utemeljitev predloga nadaljevanja priprave študije variant / predinvesticijske zasnove	12

1 UVOD

Predmet te utemeljitve je glavna cesta (v nadaljnjem besedilu GC) Ptuj–Markovci, ki se v prostor umešča z državnim prostorskim načrtom (v nadaljnjem besedilu DPN) na podlagi Programa priprave državnega lokacijskega načrta za glavno cesto Ptuj – Markovci (Ur. l. RS, št. 63/2006).

Namen gradiva je – na podlagi do sedaj izdelane dokumentacije in znanih dejstev glede vplivov na okolje in prostor, gradbeno-tehnične primernosti, prometne učinkovitosti in višine investicije do sedaj obravnavnih variant GC ter upoštevajoč stališča lokalnih skupnosti do njihove sprejemljivosti v lokalnem okolju –, utemeljiti predlog, da se v nadaljnji postopek umeščanja v prostor GC Ptuj–Markovci, študijo variant / predinvesticijsko zasnovo (v nadaljnjem besedilu ŠV/PIZ), vključi le optimizirana varianta S5, ki se izkazuje kot najbolj smiselna in verjetno edina realno izvedljiva rešitev GC na obravnavanem odseku.

2 KRONOLOGIJA DO SEDAJ OPRAVLJENEGA DELA IN PREGLED PREDHODNO IZDELANE DOKUMENTACIJE

Pregled kronologije do sedaj opravljenega dela in pregled predhodno izdelane dokumentacije v okviru postopka državnega prostorskega načrtovanja je namenjen prikazu procesa (pre)oblikovanja in oženja nabora možnih variant GC, ki je botroval predlogu nadaljnje priprave ŠV/PIZ. Podrobnejša Kronologija postopka umeščanja glavne ceste Ptuj–Markovci je opisana v Elaboratu možnih variantnih rešitev (ZUM d.o.o., št. n.: 19008, oktober 2019, dop. september 2020, dop. oktober 2020, dop. november 2020) in v Elaboratu primerjave rešitev variante S5 in predlog najustreznejše rešitve variante S5 za glavno cesto Ptuj–Markovci (ZUM d.o.o., št. n.: 21055, februar 2022).

Leta 2006 je bil sprejet **Program priprave državnega lokacijskega načrta za glavno cesto na odseku Ptuj–Markovci** (Uradni list RS, št. 63/06). V letu 2007 sta bila izdelana **Študija variant in predlog najustreznejše variantne za odsek glavne ceste Ptuj – Markovci** (Urbis d.o.o., št. projekta 142-ŠV/2006, avgust 2007) (v nadaljnjem besedilu ŠV 2007) ter **Okoljsko poročilo za glavno cesto Ptuj–Markovci** (Geateh d.o.o., Ljubljana št. pr.: OP-109/07, julij 2007, popr. po reviziji avgust 2007) z Dodatkom za varovana območja (Aquarius d.o.o. Ljubljana, st. naloge: 1097-06VO, junij, dop. avgust 2007). Predlagani najustreznejši variantni rešitvi, ki poteka po severni strani Ptujškega jezera, so nasprotovale lokalne skupnosti in zahtevale potek po južni strani Ptujškega jezera. Variante po južni strani Ptujškega jezera so se v postopku priprave ŠV 2007 z vidika vplivov na varovana območja izkazale kot nesprejemljive (v okoljskem poročilu ocenjene z oceno D – bistven vpliv). Nasprotujočih si javnih interesov ni bilo moč uskladiti. Postopek priprave DPN se je ustavil.

Leta 2016 je bila na podlagi najnovejših podatkov izdelana **Novelacija Dodatka za presojo sprejemljivosti vplivov na varovana območja za glavno cesto na odseku Ptuj – Markovci** (Aquarius d.o.o., st. naloge: 1365-16 VO, september 2016, dopolnjeno oktober 2016), v okviru katere je bila ponovno ugotovljena nesprejemljivost južnih variant zaradi vplivov na varovana območja narave.

Aprila 2018 je minister za infrastrukturo podal **izhodišča za načrtovanje in umeščanje odseka glavne ceste Ptuj–Markovci**. V juniju 2018 je bila izdelana **Prometno ekonomska študija za novo cestno povezavo Ptuj–Markovci–Gorišnica–Ormož** (izdelovalci posameznih vsebin: Lineal d.o.o., Eplan d.o.o.), kjer je ugotovljeno, da je na celotnem odseku Ptuj–Ormož ekonomsko upravičena le varianta, ki poteka po južni strani Ptujskega jezera. V septembru 2018 je bilo med pobudnikom MZI in pripravljavcem MOP dogovorjeno, da se glede na rezultate nove prometno ekonomske študije in novelirana izhodišča za načrtovanje glavne ceste Ptuj–Markovci, postopek priprave in sprejema DPN nadaljuje z izvedbo novega kroga študije variant.

Začetne aktivnosti v zvezi s pripravo **nove Študije variant** in **novega Okoljskega poročila** z Dodatkom za presojo sprejemljivosti vplivov na varovana območja so se pričele v aprilu 2019. V skladu s projektno nalogo se je preverjala izvedljivost obstoječih variantnih rešitev S4 in J2 in dodatnih južnih variant (po predlogu civilnih iniciativ in predlogu projektantske skupine) in dodatne severne variante (po predlogu civilnih iniciativ). Cilj preveritev je bil proučitev vseh možnih rešitev, preveritev njihove izvedljivosti na podlagi podrobnejšega kartiranja habitatnih tipov in podrobnejših usmeritev z vidika poseganja v območja Natura 2000 (predvsem pomembnih za ptice), ter preveritev okoljske izvedljivosti na podlagi obstoječih podatkov. Namen proučitve izvedljivosti in preveritve skladnosti z izhodišči je bil pripraviti nabor izvedljivih variant, ki bi se obravnavale na medresorski delovni skupini, z ostalimi deležniki in bi bil podlaga za odločitev, za katere variante bodo pridobljene dodatne smernice nosilcev urejanja prostora (NUP). Tako je bil oktobra 2019 pripravljen Elaborat možnih variantnih rešitev (ZUM d.o.o., št. n.: 19008), ki je kot izvedljive rešitve opredelil variante: SS, S4 opt, J2 opt, J2 opt jug in JJ.

Februarja 2020 je bila ustanovljena **Delovna skupina za usklajevanje rešitev v postopku priprave državnega prostorskega načrta za glavno cesto Ptuj–Markovci** (Sklep o ustanovitvi in imenovanju Delovne skupine za usklajevanje rešitev v postopku priprave DPN za glavno cesto Ptuj–Markovci, št. 35409-411/2018/34, z dne 10. 2. 2020, v nadaljnjem besedilu Delovna skupina), katere namen je skupen pregled in usklajevanje gradiv s ciljem uskladitev skupne rešitve oz. prostorske ureditve za glavno cesto Ptuj–Markovci, ki bo sprejemljiva s prostorsko-družbenega, varstvenega, funkcionalnega, ekonomskega vidika in lokalnega okolja. Delovni skupini so bile predstavljene rešitve, ki so bile predmet elaborata iz oktobra 2019. Po terenskem ogledu in pripombah delovne skupine je bila s strani projektantske skupine predlagana še dodatna variantna rešitev imenovana S5. Kasneje je bila na podlagi pripomb Skupne občinske uprave občin Spodnjega Podravja oblikovana še dodatna varianta rešitev imenovana SS sever. Obe varianti sta bili kot dopolnitev vključeni v končni Elaborat možnih variantnih rešitev (ZUM d.o.o., št. n.: 19008, oktober 2019, dop. september 2020, dop. oktober 2020, dop. november 2020), katerega vsebina je bila: opis značilnosti in vplivov variantnih rešitev (funkcionalni (tehnični in prometni) vidik, prostorski in varstveni vidik), opredelitev prednosti in slabosti variantnih rešitev in usmeritve za nadaljnje načrtovanje za vsako posamezno variantno rešitev.

Na 6. seji Delovne skupine (15. 10. 2020) je bil med drugim sprejet dogovor, da se v gradivo za pridobitev dopoljenih smernic vključi 5 variant: SS sever, S5, S4 opt, J2opt in J2opt jug. Za navedene variante je bilo pripravljeno Gradivo za dopolnitev smernic (ZUM, d.o.o., št. n.: 19008, november 2020), s katerim so se pridobile smernice nosilcev urejanja prostora in se je nato izdelala Analiza smernic in dopolnitve smernic (ZUM, d.o.o., št. n.: 19008, maj 2021).

Na podlagi predloga Mestne občine Ptuj oziroma Skupne občinske uprave občin v Spodnjem Podravju podanega na 7. seji Delovne skupine dne 25.3.2021 je bil pripravljen **Elaborat predhodne preveritve variante S6** (ZUM, d.o.o., št. n.: 19008, april 2021), ki bi na območju Ptuja potekala v koridorju Puhove ulice. Ugotovljeno je bilo, da je velik problem variante S6 njen prostorski vpliv – poseg v mestno tkivo Ptuja –, kar je v nasprotju s konceptom obvoznice, umikanjem prometnice izven poselitvenega območja.

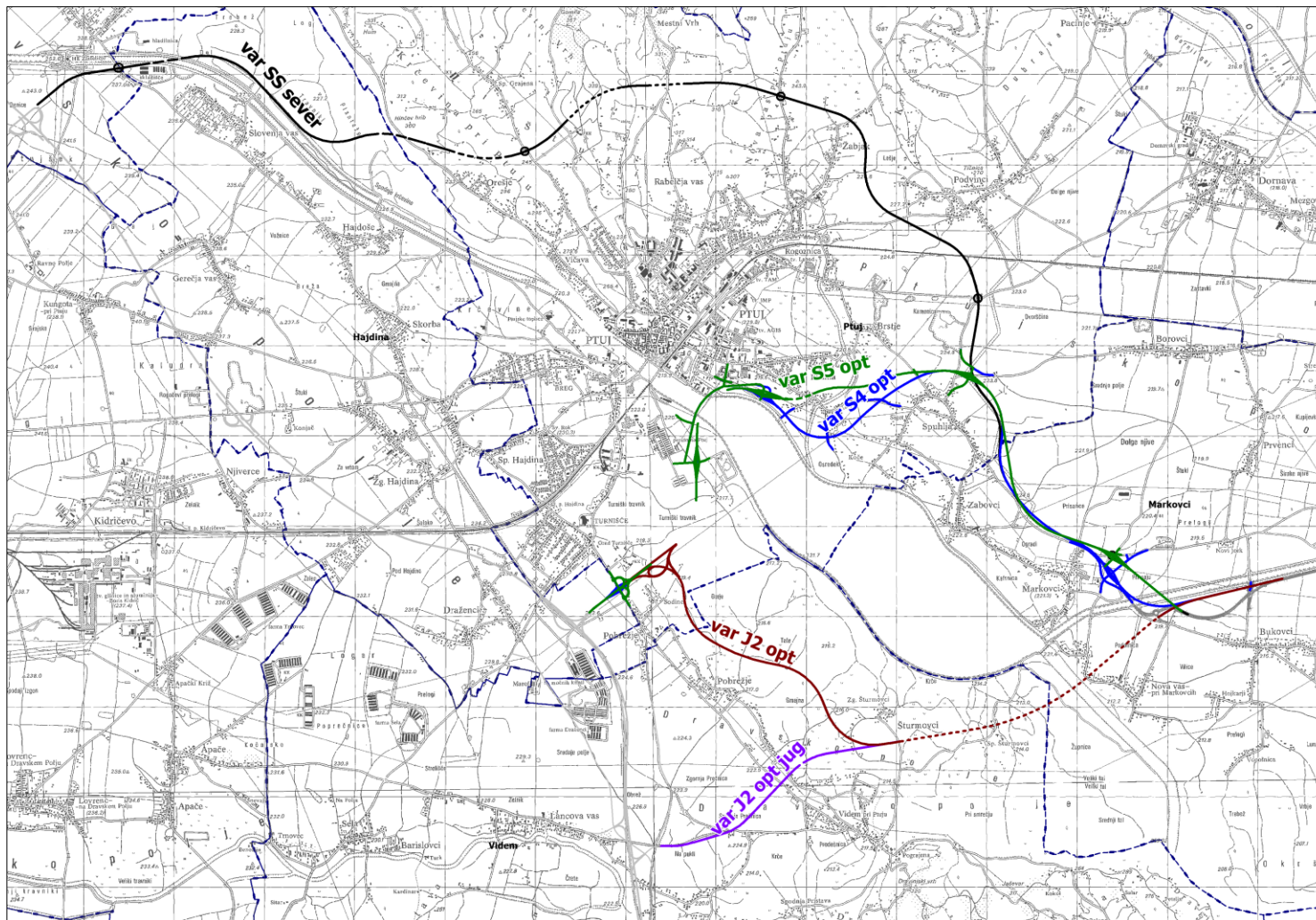
Do konsenza članov Delovne skupine o naboru variant, ki bi se naj vrednotile in primerjale v študiji variant, tudi po pripravi te preveritve ni prišlo. Septembra 2021 je naročnik prejel nov dopis Civilne iniciative, v katerem ponovno sporočajo, da nasprotujejo varianti S4opt in podpirajo varianto S5. S ciljem, da se čim prej doseže konsenz, je investitor DARS d.d. pristopil k naročilu gradiva, v katerem se preverijo možne optimizacije variante S5 v smislu racionalizacije posegov oz. sprejemljivosti variante tudi z investicijskega vidika, kar je bil tudi eden izmed sklepov 9. seje Delovne skupine (23. 11. 2021).

V ta namen je bil izdelan **Elaborat primerjave rešitev variante S5 in predlog najustreznejše rešitve variante S5 za glavno cesto Ptuj–Markovci** (ZUM d.o.o., št. n.: 21055, februar 2022). V okviru tega elaborata so bila kot izhodišča upoštevana tehnična izhodišča, ugotovitve predhodno izdelane dokumentacije ter podana izhodišča Delovne skupine in drugih deležnikov. Preveritev možnih rešitev variante S5, ob upoštevanju osnovne cilja, to je racionalizacija posega z investicijskega vidika ter zmanjšanje vpliva na območje OLN za poselitveno območje P11-S14/3 Budina – ob Rogoznici, je potekala v dveh korakih. Najprej so bile opredeljene možne rešitve, nato so bile primernejše rešitve – podvariante – podrobneje projektno obdelane. Oblikovane so bile 4 podvariantne rešitve na odseku med Ptujem in Spuhljo in ena na odseku med Spuhljo in Markovci, pri tem, da se je izhodiščna varianta S5 prav tako obravnavala kot ena izmed dodatnih podvariant. Sledila je tehnična, prostorska in okoljska preveritev ter opredelitev ocene investicije in nato vrednotenje in primerjava podvariant. V zaključku so bile izpostavljene ključne prednosti in slabosti posameznih podvariant in izvedeno sintezno vrednotenje. Kot najbolj primerna in smiselna podvarianta variante S5 na odseku med Ptujem in Spuhljo je bila predlagana varianta S5C, ki predvideva premik trase južno ob območje OLN, skrajšanje pokritega vkopa na območju Ormoške ceste na 400 m in prestavitev potoka Rogoznica proti vzhodu. Na odseku med Spuhljo in Markovci je zaradi tveganja posega v območje podtalne vode predlagano, da se v ŠV/PIZ upošteva rešitev s potekom po nasipu iz osnovne trase variante S5. Če se v naslednjih fazah načrtovanja in ugotovljene višine podtalne vode izkaže, da je možno poglobitev na območju Markovcev izvesti brez kesona, pa se predlaga izvedbo po varianti S5E. Podane so bile tudi usmeritve za nadaljnje načrtovanje predlagane najprimernejše rešitve.

3 PREGLED AKTUALNIH VARIANTNIH REŠITEV IN NJIHOVIH ZNAČILNOSTI

V nadaljevanju so navedene variantne rešitve, za katere je bil v okviru Delovne skupine sprejet konsenz, da se za njih pridobijo smernice nosilcev urejanja prostora. To so variante, iz katerih naj bi bil opredeljen nabor variant, ki bi se obravnavale v ŠV/PIZ. Namen pregleda je izpostaviti prednosti in slabosti variant, ki so vodile v oblikovanje predloga nadaljevanja priprave ŠV/PIZ. Za varianto S5 je upoštevana je optimizirana rešitev iz Elaborata primerjave rešitev variante S5 in predlog najustreznejše rešitve variante S5 za glavno cesto Ptuj–Markovci (ZUM d.o.o., št. n.: 21055, februar 2022), ki je za potrebe tega gradiva imenovana varianta S5 opt. Te variante so (od severa proti jugu):

- varianta SS sever:
 - variantna rešitev izhaja iz pripomb Skupne občinske uprave občin Spodnjega Podravja in Civilne iniciative na potek variante SS na zahodnem odseku,
 - potek: priključek Zlatoličje – preko Drave – severni rob Ptuja – Spuhlja – Markovci – navezava na novo cesto proti Ormožu;
- varianta S5 opt:
 - variantna rešitev podana s strani projektantske skupine na podlagi pripomb Občin in Civilne iniciative (na varianto S4 opt) z večjim odmikom od naselij in prečkanje poselitve z daljšim pokritim vkopom,
 - naknadna optimizacija oz. racionalizacija variante S5 s ciljem zmanjšanja investicijske vrednosti in vpliva na območje OLN za poselitveno območje P11-S14/3 Budina – ob Rogoznici,
 - potek: razcep Draženci – Puhov most – Spuhlja – Markovci – navezava na novo cesto proti Ormožu;
- varianta S4 opt:
 - varianta rešitev iz ŠV 2007 (imenovana S1 izvennivojska), optimirana v skladu z izhodišči Mzl,
 - optimizacija (S4 opt) z novim mostom preko reke Drave za lokalni promet (sledi izhodiščem ločevanja lokalnega in daljinskega prometa ter cestninjenja obravnavane ceste),
 - potek: razcep Draženci – Puhov most – Spuhlja – Markovci – navezava na novo cesto proti Ormožu;
- varianta J2 opt:
 - varianta rešitev iz ŠV 2007,
 - projektantska preveritev trase, prometne, okoljske in prostorske preveritve – ker je bila varianta ocenjena kot nesprejemljiva z okoljskega vidika je bilo do končnega predloga preučenih več različic oziroma optimizacij;
 - potek: razcep Draženci – Šturmovci – Nova vas pri Markovcih – navezava na novo cesto proti Ormožu;
- varianta J2 opt jug:
 - variantna rešitev predlagana kot smiselni potek oz. prevezava med dvema izvedljivima variantama J2 opt in JJ oz. navezava na bližji AC priključek,
 - potek: priključek Lancova vas – Pobrežje – Šturmovci – Nova vas pri Markovcih – navezava na novo cesto proti Ormožu.



Slika 1: Aktualne variantne rešitve glavne ceste Ptuj–Markovci

Preveritev izvedljivosti teh variantnih rešitev je bila v Elaboratu možnih variantnih rešitev opravljena s projektantskimi preverbami možnih variantnih rešitev, s podanimi prostorskimi in varstvenimi usmeritvami in predlogi optimizacij, tako da so bile možne variantne rešitve večkrat optimizirane do končnega predloga potencialno izvedljivih variantnih rešitev, z opredeljenimi funkcionalnimi, prostorskimi in okoljskimi značilnostmi, niso pa še bile podrobno analizirane glede njihove prometno-ekonomske upravičenosti in smiselnosti izvedbe.

Prednosti in slabosti posameznih variant so opredeljene na podlagi predhodno opravljenega dela in analize smernic oz. elaboratov:

- Elaborat možnih variantnih rešitev (ZUM d.o.o., št. n.: 19008, oktober 2019, dop. september 2020, dop. oktober 2020, dop. november 2020),
- Elaborat primerjave rešitev variante S5 in predlog najustreznejše rešitve variante S5 za glavno cesto Ptuj–Markovci (ZUM d.o.o., št. n.: 21055, februar 2022),
- Analiza smernic in dopolnitve smernic (ZUM, d.o.o., št. n.: 19008, maj 2021) ter
- zabeleženih sklepov in stališč Delovne skupine.

Podatki o dolžini in investiciji variant je povzeta po Elaboratu možnih variantnih rešitev (november 2020), razen za varianto S5 opt, ki je povzeta po Elaboratu primerjave rešitev variante S5 in predlogu najustreznejše rešitve variante S5 za glavno cesto Ptuj–Markovci (februar 2022). Opozoriti je treba, da se odsek GC po tem elaboratu zaključi zahodno od Bukovcev, v km 9+739,71, v Elaboratu možnih variantnih rešitev pa vzhodneje, v km 10+878,17. To pomeni, da podatki o dolžini in investiciji variant niso povsem primerljivi, vendar pa to ne vpliva na ugotovitve o prednostih in slabostih variant.

Varianta SS sever

Dolžina	17,14 km	
Investicija	171.430.304 EUR / 10.001.768 EUR/km z DDV	
	Prednosti	Slabosti
Izhodišča	/	- varianta ne izpolnjuje izhodišča začetne točke, ki je zahtevana na območju Ptuja, začetna točka je AC priključek Zlatoličje
Gradbeno-tehnični vidik	- visoka varnost obratovanja	- bistveno daljša trasa - manjša učinkovitost obratovanja (več priključkov), - zelo zahtevna gradnja - izkop za portalna območja in predorsko cev bo potekal v zahtevnih geotehničnih pogojih
Prometni vidik	- razbremenitev mestnega središča, starega mostu in Puhovega mostu čez Dravo - dobra izkoriščenost odseka nove GC Markovci-Ormož za lokalni promet	- izrazita porast prometa na Maistrovi ulici znotraj mesta in na nekaterih lokalnih cestah na severnem delu Ptuja skozi poselitvena območja, tudi na R2-454 skozi Zlatoličje, - povečane obremenitve na AC priključku Zlatoličje, - tranzit osebnih vozil deloma še vedno poteka čez Puhov most (le del ga preide na novo GC, - le polovično zmanjšanje tovornega prometa skozi Spuhljo
Prostorski vidik	/	- rušitev stanovanjskih stavb in pomožnih objektov na širšem območju Ptuja
Varstveni vidik	- varianta se izogne nekaterim naravovarstveno pomembnim območjem (KP Šturmovci, NV Šturmovci, NV Drava – reka 1, NV Drava med Markovci in Zavrčem, NV Hajdinska studenčnica, NV Turniška studenčnica), - varianta prečka območje velikega pomena za ptice na najožjem delu	- poteka širšem vodovarstvenem območju (VVOIII), - deloma poteka čez poplavna območja, - deloma poteka čez varovalni gozd, - ima najdaljši potek po območju najboljših kmetijskih zemljišč - deloma poteka po registriranih arheoloških najdiščih s povečanim arheološkim potencialom zaradi bližine antičnega Ptuja, treba bi bilo izvesti obsežne arheološke raziskave, v primeru izjemnih najdb bi se lahko varianta izkazala kot nesprejemljiva, - na nekaterih mestih se približa stanovanjski pozidavi (potrebni bodo protihrupni ukrepi), - potrebno na novo določiti razrede poplavne nevarnosti
Sprejemljivost v lokalnem okolju	- sprejemljiva za MO Ptuj in Občino Markovci	/

Varianta S5 opt

Dolžina	9,74 km	
Investicija	113.311.508 EUR / 11.965.312 EUR/km z DDV (upoštevajoč možno poglobitev trase na območju Markovcev, glej opombo glede zaključka odseka na str. 6)	
	Prednosti	Slabosti
Izhodišča	/	- varianta ne izpolnjuje zahtevane projektne hitrosti 100 km/h na območju Puhovega mostu
Gradbeno-tehnični vidik	- visoka varnost in učinkovitost obratovanja	/
Prometni vidik	- dobra izkoriščenost odseka nove glavne ceste Markovci-Ormož za lokalni, izvorno-ciljni in tranzitni promet, - nova cesta bistveno razbremeni obstoječo regionalno cesto Markovci-Spuhlja, - bistveno zmanjšanje tovornega prometa skozi Spuhljo	/
Prostorski vidik	- varianta ni konfliktna z načrtovanim prostorskim razvojem (zelo majhen poseg v območje veljavnega OLN), - skupni potek z obstoječimi cestnimi koridorji na širšem območju prečkanja reke Drave in na območju občine Markovci, - ohranja prometno urbani koridor Ptuj, - Budina-Spuhlja ter celovitost rekreacijskega območja na levem bregu Ptujskega jezera in povezavo mesta njim, - odmik od Markovcev	- rušitve stanovanjskih stavb in pomožnih objektov v naselju Budina (pokriti vkop)
Varstveni vidik	- se izogne nekaterim naravovarstveno pomembnim območjem (KP Šturmovci, NV Šturmovci, NV Drava – reka 1, NV Drava med Markovci in Zavrčem), po nekaterih naravovarstveno pomembnih območjih pa poteka po obstoječi cesti (NV Hajdinska studenčnica, NV Turniška studenčnica, deloma POO Drava in deloma POV Drava), - zaradi poteka v pokritem vkopu je bolj ugodna z vidika hrupa	- potek po širšem vodovarstvenem območju (VVOIII) v pokritem vkopu pomeni velik vpliv na podzemno vodo, transmisivnost se ne sme zmanjšati za več kot 10 %, - ima dolg potek po območju najboljših kmetijskih zemljišč, - deloma poteka po registriranih arheoloških najdiščih, potek po območju z večjem arheološkim potencialom (bližina antičnega Ptuja), - na podlagi ocene poplavne nevarnosti na porečju Ptujске in Gradiške Drave, Dravinje in Pesnice trasa pokritega vkopa poteka po območjih poplavljanja (Q ₅₀₊)
Sprejemljivost v lokalnem okolju	- sprejemljiva v lokalnem okolju - razumevanje, da je treba osnovno varianta S5 investicijsko optimizirati	/

Varianta S4 opt

Dolžina	11,41 km	
Investicija	82.067.592 EUR / 7.192.602 EUR/km (z DDV)	
	Prednosti	Slabosti
Izhodišča	/	- varianta ne izpolnjuje zahtevane projektne hitrosti 100 km/h na območju Puhovega mostu
Gradbeno-tehnični vidik	- visoka varnost in učinkovitost obratovanja, - manj zahtevna gradnja	/
Prometni vidik	- dobra izkoriščenost odseka nove glavne ceste Markovci-Ormož za lokalni, izvozno-ciljni in tranzitni promet, - nova cesta bistveno razbremeni obstoječo regionalno cesto Markovci-Spuhlja, - bistveno zmanjšanje tovornega prometa skozi Spuhljo	/
Prostorski vidik	- varianta ni konfliktna z načrtovanim prostorskim razvojem, - skupni potek z obstoječimi cestnimi koridorji na širšem območju prečkanja reke Drave in na območju občine Markovci, - Turistično območje Ranca naveže direktno na daljinsko cesto	- rušitve stanovanjskih stavb in pomožnih objektov na robu mesta Ptuj, - poseg v funkcionalna območja poselitvenih območij na območju Budine in Spuhlje ter prekinitve povezav med njimi, - poseg v rekreacijsko območje na levem bregu Ptujskega jezera
Varstveni vidik	- se izogne nekaterim naravovarstveno pomembnim območjem (KP Šturmovci, NV Šturmovci, NV Drava – reka 1, NV Drava med Markovci in Zavrčem), po nekaterih naravovarstveno pomembnih območjih pa poteka po obstoječi cesti (NV Hajdinska studenčnica, NV Turniška studenčnica, deloma POO Drava in deloma POV Drava)	- varianta posega v NV Ptujsko jezero deloma poteka po širšem, vodovarstvenem območju (VVOIII) - ima dolg potek po območju najboljših kmetijskih zemljišč, - deloma poteka po registriranih arheoloških najdiščih, potek po območju z večjem arheološkim potencialom (bližina antičnega Ptuja), - na nekaterih mestih se približa stanovanjski pozidavi (potrebni bodo protihrupni ukrepi)
Sprejemljivost v lokalnem okolju	/	- nesprejemljiva v lokalnem okolju: nasprotujejo ji MO Ptuj, Občina Markovci in Civilna iniciativa

Varianta J2 opt

Dolžina	9,27 km	
Investicija	207.009.300 EUR / 22.331.100 EUR/km (z DDV)	
	Prednosti	Slabosti
Izhodišča	/	- varianta ne izpolnjuje zahtevane projektne hitrosti 100 km/h na celotni trasi
Gradbeno-tehnični vidik	- visoka varnost in učinkovitost obratovanja	- izredno problematična in zahtevna gradnja predora zaradi hidrogeoloških razmer in območij varstva narave – predvidena gradnja s strojem TBM (Tunnel Boring Machine) s katerim predvidevamo izkop predora v polnem profilu
Prometni vidik	- prevzem večine tranzitnega tovornega prometa	- slaba izkoriščenost odseka glavne ceste Markovci-Ormož, ker ne prevzema lokalnega in izvorno-ciljnega prometa, - le polovično zmanjšanje tovornega prometa skozi Spuhljo
Prostorski vidik	- varianta ne vpliva na načrtovan prostorski razvoj, razvoj dejavnosti v prostoru ali na funkcionalno zaokroženost razvojnih območij, - skupni potek z obstoječimi cestnim koridorjem in načrtovanim energetske koridorjem na območju občine Hajdina, mestne občine Ptuj, in občine Videm, v skupni dolžini ca. 1400 m	- varianta ne prispeva bistveno k povezovanju naselij v regiji, - rušitve stanovanjskih stavb in pomožnih objektov na območju razpršene poselitve
Varstveni vidik	- varianta preko nekaterih naravovarstveno pomembnih območij poteka v predoru (KP Šturmovci, NV Šturmovci, NV Drava – reka 1, NV Drava med Markovci in Zavrčem, NV Hajdinska studenčnica)	- zaradi gradnje predora je lahko pričakovati velik vpliv na podzemne vode, - varianta deloma poteka po širšem vodovarstvenem območju (VVOIII), - poteka čez območja najboljših kmetijskih zemljišč, - deloma poteka po registriranih arheoloških najdiščih, potencial je razmeroma slabo poznan, - na nekaterih mestih se približa stanovanjski pozidavi (potrebni bodo protihrupni ukrepi), - s priključno cesto Videm se trasa približa stanovanjski pozidavi - na podlagi ocene poplavne nevarnosti na porečju Ptujске Drave so na mestu predvidenih portalov tunela prisotna območja poplavljanja (Q ₅₀₊)
Sprejemljivost v lokalnem okolju	- sprejemljiva za MO Ptuj	- nesprejemljiva za Občino Videm

Varianta J2 opt jug

Dolžina	7,71 km	
Investicija	205.450.533 EUR / 26.647.281 EUR/km (z DDV)	
	Prednosti	Slabosti
Izhodišča	/	- varianta ne izpolnjuje izhodišča začetne točke, ki je zahtevana na območju Ptuja, začetna točka je priključek Lancova vas
Gradbeno-tehnični vidik	- visoka varnost in učinkovitost obratovanja	- izredno problematična in zahtevna gradnja predora zaradi hidrogeoloških razmer in območij varstva narave - predvidena gradnja s strojem TBM (Tunnel Boring Machine) s katerim predvidevamo izkop predora v polnem profilu
Prometni vidik	- prevzem tranzitnega prometa	- slaba izkoriščenost odseka glavne ceste Markovci-Ormož, povečanje prometa na G1-2 Spuhlja-Ormož, - le polovično zmanjšanje tovornega prometa skozi Spuhljo
Prostorski vidik	- trasa večinoma nima vpliva na poselitev, saj je deloma v predoru	- rušitve na območju naselja Pobrežje, - varianta vpliva na načrtovan prostorski razvoj, razvoj dejavnosti v prostoru in na funkcionalno zaokroženost območij v naselju Pobrežje, ki ga razdeli in pri tem posega tudi v funkcionalno območje ribogojnice
Varstveni vidik	- preko nekaterih naravovarstveno pomembnih območij poteka v predoru (KP Šturmovci, NV Šturmovci, NV Drava – reka 1, NV Drava med Markovci in Zavrčem, NV Hajdinska studenčnica)	- zaradi gradnje predora je lahko pričakovati velik vpliv na podzemne vode, - varianta deloma poteka po širšem vodovarstvenem območju (VVOIII), - poteka čez območja najboljših kmetijskih zemljišč, - poteka čez območja povečanega arheološkega potenciala, - na nekaterih mestih se približa stanovanjski pozidavi (potrebni bodo protihrupni ukrepi), - na podlagi ocene poplavne nevarnosti na porečju Ptujске Drave so na mestu predvidenih portalov tunela prisotna območja poplavljanja (Q ₅₀₊)
Sprejemljivost v lokalnem okolju	/	- nesprejemljiva za Občino Videm - druge občine so jo ocenile kot manj primerno

4 UTEMELJITEV PREDLOGA NADALJEVANJA PRIPRAVE ŠTUDIJE VARIANT / PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE

Na podlagi ugotovljenih prednosti in slabosti aktualnih variant ter dosedanjih stališč deležnikov do njihove sprejemljivost je predlagano, da se **ŠV/PIZ nadaljuje le z obravnavo variante S5 opt.** Izhodišče takšnega predloga je problematičnost ostalih variant.

Varianta **SS sever** ne sledi izhodišču smiselnega navezovanja GC na AC sistem na območju Ptuja, ampak predvideva navezavo na AC priključek Zlatoličje – severno obvoznico Ptuja – in tako prevzema drug promet kot ostale variante. Prinaša bistveno povečanje prometa na nekaterih lokalnih cestah na severnem delu Ptuja in le delno zmanjšanje prometa skozi Spuhljo (izvorno-cilji promet ostaja na obstoječi cesti). Zaradi dolgega poteka je prostorsko zelo potratna, v nasprotju s strateškimi izhodišči čim manjšega poseganja v najbolj kakovostna kmetijska zemljišča. Dolg potek posledično pomeni zelo veliko investicijo. Zaradi slabe prometno učinkovitosti in velike investicije bi se varianta v ŠV/PIZ verjetno izkazala kot prometno-ekonomsko neupravičena.

Varianta **S4 opt** je prometno učinkovita in investicijsko zelo privlačna rešitev. Vendar je dejstvo, da je njen potek zaradi posegov v/ob poselitvena območja na območju Budine in Spuhlje ter prekinjanja povezav v med njimi zelo problematična. Trasa posega v rekreacijsko območje na levem bregu Ptujskega jezera in povsem onemogoči predviden nadaljnji razvoj območja, ki je za Ptuj vitalnega pomena. Posledično je varianta tudi popolnoma nesprejemljiva v lokalnem okolju. Nasprotujejo ji Mestna občina Ptuj, Občina Markovci in Civilna iniciativa. Varianta posega tudi v naravno vrednoto Ptujsko jezero. Ocenjeno je, da vztrajanje na takšni rešitvi ni smiselno, saj ni pričakovati, da bi dobila enotno podporo znotraj Delovne skupine, ki v skladu s sklepom o ustanovitvi in imenovanju odloča s konsenzom.

Varianti **J2opt** in **J2 opt jug** sta zaradi poteka po levem bregu Drave prometno slabo učinkoviti, ne prevzemata lokalnega/regionalnega izvorno-ciljnega prometa in zagotavljata le polovično zmanjšanje tovornega prometa skozi Spuhljo. Varianti sta problematični zaradi tehnično in investicijsko zelo zahtevne gradnje 3250 m dolgega predora pod območjem Krajinskega parka Šturmovci v neugodnih hidrogeoloških razmerah. Zaradi slabe prometno učinkovitosti in velike investicije bi se v ŠV/PIZ verjetno izkazali kot prometno-ekonomsko neupravičeni. Zaradi posegov v pomembna naravovarstvena območja, predvsem Natura 2000 območja, obstaja možnost, da bi se varianti v nadaljevanju postopka umeščanja v prostor izkazali tudi kot okoljsko nesprejemljivi (ob upoštevanju dejstva, da obstaja tudi alternativna rešitev GC). Varianti sta nesprejemljivi tudi za Občino Videm. Gradnja ceste z zelo veliko višino investicije in zelo slabimi prometnimi učinki, obremenjene z vrsto okoljskih tveganj, bi bila strokovno in celovito (širše družbeno) gledano povsem nesmiselna.

Zato se izkazuje, da je **najbolj smiselna in verjetno edina realno izvedljiva rešitev GC na obravnavanem odseku optimizirana varianta S5**, ki bi se predvidoma kot najustreznejša varianta izkazala tudi v ŠV/PIZ. Varianta S5 opt izpolnjuje izhodišča za načrtovanje GC, investicijsko je edina še primerljiva z najcenejšo varianto S4 opt, dosedanja stališča lokalnih skupnosti kažejo na sprejemljivost v lokalnem okolju, prometno je zelo učinkovita, izvedljiva z gradbeno-tehničnega, varstvenega in prostorskega vidika. Z optimizacijo osnovne variante S5 – omogočanjem izvedbe OLN za poselitveno območje P11-S14/3 Budina – ob Rogoznici ter s skrajšanjem pokritega vkopa in poglobitve na ključen, najbolj občutljiv del prostora ob Ormoški

cesti –, predstavlja smiseln kompromis med ohranjanjem značilnosti in potencialov prostora ter bivalnega okolja vzdolž trase in zmanjšanjem investicije na razumno vrednost.

Ker so prednosti variante S5 opt očitne, je ocenjeno, da nadaljnja podrobnejša projektna obdelava vseh variant ter njihova podrobnejša primerjava v ŠV/PIZ ni smiselna, saj ta ne bi prinesla bistveno drugačnih ugotovitev o primernosti posameznih variant. Predpisi s področja urejanja prostora omogočajo, da se v ŠV/PIZ obravnava zgolj ena rešitev, to je pripravi t.i. utemeljitev predlagane rešitve. To vseeno pomeni, da se obravnavajo vse vsebine predpisane za to fazo – presoja prometne učinkovitosti, gradbeno-tehnične, prostorske in okoljske primernosti, vključno s pripravo okoljskega poročila za celovito presojo vplivov na okolje, ter prometno-ekonomske upravičenosti. Ne glede na to pa je vendarle možno računati na nekoliko krajši čas priprave ŠV/PIZ, kar je glede na dolgotrajnost umeščanja obravnavane GC v prostor vsekakor dobrodošlo. V procesu priprave ŠV/PIZ se upošteva usmeritve za nadaljnje načrtovanje iz do sedaj izdelanih gradiv namenjene optimizaciji rešitev na podrobnejši ravni obravnave.