

CI ZA IZGRADNJO PTUJSKE OBVOZNICE

e- mail: civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com

Datum: 17. 03. 2023

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
DIREKTORAT ZA CESTE IN CESTNI PROMET
Tržaška cesta 19
1535 Ljubljana

Zadeva: Problematika tranzita težkih tovornih vozil skozi naselja Spuhlja, Budina in Ormoška cesta (G1-2/0249 Ptuj – Spuhlja in R1-228/1291 Spuhlja - Zavrč)

Zveza: Elektronsko sporočilo številka: 371-2/2019/172-02111214

Spoštovani,

junija 2019 je Ministrstvo za infrastrukturo sprejelo omejitve tovornega prometa izven avtocestnega omrežja. Vendar pa je 1. avgusta 2019 na tej cesti spet dovolilo izjemo, da dopusti tranzitni promet težkih tovornih vozil nad 7,5 ton preko Slovenije po cesti A4 in naprej po regionalnih in glavnih cestah ter MP Središče ob Dravi in Zavrč na Hrvaško, v primeru da imajo natovor ali rztovor v županijah Varaždin ter Medžimurje in obratno. Takrat smo v Civilni iniciativi z dopisom z dne 4. junija 2019 opozorili, da omejitve zaradi izjem na našem področju ne bodo učinkovite. V odgovoru se je ministrstvo zavezalo, da če omejitve ne bodo uspešne, jih bo ponovno preučilo in po potrebi spremenilo.

Danes vas ponovno opozarjamo, da so na trasi Spuhlja, Budina in Ormoška cesta, kjer se združuje daljinski tovorni promet s strani Središča ob Dravi in Zavrča, bivalne razmere **NEVZDRŽNE!**

Prometna obremenitev (PLDP) na tej popolnoma uničeni cesti presega 17.000 vozil dnevno, od tega 1.200 težkih kamionov.

Uradni podatki pridobljeni 12. 7. 2022 od Ministrstva za notranje zadeve kažejo 63% povečanje prometa težkih tovornih vozil za Središče ob dravi in 38,5% več za Zavrč v letu 2022. Priloga »Podatki o prometu motornih vozil na mednarodnih mejnih prehodih – odgovor«

Za ta odsek ceste, ki je popolnoma dotrajan so bila že pred skoraj desetimi leti v proračunu Republike Slovenije rezervirana sredstva za rekonstrukcijo. Zaradi slabega planiranja izgradnje in vzdrževaja infrastrukture je v tem delu PLDP narasel na 17.000 vozil in zaradi tega

kakršnakoli obnova - rekonstrukcija pod tem prometom brez začasne obvozne ceste ni mogoča.

Ta krak ima možnost ceste višjega ranga, to je avtocesta Gruškovje - Draženci, ki je del TEN-T mednarodnega koridorja, a se iz ekonomskih razlogov 1200 težkih tovornih vozil dnevno vozi skozi naselja Budina in Spuhlja na Hrvaško čez mejna prehoda Zavrč in Središče ob Dravi. To je polovica prometa TEN-T omrežja na tej trasi. Verjamemo, da Evropska unija ni sofinancirala izgradnje avtoceste in s tem mednarodnega transportnega omrežja tako nesmiselno, da ga prevozniki ne bi mogli uporabljati.

Že pri prometu 750 težkih tovornih vozil dnevno se je razmišljalo o omejitvi težkega tovornega prometa skozi te odseke, pa takrat omejitve niso bile izvedljive zaradi tega, ker ni bilo avtoceste in tako ni bilo ceste enakega ali višjega ranga - veza dokument 31766-29/2018/89 (803). Danes alternativa je, zato bi ves tranzitni tovorni promet moral potekati po avtocesti, saj je zaradi izjem omejitev tranzitnega tovornega prometa popolnoma neučinkovite, saj si prevozniki podjetja sama pišejo, kje imajo nakladanje/razkladanje, sedaj ko ni več Schengenske meje pa dejansko tudi ni več nobenega nadzora nad tem, kdo se vozi čez te mejne prehode, kar je zaznati tudi na povečanju tovornega prometa.

Naj še enkrat opozorimo na neprimernost te ceste za mednarodni tranzitni promet. Ta cesta poteka skozi spalna naselja in obstajajo deli, kjer ni niti pločnikov niti kolesarskih poti. Lani je tovornjak povozil 11-letno kolesarko. To kar se dogaja na tej trasi, da dovoljujete mednarodni tranzitni promet po odsekih, ki so del šolskih poti in še ti so brez pločnikov, je popolnoma nesprejemljivo.

Zato zahtevamo, da se do izgradnje ptujske obvoznice, ali razbremenilne obvozne ceste popolnoma prepove mednarodni tranzitni promet na tej cesti. Hkrati pa pozivamo Ministrstvo za infrastrukturo, DRSI in DARS in Mestno občino Ptuj, da pripravijo ustrezen projekt za izgradnjo razbremenilne obvozne ceste, ki bo razbremenila ta del ceste in zagotovila varnost za vse udeležence v prometu.

Naj poudarimo, da je Civilna iniciativa za ptujsko obvoznico pripravljena sodelovati s pristojnimi organi in strokovnjaki ter prispevati k izboljšanju razmer na tej cesti, ter zagotoviti varnost in boljšo kakovost življenja za vse ljudi, ki živijo na tem območju.

Naj vam navedemo nekaj primerov EU pravne prakse v podobnih primerih:

V primeru, ki ga lahko omenimo, gre za odločitev Sodišča Evropske unije v zadevi C-438/05, ki se nanaša na tranzitni promet skozi avstrijsko Tirolsko. Avstrija je uvedla omejitve tranzitnega prometa skozi Tirolsko zaradi hrupa, onesnaženosti zraka in nevarnosti prometnih nesreč. Sodišče je odločilo, da so te omejitve sorazmerne s cilji zaščite okolja in javnega zdravja ter da se lahko država članica sklicuje na zaščito teh interesov, čeprav to pomeni omejitev prostega pretoka blaga in storitev znotraj Evropske unije.

Še en primer se nanaša na odločitev Sodišča Evropske unije v zadevi C-255/08, kjer so bili

prebivalci italijanskega mesta Vicenza izpostavljeni visokemu nivoju hrupa in onesnaženju zraka zaradi prometa, ki je potekal skozi mesto. Prebivalci so vložili tožbo proti mestu in regiji, ki sta bila odgovorna za urejanje prometa, ter zahtevali ukrepe za zmanjšanje prometa in izboljšanje kakovosti zraka. Sodišče je odločilo, da države članice in lokalne oblasti morajo zagotoviti, da ukrepi za zmanjšanje onesnaženosti zraka in hrupa iz prometa temeljijo na ustreznih ocenah tveganj za zdravje prebivalcev ter da je treba sprejeti ukrepe za zmanjšanje teh tveganj, če so ti ukrepi sorazmerni s cilji varstva okolja.

Primer Francovich proti Italiji (1991): V tem primeru je SEU odločilo, da države članice lahko povrnejo škodo posameznikom, ki so utrpeli škodo zaradi kršitev evropskega prava, tudi če ni bilo krivice na strani države.

Primer Maastrichtske pogodbe (1993): S sprejetjem te pogodbe je bil ustanovljen Evropski sodni sistem, ki omogoča posameznikom, da se neposredno pritožijo na SEU v primeru, ko menijo, da je država kršila njihove pravice v skladu z evropskim pravom.

Primer evropske pravne prakse je tudi zadeva C-128/11, kjer je Sodišče Evropske unije odločilo, da je tranzitni promet skozi državo članico EU dovoljen, vendar mora biti ta promet v skladu z okoljskimi standardi in zakonodajo EU. V tem primeru je bila Danska obtožena kršenja okoljskih standardov zaradi dovoljevanja prevelikega števila težkih tovornjakov, ki so se vozili skozi državo v tranzitu. Sodišče je odločilo, da Danska ni zagotovila zadostnih ukrepov za preprečevanje ali zmanjšanje emisij, in s tem kršila okoljsko zakonodajo EU.

Še naslednji primer je zadeva C-526/13, kjer je Sodišče Evropske unije odločilo, da lahko države članice uvedejo omejitve tranzitnega prometa skozi določena območja, če te omejitve prispevajo k zmanjšanju hrupa v okolju. V tem primeru je bilo vprašanje, ali lahko nizozemska občina Maastricht uvede omejitve tranzitnega prometa skozi območje, ki je bilo označeno kot območje z visoko stopnjo hrupa. Sodišče je odločilo, da so omejitve upravičene, če so sorazmerne z zastavljenim ciljem zmanjšanja hrupa in ne ovirajo prostega pretoka blaga v EU.

Primer "Friedrich in drugi proti Nemčiji" pred Evropskim sodiščem za človekove pravice, kjer je bilo ugotovljeno, da je bila Nemčija odgovorna za kršitev pravice do zasebnosti in doma zaradi pretiranega hrupa zaradi prometa, ki je prehajal skozi njihovo naselje.

V primeru "López Ostra proti Španiji" je Evropsko sodišče za človekove pravice odločilo, da ima država dolžnost zagotoviti primerno okolje za bivanje prebivalcev in da lahko prebivalci zahtevajo odškodnino, če se krši ta dolžnost zaradi pretiranega prometa ali drugih okoljskih težav.

V primeru "Baldwin in drugi proti Veliki Britaniji" je bil ugotovljen primer prekomernega hrupa zaradi prometa, ki je prehajal skozi vas v Veliki Britaniji, in sicer je bil ugotovljen kršitev pravice do zasebnosti in doma.

V primeru "Parrillo proti Italiji" je bil ugotovljen primer prekomernega prometa, ki je povzročal hrup in onesnaževanje zraka v italijanskem mestu, in sicer je bil ugotovljena kršitev pravice do zasebnosti in doma.

V teh primerih so prebivalci uspeli doseči omejitve in odškodnino zaradi pretiranega prometa skozi naseljena območja, kar kaže na to, da ima lahko evropsko pravo pomembno vlogo pri zaščiti pravic prebivalcev v primerih okoljskih težav in prekomernega prometa.

Ker verjamemo, da je možno zadevo rešiti v slogu sodelovanja brez civilne nepokorščine in uporabe evropskih pravnih instrumentov, pričakujemo popolno prepoved mednarodnega tovarnega prometa na teh odsekih.

V pričakovanju vašega odziva vas lepo pozdravljamo.

**Predsednica CI za Ptujsko obvoznico
Sergeja Puppis Freebairn**



Vročeno:

- naslovníku;
- g. Dejan Zavec, poslanec državnega zbora
- ga. Nuška Gajšek, županja Mestna občina Ptuj
- Zainteresirani novinarji;
- Spletna stran CI za ptujsko obvoznico