

MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO
INŠPEKTORAT REPUBLIKE SLOVENIJE ZA OKOLJE IN ENERGIJO
Dunajska cesta 56
1000 Ljubljana
gp.irsoe@gov.si

Zadeva: Zahteva civilne iniciative za takojšnje ukrepanje zaradi čezmerne onesnaženja zraka in prekomernega hrupa na območju Ptuj–Spuhlja (Ormoška cesta) – kršitev pravice do zdravega okolja in ogrožanje zdravja prebivalcev

Spoštovani,

Civilna iniciativa ZA PTUJSKO OBVOZNICO se na vas obrača s pozivom k **nujnemu ukrepanju** glede **nevzdržnih okoljskih razmer** ob glavni cesti Ptuj–Spuhlja. Na omenjenem območju prihaja do **sistematičnih preseganj predpisanih okoljskih vrednosti** (onesnažen zrak z delci in rakotvornimi snovmi, pretiran hrup), kar resno ogroža zdravje in kakovost življenja prebivalcev. Menimo, da trenutna pasivnost pristojnih organov predstavlja kršitev veljavne zakonodaje in ustavne pravice do zdravega življenjskega okolja, zato v nadaljevanju utemeljujemo naše zahteve po takojšnjih ukrepih. Poziv temelji na uradno izmerjenih podatkih in predpisih, ki vam kot pristojnim institucijam nalagajo dolžnost ukrepanja.

Dejansko stanje

Prekomerne emisije na Ormoški cesti (Ptuj–Spuhlja): Glavna cesta skozi naselje Spuhlja je prometno zelo obremenjena (tranzitna povezava Ptuj–Ormož). Posledično so stanovalci ob cesti izpostavljeni znatnemu onesnaženju zraka. Meritve NLZOH za leti 2021 in 2024 so pokazale, da koncentracije **benzo(a)pirena** v zraku na tem območju **presegajo ciljno letno vrednost 1 ng/m³** – na primer, v letu 2024 je znašala letna povprečna vrednost kar **1,6 ng/m³**, **v določenih mesecih pa narastla tudi na 5,7 ng/m³** ([PR24-PtujZrak-letno2024 \(1\).pdf](#)). To pomeni, da prebivalci **vdihavajo zrak, ki je onesnažen z rakotvornimi snovmi** bistveno nad ravni, ki jo predpisi opredeljujejo kot cilj kakovosti zraka. Tudi koncentracije **PM10 delcev** so visoke; pozimi redno prihaja do več zaporednih dni, ko dnevne vrednosti presega dovoljeno mejo 50 µg/m³ (npr. 31 dni v letu 2024). Čeprav letno povprečje PM10 še ostaja pod mejno vrednostjo, številna dnevna preseganja kažejo na slabo kakovost zraka v hladni sezoni. Glavni vzrok teh povišanih emisij so **izpusti iz prometa** – Ormoška cesta prevzema celoten tranzit, vključno s težkimi tovornjaki, ki skozi Spuhljo **vozijo praktično neprekinjeno podnevi in ponoči**. Zadnji nam dosegljivi uradni podatki PLDP so iz leta 2023 in presega 15000 vozil dnevno, kar pomeni samo na 2,2km dolgem odseku Ptuj-Spuhlja, kjer se izvajajo meritve letno potrošnje goriva preko 920.000L. K onesnaženju zraka prispevajo tudi individualna kurišča v zimskem času, vendar je promet nedvomno **glavni vir delcev in rakotvornih snovi** v tem mikrookolju (izpusti dizelskih motorjev vsebujejo PM10 in policiklične aromatske ogljikovodike). Situacija v Spuhlji je tako resna, da je po besedah strokovnjakov NLZOH eden redkih primerov v državi, kjer prihaja do takšnih preseganj benzo(a)pirena, kar še dodatno poudarja potrebo po takojšnjem lokalnem ukrepanju.

Preseganje ravni hrupa: Poleg zraka je močno obremenjeno tudi zvočno okolje. **Uradne karte hrupa** (pripravljene skladno z Direktivo 2002/49/ES) jasno kažejo, da so v Spuhlji **presežene dovoljene vrednosti hrupa** v okolju. Številne hiše stojijo tik ob cesti, brez ustreznih protihrupnih ograj ali razdalje, zaradi česar so stanovalci izpostavljeni velikemu hrupu od prometa. Nočne meritve presegajo dovoljene nočne nivoje, dnevni hrup pa prav tako presega normative za bivalno okolje. Posledice so vidne v obliki motenj spanja, kroničnega stresa, zmanjšane zmožnosti za počitek ter možnih **zdravstvenih težav**, povezanih s podaljšano izpostavljenostjo hrupu (poškodbe sluha, kardiovaskularne bolezni ipd.). Prebivalci poročajo, da zaradi skoraj neprestanega hrupa ne morejo normalno uporabljati bivalnih površin na prostem (dvorišča, vrtički), v hišah pa tudi ob zaprtih oknih ponoči ni zagotovljenega miru.

Neustrezno ukrepanje do sedaj: Kljub temu, da so bile vse opisane okoliščine dokumentirane in posredovane pristojnim (Mestna občina Ptuj, državni organi) že v preteklih letih, **doslej ni bilo izvedenih učinkovitih ukrepov**, ki bi omilili situacijo. Lokalna skupnost in prizadeti krajanje so se večkrat obrnili na občino in državo z zahtevami po razbremenitvi prometa, vendar je problem še vedno nerešen. Res je, da so se v zadnjih letih izvajali nekateri splošni ukrepi za izboljšanje kakovosti zraka v širšem smislu (npr. spodbujanje daljinskega ogrevanja, ukinitve ognjemetov, uvedba sistema izposoje koles ipd.) , vendar ti **ne rešujejo neposrednega problema** v Spuhlji in na Ormoški cesti. Ključni vzrok – gost in težek promet skozi naselje – ostaja **neomejen**. Opažamo tudi pomanjkanje usklajenih ukrepov med državo in občino: država (kot upravljavec glavne ceste) ni samoiniciativno preusmerila ali omejila tovornega prometa, občina pa ni izkoristila svojih pristojnosti (npr. zaprošena odredba o omejitvi prometa, ureditev obvozov po drugih cestah, pritisk na državo za začasne rešitve). Rezultat je, da **škodljivo stanje traja neprekinjeno** in se v zimskih mesecih vsako leto ponavlja v izrazito poslabšani obliki (onesnažen zrak, smog, povečana koncentracija prašnih delcev in PAH, kar potrjujejo meritve).

Naj ponovno poudarimo: **trajno izpostavljanje prebivalcev čezmernemu onesnaženju in hrupu je nezakonito in nesprijemljivo**. Gre za kršitev temeljne pravice ljudi do zdravega okolja in bivanja. Položaj v Spuhlji in Budini se lahko primerja z izrednim stanjem na področju okolja – podobno kot bi šlo za industrijsko onesnaženje ali elementarno nesrečo, le da je tukaj nevarnost **stalna**. Zato pričakujemo od pristojnih inšpekcijskih služb **takojšen odziv**. Vaša naloga in odgovornost je, da v okviru svojih pooblastil ukrepate, preden pride do še hujših posledic za zdravje (ali celo do neposrednih žrtev zaradi kumulativnih učinkov).

Pravna podlaga in obveznosti

Pričujoči poziv utemeljujemo na vrsti predpisov, ki **vam kot državnemu organu ali nosilcu javnih pooblastil nalagajo dolžnost ukrepanja** v opisanih okoliščinah:

- **Ustava RS (72. člen):** zagotavlja pravico do **zdravega življenjskega okolja**. Država je dolžna zagotavljati pogoje za uresničevanje te pravice, kar vključuje **zaščito pred onesnaženim zrakom in prekomernim hrupom**. Opustitev te dolžnosti pomeni kršitev ustavne pravice prebivalcev navedenega območja.
- **Zakon o varstvu okolja (ZVO-2):** določa temeljna načela varstva okolja in naloge tako države kot lokalnih skupnosti pri **preprečevanju čezmerne obremenitve okolja**. Na podlagi ZVO-2 so sprejeti podzakonski akti, kot sta **Uredba o kakovosti zunanjega zraka** ter **Uredba o arzeniu, kadmiju, niklju in policikličnih aromatskih ogljikovodikih v zunanjem zraku**. Ti predpisi določajo **mejne, ciljne ter alarmne vrednosti** za ključna onesnaževala v zraku in **obveznost spremljanja** kakovosti zraka ter **ukrepanja ob preseganju** predpisanih vrednosti. Za benzo(a)piren je določena

ciljna letna vrednost 1 ng/m³ – v Spuhlji je ta vrednost presežena, kar po uredbi terja pripravo in izvajanje ukrepov za izboljšanje kakovosti zraka. ZVO-2 tudi načeloma določa, da mora v primeru čezmerne obremenitve okolja pristojni organ (lahko lokalna skupnost ali država) **izvesti ukrepe**, da se stanje sanira do dopustnih ravni.

- **Zakon o varstvu javnega reda in miru ter predpisi o prometu:** omogočajo organom (npr. občini v sodelovanju z državo, policiji) uvedbo **posebnih režimov v prometu** zaradi varstva ljudi in okolja. Če promet ogroža varnost ali zdravje, ga je možno omejiti (npr. prepoved prometa za določena vozila na določenih odsekih, časovne omejitve vožnje tovornih vozil skozi naselja ipd.). Občina Ptuj ima pristojnost predlagati takšne ukrepe upravljavcu ceste, državni organi (npr. ministrstvo za infrastrukturo) pa jih lahko formalno sprejmejo. Neposredna pravna podlaga so lahko tudi določbe **Zakona o cestah in Pravilnika o upravljanju cest**, ki predvidevajo **izredne omejitve prometa** zaradi varnostnih ali okoljskih razlogov (smiselno se lahko uporabijo, kadar so življenja in zdravje ogroženi zaradi prometa).
- **Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju in Direktiva 2002/49/ES:** nalagata, da morajo države in lokalne skupnosti **spremljati ravni okoljskega hrupa in ukrepati v primeru preseganja**. Za glavne ceste z več kot 3 milijoni vozil letno (kar Ormoška cesta Ptuj–Spuhlja nedvomno je, glede na ~15.000 vozil dnevno) je potrebno izdelati strateško karto hrupa in **akcijski načrt za zmanjšanje hrupa**. Vprašanje je, ali tak akcijski načrt za Ptuj/Spuhljo obstaja; če ne, gre za opustitev zakonske obveznosti. Če pa obstaja, očitno ni bil realiziran, saj hrup ostaja čezmeren.
- **Direktiva 2008/50/ES (o kakovosti zunanjega zraka) in Direktiva 2004/107/ES:** določata obveznosti držav članic glede **doseganja kakovostnih standardov zraka**. Če pride do prekoračitve mejnih vrednosti (ali ciljne vrednosti v primeru 2004/107/ES za benzo(a)piren), mora pristojni organ pripraviti **načrt kakovosti zraka** z ukrepi za doseg skladnosti v najkrajšem možnem času. Čeprav je benzo(a)piren v EU urejen s ciljno (ne mejno) vrednostjo, to ne pomeni, da preseganje lahko ignoriramo – prav tako je potrebno **stremeti k zmanjšanju koncentracij** na dovoljeno raven. Neizpolnjevanje teh obveznosti lahko v skrajnem primeru vodi tudi v postopke na ravni EU zaradi neizvajanja direktiv.
- **Zakon o inšpekcijskem nadzoru in sektorski predpisi:** Okoljski in zdravstveni inšpektorat imata pristojnost ukrepati, kadar ugotovita kršitve predpisov, ki **škodujejo zdravju ljudi ali okolju**. Po Zakonu o inšpekcijskem nadzoru ste dolžni ob zaznavi protipravnega stanja **odrediti ukrepe za odpravo nepravilnosti**. V konkretnem primeru to pomeni, da lahko okoljski inšpektor odredi občini ali upravljavcu ceste uvedbo omejitev prometa, namestitvev protihrupnih ukrepov ipd.

Iz zgoraj naštetih pravnih podlag izhaja **nedvoumna odgovornost in dolžnost** naslovnikov tega dopisa, da v okviru svojih zakonskih pooblastil **takoj ukrepajo** za zaščito prebivalcev Spuhlje in okoliša. Vsak nadaljnji dan neukrepanja pomeni nadaljevanje nezakonitega stanja, ki ima lahko za posledico hude posledice za zdravje ljudi.

Zahteve civilne iniciative

Na podlagi ugotovljenih dejstev in pravnih obveznosti **civilna iniciativa zahteva, da pristojni organi nemudoma izvedejo naslednje ukrepe:**

1. **Prepoved ali omejitev tovornega prometa na cesti Ptuj–Spuhlja:** Zahtevamo takojšnjo **vzpostavitev omejitev za težka tovorna vozila** na kritičnem odseku skozi naselje. To lahko vključuje **prepoved tranzitnega tovornega prometa** (razen za lokalne dostave) na Ormoški cesti, oziroma **preusmeritev težkega prometa** na druge ustrezne poti izven goste poselitve. Če popolna prepoved ni izvedljiva takoj, naj se uvede **stroga časovna omejitev** (npr. dovoljen tranzit samo med 10h in 18h) ter obvezna zmanjšana hitrost skozi naselje (npr. 30 km/h), podprta z nadzorom. Pričakujemo, da Inšpektorat za okolje v sodelovanju z DRSI in policijo **nemudoma izda odredbo ali predlog za takšno omejitev**, saj promet predstavlja glavni vir čezmernih emisij, zaradi katerih je presežena ciljna vrednost benzo(a)pirena in so ogrožena življenja.
2. **Ukrepe za zmanjšanje hrupa:** Zahtevamo takojšnje ukrepanje za **zmanjšanje prekomernega hrupa**. Določeni ukrep menjave oken na nekaterih hišah se izvaja, vendar je ta ukrep popolnoma nezadosten, saj meritve po menjavi še vedno kažejo v objektih previsok hrup in preseganje PAH. Poleg fizičnih ukrepov naj se uvedejo **ukrepi umirjanja prometa:** strožje omejitve hitrosti (kot že navedeno), pogostejši nadzor hitrosti in teže vozil, sankcioniranje kršiteljev.
3. **Izvedba izrednega nadzora kakovosti zraka in zdravja ljudi:** Predlagamo, da okoljski inšpektorji na terenu izvedejo **izredni nadzor**. Okoljska inšpekcija naj ponovno izmeri koncentracije onesnaževal (v sodelovanju z NLZOH ali ARSO) v kurilni sezoni, da dobi najnovejše podatke o preseganjih in preveri, ali gre morda celo za preseganje kakšne mejne vrednosti (če bi npr. dnevne koncentracije PM10 presegle prag opozarjanja, alarmne vrednosti ipd.). Ti podatki bodo služili kot podlaga za nadaljnje ukrepanje in dokaz o nujnosti sprememb.
4. **Izredna odredba za sanacijo stanja:** izredno varnostno odredbo za odstranjevanje virov onesnaževanja (npr. vlaženje cest, zapora težkih vozil, začasna prepoved delovanja virov onesnaževanja).
5. **Nadzor okoljevarstvenih dovoljenj in soglasij:** pregled skladnosti z obstoječimi okoljevarstvenimi dovoljenji upravljavca ceste ter zahteva po dopolnitvi ali sprožitvi postopkov za izdajo novih soglasij.
6. **Ureditev obveznega monitoringa in poročanja:** naložitev stalnega ali pogostejšega samonadzora kakovosti zraka in hrupa s postavitvijo merilnih postaj, mesečnim poročanjem in sankcijami za neizpolnjevanje.
7. **Izrekanje prekrškovnih sankcij:** izrekanje glob in kazenskih ukrepov za fizične ali pravne osebe ob ugotovljenih kršitvah ZVO-2, uredb o kakovosti zraka, hrupu ter prometnih predpisih.
8. **Začasna prepoved ali omejitev obratovanja virov onesnaževanja.**

9. **Sodelovanje z občino in pospešitev sistemske rešitve (obvoznice):** Pričakujemo, da bosta Ministrstvo za okolje in Ministrstvo za zdravje v okviru svojih pristojnosti **opozorila Ministrstvo za infrastrukturo in Mestno občino Ptuj** na nujnost preusmeritve prometa iz omenjenih naselij. Naj povemo, da je izvedljiva, ker smo jo doživeli v letu 2019, dokler ni Direktorat za ceste in cestni promet uvedel izjeme, ki so popolnoma izničile namen omejitev. Čeprav gradnja ceste ni v vaši neposredni pristojnosti, ste kot varuhi okolja dolžni zagotoviti, da se začasni ukrepi ne vlečejo v nedogled. Zato formalno predlagamo, da se na medresorski ravni odpre nujna razprava: do izgradnje manjkajočega odseka obvoznice naj velja **začasni režim omejitev/preusmeritev prometa**, obenem pa naj se **določi časovnica** dokončanja obvoznice. Ministrstvo za okolje lahko v postopkih umeščanja ceste v prostor pospeši izdajo okoljskega soglasja, če je to še potrebno, ter prioritarno obravnava vse upravne postopke povezane z obvoznico, saj gre za projekt z **velikim vplivom na kakovost življenja in zdravje prebivalcev** (javni interes varstva okolja in zdravja).

Navedeni ukrepi so **minimalni in nujni** za takojšnje zmanjšanje najbolj kritičnih vplivov, dokler ne bo zgrajena obvoznica kot končna rešitev. Opozarjamo, da ima Mestna občina Ptuj kot lokalna oblast **dolžnost in tudi pristojnost zahtevati od upravljavca ceste (DRSI) preusmeritev prometa ter poskrbeti za varnost v naselju** (npr. zaščita pešcev, omejitve hitrosti) – pričakujemo, da boste z inšpekcijskimi ukrepi občino k temu zavezali oziroma ji odredili izvedbo navedenih ukrepov v sodelovanju z državo.

Rok in nadaljnji postopki: Zahtevamo, da nas o **ukrepih, ki jih boste sprejeli**, obvestite v **roku 15 dni** od prejema tega dopisa. Ta zahteva po hitrem odzivu temelji na nujnosti situacije – prebivalci območja že predolgo trpijo posledice neukrepanja. V primeru, da v navedenem roku ne prejmemo zadovoljivega odgovora in ne bo zaznani konkretnih ukrepov na terenu, si civilna iniciativa pridržuje pravico **uveljavljati pravno varstvo po sodni poti** (vključno z upravnim sporom ali drugimi pravnimi sredstvi zoper pristojne organe zaradi opustitve dolžnega ravnanja). Upamo, da to ne bo potrebno in da boste prisluhnili našemu utemeljenemu pozivu.

Zahvaljujemo se vam za takojšnjo pozornost tej zadevi. Vaše odločne poteze v prid varstva okolja in zdravja bodo pozdravili ne le krajanje Spuhlje, temveč širša javnost, ki spremlja to problematiko.

S spoštovanjem,

Civilna iniciativa za izgradnjo Ptujске obvoznice
Mitja Krapša, predstavnik

Priloge:

- Poročilo NLZOH za leto 2024 – kakovost zraka Ptuj (izvleček) ([PR24-PtujZrak-letno2024 \(1\).pdf](#)) ([PR24-PtujZrak-letno2024 \(1\).pdf](#))
- Poročilo NLZOH za leto 2021 – kakovost zraka Ptuj (izvleček) ([PR21-PtujZrak-letno2021.pdf](#)) ([PR21-PtujZrak-letno2021.pdf](#))

- Izsek strateške karte hrupa za Spuhljo (MRNO, vir: MOP) ([Dopis Ministrstvo za zdravje - Civilna iniciativa ZA ptujsko obvoznico.pdf](#))
- Dopis civilne iniciative MO Ptuj z dne 26.3.2025 (zahteva za ukrepanje, na znanje inšpekcijam)
- Odgovor MO Ptuj z dne 5.4.2025 (št. _____, podpis Z. Bezjak) – navedeni obstoječi ukrepi občine ([Odgovor - Zdenka Bezjak - Prekoračenje mejnih vrednosti benzo\(a\)pirena .pdf](#))