

Civilna iniciativa ZA ptujsko obvoznico
Mitja Krapša – predsednik
Spuhlja 91d, 2250 Ptuj
e-naslov: civilna.iniciativa@ptujskaobvoznica.com

Ministrstvo za naravne vire in prostor
Direktorat za prostor in graditev
Dunajska cesta 48
1000 Ljubljana
gp.mnvp@gov.si

Ptuj, 26. 6. 2026

**PRIPOMBE IN PREDLOGI CIVILNE INICIATIVE ZA PTUJSKO OBVOZNICO
K JAVNI OBJAVI ŠTUDIJE VARIANT / PREDINVESTICIJSKE ZASNOVE IN
OKOLJSKEGA POROČILA
V POSTOPKU PRIPRAVE DPN ZA GLAVNO CESTO PTUJ–MARKOVCI**

Zadeva: DPN Ptuj – Markovci

Sklic: javna objava študije variant/predinvesticijske zasnove in okoljskega poročila v postopku priprave državnega prostorskega načrta za glavno cesto Ptuj–Markovci, objavljena na GOV.SI dne 25. 5. 2026, z rokom za pripombe do 26. 6. 2026 do 23.59.

1. Uvodno stališče Civilne iniciative

Civilna iniciativa ZA ptujsko obvoznico poudarja, da ne nasprotuje izgradnji obvoznice in ne nasprotuje predlagani osnovni trasi optimizirane variante S5. Nasprotno: prometna razbremenitev Budine, Spuhlje, Ptuja in širšega območja je nujna, utemeljena z javnim interesom, varstvom zdravja ljudi, prometno varnostjo in zmanjšanjem obstoječih okoljskih obremenitev.

Te pripombe zato niso usmerjene v zavračanje projekta, ampak v zahtevo, da se projekt izboljša, dopolni in zavaruje pred zavlačevanjem ali opustitvijo. Pred dokončno potrditvijo DPN je treba zagotoviti gradbene, okoljske, hidrološke, prometno-varnostne in prostorske rešitve, ki bodo dejansko varovale prebivalce in okolje ter ne bodo omogočale, da bi se začasne obremenitve spremenile v trajno stanje.

Posebej poudarjamo: razprava ne sme biti preusmerjena v politično ali interesno zavračanje trase kot take. Prebivalci neposredno obremenjenih območij Budine in Spuhlje praviloma zahtevamo boljšo zaščito in hitrejšo izvedbo razbremenitve, ne pa ponovnega začetka umeščanja v prostor.

2. Procesna pripomba glede tveganja opustitve ali ponovnega umeščanja trase

Civilna iniciativa je vpogledala v izpis Portala javnih naročil, ki ga prilagamo kot Prilogo 1. Iz objave št. 008543/2018-EUe38/04, objavljene 16. 6. 2026, izhaja, da gre za obvestilo o spremembi pogodbe za naročilo »Izdelava študije variant / predinvesticijske zasnove za glavno cesto Ptuj - Markovci«. Naročnik je DARS d.d., izbrani ponudnik pa ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.

Iz objave nadalje izhaja, da je bila osnovna pogodba sklenjena 10. 4. 2019, da je predmet aneksa št. 9 podaljšanje obdobja, za katero je sklenjena osnovna pogodba, ter da se obdobje po aneksu št. 9 podaljša do 10. 4. 2027, tj. za 12 mesecev na skupno 96 mesecev. Zato ne gre zgolj za tehnično nepomembno podaljšanje, temveč za dejstvo, da postopek priprave ŠV/PIZ in strokovnih podlag za DPN traja praktično osem let od sklenitve osnovne pogodbe.

Kot razlog za spremembo so v objavi navedena odstopanja od terminskega plana priprave DPN zaradi zamikov pri izdelavi strokovnih podlag za ŠV/PIZ, vključno z GTE in drugimi strokovnimi podlagami, dolgotrajna usklajevanja z DRSV glede Analize tveganja za podzemne vode in Ocene vpliva na podzemne vode (Priloga 5), HMŠ in HHŠ ter usklajevanja z MOPE/DzO glede področja okolja (tla in odpadki) in prometne politike.

Ti navedeni razlogi neposredno potrjujejo, da so vprašanja podzemnih voda, hidrologije in hidravlike, okolja, tal, odpadkov ter prometne politike še vedno bistvena odprta strokovna vprašanja. Zato jih ni dopustno odložiti na poznejše faze ali obravnavati kot nebistvene pripombe javnosti.

Hkrati objava navaja, da sprememba ne spreminja splošne narave javnega naročila, ker predmet osnovne pogodbe, temeljni cilj in namen ostajajo nespremenjeni. Ta navedba je pomembna: od investitorja in pripravljavca zahteva jasno, pisno in javno potrditev, da pogodbeno podaljšanje ni namenjeno opustitvi razgrnjene optimizirane variante S5 oziroma prikritega začetku novega umeščanja, ampak zgolj dokončanju in dopolnitvi obstoječe dokumentacije.

Če bi se kljub temu izkazalo, da se pogodbeno podaljšanje uporablja za bistveno spremembo smeri postopka, za pripravo nove variante ali za opustitev zdaj razgrnjene rešitve, bi bilo to treba izrecno javno razkriti in voditi skozi nov pregleden postopek z učinkovitim sodelovanjem javnosti. Javna razgrnitev ne sme biti zgolj formalnost, če se dejanske odločitve sprejemajo drugje.

Zahtevamo, da MNVP, MZI in DARS v stališčih do pripomb izrecno pojasnijo:

- ali je aneks št. 9 res sklenjen za podaljšanje osnovne pogodbe do 10. 4. 2027 in katere naloge še niso zaključene;
- katere strokovne podlage iz objave so še predmet usklajevanja ali dopolnjevanja (GTE, podzemne vode, ocena vpliva na podzemne vode, HMŠ, HHŠ, tla in odpadki, prometna politika);
- ali so bile te strokovne podlage v času javne razgrnitve že dokončane, recenzirane in javno dostopne;
- ali podaljšanje pomeni dopolnitev obstoječe optimizirane variante S5 ali pripravo novega oziroma bistveno spremenjenega postopka umeščanja;
- ali obstaja kakršnakoli odločitev, usmeritev, sklep, projektna naloga ali pogodbeno navodilo, da se trenutno razgrnjena rešitev opusti;
- kako bo zagotovljeno, da bodo stališča do pripomb upoštevala tudi dejstvo, da so po navedbah samega naročnika prav podzemne vode, hidrologija/hidravlika, okolje in prometna politika razlogi za nadaljnje dopolnjevanje gradiv.

3. Učinkovito sodelovanje javnosti in pravica do obrazloženih stališč

Javno naznanilo določa, da lahko javnost poda pripombe in predloge na študijo variant ter okoljsko poročilo, pripravljavec in pobudnik pa jih bosta skupaj z investitorjem in izdelovalci analizirala ter objavila stališča do pripomb. Zato zahtevamo, da so stališča do teh pripomb vsebinska, konkretna in preverljiva.

Splošni odgovori v smislu “pripomba se ne upošteva” ali “zadeva bo obravnavana v naslednjih fazah” ne zadoščajo, kadar gre za vprašanja zdravja ljudi, hrupa, kakovosti zraka, podtalnice, varstva divjadi, prometne varnosti in možnosti, da se postopek dejansko zavleče za več let. Za vsako bistveno pripombo je treba navesti strokovno podlago, dokument, izračun, risbo oziroma pravno podlago, na kateri temelji odgovor.

4. Pokriti vkop, protihrupna zaščita in zaščita prebivalcev

Na javnih predstavitvah in v okviru medresorskih usklajevanj je bil po naših informacijah predstavljen oziroma pričakovan bistveno daljši pokriti vkop, kot je razvidno iz trenutno razgrnjene dokumentacije. Zaključek pokritega vkopa je po naši oceni umeščen preblizu stanovanjskih območij, pri čemer predvidena protihrupna zaščita ne zagotavlja zadostne zaščite prebivalcev pred hrupom, emisijami in poslabšanjem kakovosti bivanja.

Zahtevamo pojasnilo, zakaj je prišlo do odstopanja od predhodno predstavljenih izhodišč, kdo je takšno spremembo odobril, na kateri strokovni podlagi in s kakšno primerjalno analizo vplivov. Zahtevamo tudi prikaz vplivov krajšega pokritega vkopa na hrup, zrak, zdravje ljudi, vidno izpostavljenost ceste in vrednost stanovanjskih objektov.

Predlagamo, da se v nadaljnjo dokumentacijo vključi podaljšanje pokritega vkopa oziroma primerljivo učinkovita rešitev, ki bo preprečila, da bi se prometni koridor končal neposredno pred poselitvijo. Posebej je treba obdelati prehode iz pokritega vkopa v odprti oziroma globoki vkop, saj so ti pogosto najproblematičnejša območja za širjenje hrupa in emisij.

Zahtevamo, da se protihrupni ukrepi ne določijo zgolj po minimalni skladnosti z mejnimi vrednostmi, temveč po načelu preprečevanja poslabšanja bivalnega okolja. Kjer so prebivalci že danes izpostavljeni prekomernim obremenitvam, ni dopustno načrtovati rešitve, ki zgolj formalno prestavi problem ali ga podaljša za nedoločen čas.

5. Hrup: metodologija, vhodni podatki, 24-urna izpostavljenost in monitoring

Okoljsko poročilo mora obravnavati dejansko izpostavljenost prebivalcev hrupu in ne sme temeljiti na poenostavljenih ali nepopolnih vhodnih podatkih. Zahtevamo preveritev, da so bili uporabljeni aktualni prometni podatki, realni deleži težkega tovornega prometa, realne hitrosti, nočni promet, tranzitni tokovi in pričakovani scenariji po odprtju odseka Markovci–Gorišnica–Ormož ter morebitnih hrvaških navezav.

Izračuni hrupa morajo biti izvedeni po veljavni metodologiji, vključno z ustreznimi kazalniki dnevne, večerne in nočne obremenitve. Posebej zahtevamo obravnavo 24-urne izpostavljenosti, nočnega hrupa, konic tovornega prometa, zaviranja in pospeševanja pri priključkih ter odbojev zvoka na območjih vkopov, zidov, protihrupnih ograj in pozidanih območij.

Zahtevamo, da se pred potrditvijo DPN izvede neodvisna revizija hrupnih modelov za območja Budina, Spuhlja in Markovci ter za vse začasne prometne navezave. Po izgradnji mora biti izveden obvezni monitoring hrupa, z jasno določeno obveznostjo dodatnih ukrepov, če se napovedi izkažejo za prenizke.

6. Kakovost zraka: benzo[a]piren, PM10, PM2,5, NO2 in kumulativni vplivi

Civilna iniciativa opozarja, da so na območju Budine, Spuhlje in širšega Ptuja okoljske obremenitve z delci in benzo[a]pirenom že danes resen problem. Zato ni sprejemljivo, da bi se kot začasna rešitev za nedoločen čas ohranjal ali celo krepil promet skozi naseljena območja, ne da bi bili določeni takojšnji, merljivi in izvršljivi omilitveni ukrepi.

Zahtevamo, da okoljsko poročilo jasno obravnava najmanj naslednje scenarije:

- stanje brez izvedbe DPN;
- stanje z izvedbo odseka Markovci–Gorišnica–Ormož, vendar brez izvedbe Ptuj–Markovci;
- stanje z začasno navezavo na obstoječe ceste skozi ali ob naseljih;
- stanje po odprtju celotnega koridorja;
- kumulativne vplive skupaj z drugimi državnimi cestnimi projekti, tranzitom Hrvaška–Slovenija in lokalnim prometom;
- gradbeno fazo, vključno s prašenjem, izpusti gradbene mehanizacije, transporti materiala in zaporami.

Pri benzo[a]pirenu ni dovolj ugotovitev, da promet ni edini ali glavni vir. Če je okolje že obremenjeno, mora vsak nov ali začasno povečan vir obremenitev prestati strožjo presojo z vidika kumulativnega učinka in načela previdnosti. Zahtevamo tudi program meritev kakovosti zraka pred gradnjo, med gradnjo in po odprtju, z javno objavo rezultatov.

7. Začasne prometne rešitve ne smejo postati trajna okoljska obremenitev

Posebej opozarjamo na nevarnost, da bi se zaradi časovnega zamika med posameznimi odseki cestnega koridorja promet začasno, a v praksi za več let ali celo več kot desetletje, usmerjal po obstoječih cestah skozi obremenjena naselja. Takšna rešitev bi bila v nasprotju z osnovnim ciljem DPN, ki je razbremenitev obstoječega cestnega omrežja in izboljšanje kakovosti bivanja.

Zato zahtevamo, da se v dokumentaciji jasno navede najdaljše dopustno trajanje začasnih prometnih navezav, pričakovane prometne obremenitve, delež tovornega prometa, obvezni protihrupni in varnostni ukrepi ter odgovornost investitorja za njihovo izvedbo. Začasna rešitev brez časovne omejitve ni sprejemljiva. Če obstaja realna možnost, da bo povezava Ptuj–Markovci odložena do leta 2038 ali pozneje, mora okoljsko poročilo obravnavati tudi ta scenarij kot samostojen, ne kot zanemarljivo prehodno stanje.

8. Podtalnica, poplavna varnost in vodni režim

Prebivalci izražajo resno zaskrbljenost glede vpliva posega na podtalnico, odvodnjavanje, vodni režim in poplavno varnost. Trasa posega v prostor, kjer so vodnogospodarske razmere občutljive, razgrnjeni povzetek pa sam navaja prestavitve oziroma prečkanje vodotokov, vodnogospodarske ureditve, regulacije in protipoplavni nasip.

Zahtevamo podrobno hidrogeološko analizo, ki mora obravnavati vplive pokritega vkopa, globokih vkopov, kesonov, zidov, nasipov, odvodnjavanja ceste, zadrževanja onesnaženih padavinskih voda, vplivov na bližnje objekte in vplivov na režim podtalnice. Posebej je treba obdelati razmere pri Rogoznici, Studenčnici, območju Puhovega mostu, kanalu HE Formin in območjih, kjer cesta prečka ali spreminja obstoječe odvodne poti.

Zahtevamo neodvisno strokovno preveritev vseh rešitev, ki posegajo v podtalnico ali spreminjajo poplavno varnost. V dokumentaciji mora biti jasno določeno, kdo odgovarja za škodo, če bi zaradi

posega prišlo do dviga podtalnice, zamakanja objektov, poslabšanja poplavisne varnosti ali onesnaženja voda.

9. Divjad, habitatna povezljivost in prometna varnost

Trasa poteka po območju travnikov, polj, vodotokov in habitatov, kjer so znane selitvene poti divjadi. Iz razgrnjene dokumentacije javnosti niso dovolj jasno razvidne lokacije varovalnih ograj, podhodov, nadhodov oziroma drugih prehodov za živali. To je pomembno tako z vidika varstva živali kot z vidika prometne varnosti.

Zahtevamo, da se pred potrditvijo DPN izdela oziroma javno predstavi strokovna podlaga o migracijskih poteh divjadi in drugih živali. Na njeni podlagi je treba določiti varovalne ograje, usmerjevalne ograje, podhode, nadhode, prepuste in zelene koridorje. Lokacije ne smejo biti določene zgolj po tehnični priročnosti, ampak po dejanskih migracijskih poteh.

Posebej zahtevamo, da so prehodi za živali funkcionalni, dovolj široki, pravilno osvetljeni oziroma neosvetljeni glede na vrsto, povezani z vegetacijo in redno vzdrževani. Nezadostni prepusti, ki so formalno označeni kot prehodi, dejansko pa jih živali ne uporabljajo, ne zadoščajo.

10. Natura 2000 in neizvedljive alternative

Na javni razgrnitvi so bili med nasprotniki trase tudi posamezniki iz sosednjih občin, ki zahtevajo obvoznico čez krajinski park oziroma območje Šturmovce. Civilna iniciativa poudarja, da neizvedljiva ali že zavrnjena alternativa ne more predstavljati strokovno utemeljenega razloga za opustitev trenutno predvidene trase. Če je bilo za posamezno varianto ugotovljeno, da ni izvedljiva zaradi prostorskih, tehničnih, okoljskih, naravovarstvenih ali drugih razlogov, njeno ponavljanje samo po sebi ne more biti razlog za vrnitev postopka na začetek.

Varovana območja narave zahtevajo posebno presojo sprejemljivosti vplivov plana, kadar bi plan lahko pomembno vplival na varovano območje sam po sebi ali v povezavi z drugimi plani. Zato mora biti vsako morebitno vračanje k variantam, ki posegajo v takšna območja, posebej utemeljeno in ne sme služiti kot instrument zavlačevanja obvoznice.

Civilna iniciativa zato zahteva, da MNVP jasno loči med pripombami, ki zahtevajo izboljšanje obstoječe rešitve, in pripombami, ki bi dejansko pomenile opustitev trase oziroma vračanje na variante, za katere so bile že ugotovljene resne omejitve. V stališčih do pripomb naj se izrecno navede, da zahteve po neizvedljivih alternativah ne bodo uporabljene kot razlog za ustavitev ali ponovno umeščanje osnovne trase, če za to ni nove strokovne podlage.

11. Primer dobre prakse: pokritje prometnega koridorja

Predlagamo, da investitor in izdelovalci dokumentacije preverijo primerljive rešitve iz tujine, zlasti primere pokritja prometnih koridorjev skozi ali ob naseljenih območjih. Kot primer dobre prakse navajamo Einhausung Hösbach v Nemčiji. Ne trdimo, da je ta rešitev neposredno prenosljiva v vseh tehničnih elementih, vendar dokazuje, da so pri prometnicah ob naseljih možne bistveno ambicioznejše rešitve zaščite prebivalcev, kot zgolj minimalne protihrupne ograje.

Takšen primer bi bil lahko kljub daljši izvedbi bolj sprejemljiv in cenejši, saj ne predstavlja posegov v podtalnico, ob enem pa zadrži hrup, delce in pline izven poseljenih območij. Da se ga tudi pozeleniti in s tem avtomatsko rešiti prehode za divjad.

Zahtevamo, da se v nadaljnjem načrtovanju preveri možnost podaljšanja pokritega vkopa, delnega pokritja najbolj obremenjenih prehodnih območij, kombinacije pokritega vkopa in absorpcijskih protihrupnih ureditev ter dodatnih zelenih in varovalnih pasov.

12. Prometna varnost, lokalne povezave in funkcionalnost rešitve

Razgrnjeni povzetek navaja, da je glavna cesta načrtovana kot dvopasovna cesta z izvennivojskimi križanji in priključki za projektno hitrost 100 km/h na odprtem delu trase. Takšna ureditev lahko izboljša pretočnost in varnost, vendar mora biti hkrati zagotovljena popolna funkcionalnost lokalnega prometa, pešcev, kolesarjev, kmetijske mehanizacije in dostopov do zemljišč.

Zahtevamo, da se vse prekinjene lokalne povezave nadomestijo z enakovrednimi in varnimi povezavami ter da se javnosti pregledno predstavi, kako bodo urejeni dostopi do kmetijskih zemljišč, hiš, gospodarskih objektov, lokalnih cest, kolesarskih povezav in pešpoti. Nobena lokalna skupnost ne sme ostati s poslabšano dostopnostjo kot posledico državnega projekta.

Posebej zahtevamo tudi obravnavo prometne varnosti na območjih priključkov Ptuj, Spuhlja in Markovci, na območju Puhovega mostu in novega mostu za lokalni promet ter na območjih, kjer bo v času gradnje promet preusmerjen ali omejen.

13. Javni interes: hitra izvedba ob hkratni izboljšavi projekta

DPN Ptuj–Markovci je bil v postopku več kot dve desetletji. Prebivalci ob obstoječih cestah so v tem času nosili realne posledice tranzitnega prometa, hrupa, emisij, vibracij, prometnega tveganja in poslabšane kakovosti življenja. Zato ni sprejemljivo, da se postopek po javni razgrnitvi uporabi za novo večletno zavlačevanje brez jasne odgovornosti.

Civilna iniciativa zato zahteva dvojno zavezo: prvič, da se projekt izboljša v korist prebivalcev in okolja; drugič, da se postopek ne vrne neutemeljeno na začetek. Vsako nadaljnje zavlačevanje mora biti javno obrazloženo z navedbo odgovornega organa, pravne podlage, strokovnih razlogov, časovnice in posledic za prebivalce.

14. Konkretna zahteva Civilne iniciative

Na podlagi navedenega zahtevamo, da pripravljavec, pobudnik, investitor in izdelovalci dokumentacije pred nadaljevanjem postopka oziroma v okviru stališč do pripomb:

1. pisno potrdijo, da Civilna iniciativa podpira cilj razbremenitve in da njene pripombe niso nasprotovanje obvoznici ali osnovni trasi;
2. pojasnijo vsebino in namen aneksa št. 9 oziroma podaljšanja osnovne pogodbe do 10. 4. 2027, vključno z vprašanjem, katere strokovne podlage še niso zaključene in ali gre za dopolnitev obstoječe rešitve ali za pripravo novega umeščanja;
3. jasno potrdijo, ali obstaja kakršnakoli odločitev ali namera opustitve trenutno razgrnjene variante S5;
4. pripravijo primerjalno obrazložitev razlik med predhodno predstavljenimi rešitvami pokritega vkopa in trenutno razgrnjeno dokumentacijo;
5. preverijo in projektno obdelajo podaljšanje pokritega vkopa oziroma enakovredne ukrepe zaščite prebivalcev;
6. izvedejo neodvisno revizijo hrupnih izračunov, zlasti za Budino, Spuhljo, Markovce in začasne navezave;
7. obdelajo scenarij večletne začasne prometne navezave kot samostojen okoljski scenarij, ne kot zanemarljivo prehodno stanje;
8. kvantificirajo vplive na kakovost zraka, vključno z delci PM10, PM2,5, NO2 in benzo[a]pirenom, ter kumulativne vplive obstoječega in prihodnjega prometa;

9. določijo program meritev hrupa in kakovosti zraka pred gradnjo, med gradnjo in po odprtju ceste, z javno objavo podatkov;
10. pripravijo podrobno hidrogeološko in poplavno analizo ter neodvisno revizijo rešitev, ki vplivajo na podtalnico in vodni režim;
11. javno predstavijo varovalne ograje, podhode, nadhode in druge ukrepe za divjad na podlagi strokovne podlage o migracijskih poteh;
12. jasno ločijo pripombe, ki zahtevajo izboljšanje trase, od zahtev po neizvedljivih alternativah, ter ne uporabijo slednjih kot razlog za ustavitev postopka;
13. preverijo primere dobre prakse pokritja prometnih koridorjev in jih primerjajo s trenutno predvidenimi ukrepi;
14. zagotovijo, dačasne prometne rešitve ne bodo trajale brez časovne omejitve in brez takojšnjih omilitvenih ukrepov;
15. v stališčih do pripomb podajo konkretne, argumentirane, preverljive in javno objavljene odgovore na vsako bistveno pripombo.

15. Zaključek

Civilna iniciativa ZA ptujsko obvoznico podpira izgradnjo obvoznice in ne zahteva spremembe osnovne trase. Zahtevamo pa, da se projekt dopolni z rešitvami, ki bodo zagotavljale učinkovito zaščito prebivalcev, varovanje podtalnice, zaščito divjadi, zmanjšanje hrupa, zmanjšanje negativnih vplivov na kakovost zraka ter varno in funkcionalno prometno ureditev.

Hkrati odločno nasprotujemo možnosti, da bi se pripombe javnosti ali neizvedljive alternativne pobude uporabile kot izgovor za opustitev sedanje trase in novo večletno umeščanje v prostor. Po več kot dvajsetih letih postopka je javni interes v tem, da se razbremenitev izvede, vendar strokovno, okoljsko odgovorno in z večjo zaščito ljudi, ne pa z novim zavlačevanjem.

Pričakujemo, da bodo pripombe obravnavane strokovno, argumentirano, javno in v skladu z načelom varovanja zdravja ljudi, varstva okolja, transparentnosti in učinkovitega sodelovanja javnosti.

Civilna iniciativa ZA ptujsko obvoznico
Mitja Krapša – predsednik

Civilna iniciativa ZA ptujsko obvoznico – pripombe k javni razgrnitvi DPN Ptuj–Markovci

- GOV.SI: Državni prostorski načrt za glavno cesto Ptuj–Markovci, javna objava z dne 25. 5. 2026 in rokom do 26. 6. 2026 do 23.59.
- MNVP: Javno naznanilo o javni objavi študije variant/predinvesticijske zasnove in okoljskega poročila v postopku priprave DPN za glavno cesto Ptuj–Markovci, št. 350-08-53/2005-MOP-645.
- MNVP/ZUM: Povzetek za javnost, Državni prostorski načrt za glavno cesto Ptuj–Markovci, ŠV/PIZ, april 2026.
- GOV.SI: Celovita presoja vplivov na okolje – opis namena CPVO, vsebine okoljskega poročila, javne razgrnitve in presoje sprejemljivosti na varovana območja.
- **Portal javnih naročil: objava št. 008543/2018-EUe38/04 / URL objave 1112782, Obvestilo o spremembi - splošno področje, objavljeno 16. 6. 2026; aneks št. 9 za naročilo »Izdelava študije variant / predinvesticijske zasnove za glavno cesto Ptuj - Markovci«.**

S spoštovanjem,

Civilna iniciativa ZA ptujsko obvoznico,
Mitja Krapša – predsednik
civilna.iniciativa@ptujsk

