

Dopolnjen osnutek Odloka o Občinskem podrobnem prostorskem načrtu (OPPN) za vzhodno obvozno cesto mesta Murska Sobota

OBJAVA STALIŠČ DO PODANIH PRIPOMB V ČASU JAVNE RAZGRNITVE

Javna razgrnitev je bila na sedežu uprave MOMS, delno je bilo gradivo razgrnjeno tudi na mestnih četrti in v KS Nemčavci od 10. avgusta do 11. septembra 2012; javna obravnava je bila izvedena dne 5. septembra 2012 ob 17.00 uri v veliki sejni dvorani Mestne občine Murska Sobota.

Mestni svet Mestne občine Murska Sobota je na 16. redni seji, dne 24. januarja 2013, obravnaval dopolnjeni osnutek Odloka o Občinskem podrobnem prostorskem načrtu (OPPN) za vzhodno obvozno cesto mesta Murska Sobota v I. obravnavi in ga s sklepom sprejel. Obenem je bil sprejet sklep s katerim so bila potrjena tudi stališča do pripomb javnosti prejetih v času javne razgrnitve, ki so jih pripravili mestna uprava in načrtovalci.

Na podlagi 60. člena s smiselno uporabo določb 50. člena Zakona o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07 in 70/08-ZVO-1B, 108/09, 80/10-ZUPUDPP, 106/10 popr., 43/11-ZKZ-C, 57/12 in 57/12-ZUPUDPP-A, 109/12) občina mora preučiti pripombe in predloge javnosti in do njih zavzeti stališče, ki ga objavi na krajevno običajen način in v svetovnem spletu.

Tako se pripombe in stališča objavijo na spletni strani <http://www.murska-sobota.si> ter na oglasni deski v prostorih Mestne občine Murska Sobota, Kardoševa ulica 2, Oddelek za infrastrukturo, okolje in prostor ter gospodarske javne službe (III. vhod, 2 nadstropje). V Soboških novinah, zaradi izredne obsežnosti gradiva, objave pripomb in stališč ni bilo možno izvesti – se pa v Soboških novinah objavi obvestilo kje je možno najti pripombe in stališča.

Tabela pripomb in stališč:

1.	PRIPOMBA	g. Kuzmič – vprašal je kakšna je protihrupna zaščita za zadnje tri hiše na Plesah.
	STALIŠČE	<i>Odgovor podan na javni obravnavi: Gradnja odseka od Panonske ulice do ulice Plese bo v dveh etapah. V kolikor se bo ta odsek gradil z južno obvoznico v tej fazi ni predvidene proti hrupne zaščite; v končni fazi, ko se bo gradila vzhodna obvozna cesta, predvidena takoj po zaključku izgradnje južne obvoznice, pa se bo tu predvidela protihrupna ograja. V kolikor bo akt OPPN pravočasno končan, se bo izvajala takoj končna faza, torej s protihrupno ograjo. Tudi za to obvoznico bodo predpisani monitoringi (meritve okoljskih vplivov med uporabo same obvoznice skozi določeno časovno obdobje), v primeru, da se pokažejo odstopanja od dovoljenih vplivov bo potrebno dodatno uvesti omilitvene ukrepe. V odloku je sledeč zapis: »Izvedba protihrupne ograje za zaščito stanovanjskih hiš ob Poljski ulici (naselje Bakša) se izvede v dveh delih: ob vzhodni bankini trase obvoznice (min. 1,6 m od zunanjega roba vozišča) v dolžini cca. 165 m (od tega v 1. etapi samostojne vključitve južne obvozne ceste 141 m) ter</i>

2.	PRIPOMBA	g. Sečko Milan – navedel je, da je na poti ob južni strani Ledave kar velik »promet«, poleg avtomobilov, je veliko sprehajalcev in kolesarjev; vprašal je kako je kolesarska pot vključena v obvoznico in ali se bo po njej lahko varno prišlo do Ekonomske šole.
	STALIŠČE	<i>Odgovori podani na javni obravnavi:</i> <i>g. Ōri – ZEU-DNI - v sklopu obvoznice kolesarske poti in hodniki za pešce niso predvideni; te so zasnovane na območju križanj skupaj s hodniki za pešce. Ta pot ob južni strani Ledave se v podhodu križa z obvoznico, tako, da bo uporaba potekala nemoteno. Prečkanje Ledave za pešce in kolesarje torej z VOC ni predvideno, smo pa varno pot do Ekonomske šole obravnavali pred leti v posebni študiji, ki predvideva brv za te namene preko Puconskega potoka iz smeri mesta preko Klavniške ulice.</i> <i>G. Štihec - župan - ker je del Noršinske ulice že obnovljen in so izvedeni hodniki za pešce ter kolesarska pot na obeh straneh, je smiselno, da se taka zasnova v prihodnosti nadaljuje po celi Noršinski ulici, tako bi bila zagotovljena varnost tudi za pešce in kolesarje, ki tu gredo v smeri Rakičana.</i>
3.	PRIPOMBA	ga. Serec Andreja – Poljska ulica 12 – (tudi v imenu vseh stanovalcev Poljske ulice), navedla je več pripomb: a) dvomi o strokovnosti študije, meni da, »ne pije vode«; b) objekti v Poljski ulici so bili zgrajeni v letu 1913 v naslednjem letu bo ulica dopolnila 100 let; podati odgovor za rušitev male hiške; c) kako se je upoštevalo arheološko najdišče na Plesi; d) v zapisnik se naj zapiše, da dajejo pripombo vseh stanovalcev, ki so jo dali že leta 1993; e) meni, da tukaj za zdravje ni poskrbljeno; ali okoljska študija obravnava tudi tresljaje in ali bo to zajeto v monitoringe; f) objekti v ulici so stari 100 let; naj k študiji pristopijo tudi arhitekti ter preučijo ali bodo temelji zdržali, ali bo potrebno na novo graditi ali pa se odseliti; g) otroci gredo v šolo od 4 leta naprej, kako bodo hodili v šolo, kje je varna pot za šolo;

- h) leta 1993 so pisno zahtevali, da se naj vzhodna obvoznica preseli na vzhodno stran rakičanskega pokopališča – kot »opcija B«;
- i) rondo se je na Panonski pomaknil nekoliko na sever zaradi ohranjanja drevoreda, vendar je sedaj bliže hišam, oddaljen je le 60 m, prej pa je bil 90 m; sedaj je tu dvopasovnica; med gradnjo bo prah in kako bodo živeli občani in prehajali cesto v času gradnje;
- j) meni, da so rondoji najslabša rešitev, na njihovi ulici sta predvidena celo dva, meni, da je tu največ izpušnih plinov, hrupa in, da rondoji niso rentabilni;
- k) podali bodo tudi pisne pripombe;
- l) kasneje je vprašala, zakaj se ni upoštevala varianta na vzhodni strani pokopališča Rakičan in kako bi se počutili, če bi živeli ob obvoznici; poudarila je, da so enakovredni občani in, da bodo šli v medije;
- m) v pisni obliki hočejo imeti finančno konstrukcijo – primerjavo med varianto A in varianto B; menila je, da bi varianta B bila cenejša saj ne bi bilo treba izvesti dveh krožišč.

STALIŠČE

Delni odgovori podani na javni obravnavi:

g. Ficko - DRSC — krožišča so danes najboljše in najbolj optimalna rešitev, bolj od navadnih križišč, ker se promet odvija tekoče; še bolj pa to velja za spiralni oz. turbo rondo, kot bo ta na Panonski ulici. Tudi prometna varnost in vplivi na okolje so bistveno boljši. Gradnja dveh krožišč je dejansko cenejša kot recimo 700 m daljša trasa ceste. V času gradnje se mora na račun investitorja zagotoviti vse obvozne ceste za stanovalce in druge uporabnike; na hišah se lahko izvede posnetek stanja, lahko se izvedejo sondiranja in se zagotovi sanacija hiš. Pri bistveno težjih gradbenih posegih na drugih gradbiščih ni bilo nobenih problemov. Monitoringi se izvajajo vsaj 10 let v času uporabe ceste, zato se naknadni omilitveni ukrepi oz. sanacije še vedno lahko izvedejo.

g. Štihec - župan – dimenzioniranje same ceste in krožišč se je izvedlo na podlagi prognoze prometa za obdobje cca. 30 let, to zahtevajo državni predpisi, vsa dokumentacija gre skozi revizije, če rešitve niso ustrezne, se soglasje ne more izdati. Izdelani sta bili dve prometni študiji. Tudi turbo rondo se je moral odmakniti od drevoreda po zahtevah Ministrstva za kulturo oz. Zavoda za varstvo kulturne dediščine. Daljša trasa okrog pokopališča je dražja.

a/ Menimo, da je bilo mišljeno Okoljsko poročilo, zato se podaja sledeč odgovor: Ministrstvo za kmetijstvo in okolje je na podlagi mnenj ostalih ministrstev in organizacij ugotovilo, da je Okoljsko poročilo za OPPN za vzhodno obvozno cesto mesta Murska Sobota ustrezno in skladno z veljavno zakonodajo (mnenje št. 35409-314/2008/2, z dne 22.6.2012).

b/ »Mala hiška« - na naslovu Poljska ulica2 in na parceli št. 4682/1 k.o. Murska Sobota, ki je dotrajana in prazna, je predvidena za rušenje, ker fizično posega v novo ureditev širšega območja krožišča in sicer v predvideni prometni pas – »bajpas«, ki iz smeri Rakičan neposredno zavija na obvoznico v smer sever. Poseg, ki ni prezahteven, je potreben zaradi pomika krožišča proti severu (glede na prejšnje verzije), s čimer se je doseglo, da se mnogo manj radikalno poseže v topolov drevored (evidentirana kulturna dediščina) in pridobi soglasje Ministrstva za izobraževanje, znanost, kulturo in šport.

c/ Kot je razvidno iz odloka in obrazložitve je bilo arheološko najdišče Na plesi (EŠD 21030) upoštevano v skladu s smernicami pristojnega ministrstva, ki je tudi obvestilo, da je okoljsko poročilo s tem v zvezi ustrezno.

Arheološko najdišče Na plesi z evidenčno številko dediščine ESD 21030 je bilo evidentirano že v času načrtovanja južne zbirne ceste Murska Sobota. Za omenjeno južno zbirno cesto je bil sprejet prostorski akt že leta 1998 in sicer z Odlokom o lokacijskem načrtu za južno zbirno cesto Murska Sobota (Uradni list RS št. 9/2000).

V skladu s smernicami Ministrstva za kulturo (št. 35012-207/2008/3, z dne 16.10.2008), ki so bile izdane za potrebe predmetnega OPPN za vzhodno obvozno cesto, so posegi v nekatera najdišča dovoljeni pod določenimi pogoji: najdišča, ki so hkrati stavbna zemljišča znotraj naselij in prostor robnih delov najdišč, je mogoče sprostiti za gradnjo, če se to izkaže na podlagi rezultatov opravljenih predhodnih arheoloških raziskav.

Marca 2011 je bil na podlagi pooblastila Ministrstva za kulturo s strani pristojne strokovne službe (Pokrajinski muzej Murska Sobota, Branko Kerman univ.dipl.arheolog), opravljen arheološki pregled površin na območju predmetnega OPPN v dolžini 3,60 km. Arheološki površinski pregled (P), je bil izpeljan, kakor ga predpisuje metodologija za AC v Sloveniji (Arheologija na avtocestah Slovenije I, Metode in postopki, Ljubljana, april 1994). Pregled je potekal na način pobiranja 10 % vzorca na prečnicah (medsebojna razdalja 10 m) znotraj 50 x 50 m velikih zbiralnih enot (ZE).

Pregledane površine območja vzhodne obvoznice Murska Sobota (na osnovi odkritih arheoloških artefaktov) potrjujejo dokaze za prazgodovinsko in antično poselitev v osmih zbirnih enotah. Na podlagi tega je potrebno na osnovi ZVKD-1 in Evropske konvencije o varstvu arheološke dediščine (Ur. list RS št. 7/99) na odprtih kmetijskih površinah pred posegi v prostor zagotoviti še nadaljnje arheološke raziskave - predhodno oceno arheološkega potenciala. V nadaljnjih fazah načrtovanja bo potrebno upoštevati izsledke te ocene in v primeru prisotnosti arheoloških ostalin bo potrebno v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja opredeliti ustrezne omilitvene ukrepe (npr. izgradnja prometnice v nasipu, odstranitev arheoloških ostalin oz. sprostitev zemljišča).

d/ Pripombe, ki so bile ustno podane na javni obravnavi dne 5.9.2012 so zapisane v zapisnik in v enakem tekstu podane v obravnavo na Mestni svet – (PRIPOMBA št. 3 - tekst zgoraj). Posebej so v tem tekstu zapisane popolnoma vse pripombe, ki so bile podane v pisni obliki (PRIPOMBA št. 13 - tekst spodaj).

Iz dokumentacije iz leta 1998, ki je bila podlaga za izdelavo in sprejemanje Odloka o južni zbirni cesti Murska Sobota (Uradni list RS, št. 9/2000) je razvidno, da je ga. Andreja Toth s sopodpisanimi prebivalci Poljske ulice (36 podpisov) podala dne 20.5.1998 Prošnjo za premestitev zbirne ceste iz zahodne strani Bakše na vzhodno stran.

e/ Organizaciji gradbišča, ki vključujejo vrste in količine strojne mehanizacije, faznost gradnje, potek transportnih poti ipd., v fazi priprave prostorskega akta kot je ta OPPN, še ni opredeljena. Ocene o obremenjenosti okolja z vibracijami zato v tej fazi načrtovanja ni moč podati. V fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja se prilaga k vsej ostali projektni dokumentaciji tudi načrt organizacije gradbišča, ki bo vse te podatke vključeval. V kolikor se ugotovi, da bi lahko ob gradnji prišlo do vibracij, ki bi vplivale na najbližje objekte, bo potrebno opredeliti ustrezne

ukrepe.

ff/ Menimo, da je skrb za temelje zaradi gradnje obvoznice neosnovana. Za primer lahko navedemo bistveno zahtevnejšo gradnjo izvennivojskega križanja na Lendavski ulici v Murski Soboti, kjer se je tik ob obstoječih stanovanjskih objektih izvedel globok izkop in visoki oporni zidovi. Trasa obvoznice pa bo grajena na ravnem terenu v oddaljenosti cca. 70 m od obstoječih hiš. Pri pripravi projektne dokumentacije za gradbeno dovoljenje in izvedbo ter kasneje med samo gradnjo se morajo upoštevati vsi obstoječi objekti, komunalni vodi in ostalo, kar se nahaja v tem prostoru.

g/ Predvideno je prečkanje preko prehodov za pešce enako kot je povsod v mestu in je tudi do sedaj na rakičanski vpadnici, s tem, da bo sedaj pred vhodom na krožišče avtomobilom potrebno neobhodno zmanjšati hitrost že zaradi vožnje v krog in prometne signalizacije. Pri sedanji ureditvi pa se je marsikateri voznik lahko »spozabil« in hitrosti ni ustrezno zmanjšal pred preходом na ravni cesti. Dodatno križanje kraka južne obvoznice, ki bo izvedeno za sedanjo kolesarsko in peš stezo MS – Rakičan, bo zaradi velike frekventnosti kolesarjev in pešcev še posebej skrbno označeno in varovano. Zato menimo, da bodo nove prometne ureditve, ki se bodo izvedle po najnovejših predpisih in sodobnih trendih bistveno boljše od današnje ureditve.

h/ V postopku izdelave in sprejemanja Odloka o južni zbirni cesti Murska Sobota (Uradni list RS, št. 9/2000), ki se je izvajal v letih 1997, 1998 in 1999, ter zaradi te ceste tudi postopek sprejemanja Odloka o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Murska Sobota za obdobje od leta 1986 do leta 2000, dopolnjenega v letu 1990 in družbenega plana občine Murska Sobota za obdobje 1986-1990, dopolnjenega v letu 1987 (v zvezi z gradnjo cestne infrastrukture na območju Mestne občine Murska Sobota) (Uradni list RS, št. 9/2000), so prebivalci Poljske ulice v času javne razgrnitve gradiva za južno zbirno cesto, podali dne 20.5.1998 pisne pripombe z zahtevo, da se trasa obvoznice prestavi iz zahodne strani Bakše na vzhodno stran ali za njihove vrtove ali kot boljša varianta za rakičansko pokopališče in na vzhodno stran Pomurke. Takrat sicer v tekstu ni bilo nikjer opredeljeno, da je to »opcija B«.

V skladu s prostorsko zakonodajo so bile vse prejete pripombe skupaj z vsem gradivom za južno zbirno cesto podane v I. obravnavo na sejo Mestnega sveta, ki je bila 30.6.1998. Akt je bil skupaj s spremembo prostorskih sestavin planskih aktov v I. obravnavi s sklepom št. 06202-1/98, izdanim dne 14.7.1998, sprejet.

Obenem je bil sprejet tudi odgovor na podane pripombe, kot sledi v citiranem tekstu. »Mestna občina Murska Sobota bo do druge obravnave (izdelave predloga LN za zbirno cesto) predmetnega prostorskega akta izdelala analizo predstavitve trase na vzhodno stran Bakše, s čimer se ugotovijo pozitivne in negativne strani ter do predloga LN južne zbirne ceste pripravi odgovor na pripombo v skladu z rešitvami iz analize te predstavitve.«

Mestni svet je takrat z navedenim sklepom tudi v skladu z odgovorom zahteval: »Izdela se naj analiza predstavitve trase na vzhodno stran Bakše, s čimer se ugotovijo pozitivne in negativne strani ter se do predloga lokacijskega načrta pripravi odgovor na pripombo v skladu z rešitvami iz analize predstavitve.« S sklepom Mestnega sveta so bili seznanjeni

prebivalci Poljske ulice z dopisom št. 35005-4/98-ŠA z dne 24.7.1998.

Na podlagi zahteve Mestnega sveta je bila avgusta 1998 na podjetju ZEU-DNI d.o.o. izdelana »Preliminarna analiza variant prehoda južne zbirne ceste v vzhodno obvoznico«. V analizi se je ugotovilo, da je najugodnejša varianta ta, kot je bila tudi že predlagana v osnutku LN. Predlog LN je bil na seji Mestnega sveta dne 8.9.1998 v II. obravnavi sprejet s sklepom: » Sprejme se predlog odloka o lokacijskem načrtu za južno zbirno cesto Murska Sobota – II. obravnava. Na pripombo občanov Poljske ulice se kot odgovor posreduje preliminarna analiza variant prehoda južne zbirne ceste v vzhodno obvoznico.«

V skladu z zahtevo sklepa Mestnega sveta so prebivalci Poljske ulice z dopisom št. 351-66/97 z dne 4.11.1998 prejeli oba sklepa mestnega sveta (I. in II. obravnava) ter preliminarno analizo variant iz katere izhaja, da so druge trase manj ugodne.

Nova trasa, »opcija B« - kot se jo v pripombi imenuje, že takrat ni mogla biti realna opcija zaradi številnih razlogov (močno podaljšana in s tem prometno in ekonomsko neprimerna trasa, otežkočeno in s tem neučinkovito navezovanje ciljev in izvorov prometa v obeh industrijskih conah in na ostalo prometno omrežje, nefunkcionalnost - daleč od generiranih prometnih tokov s čimer trasa ne bi dovolj prevzela obremenitev prometa z mestne mreže, neustrezni elementi ceste, večji in radikalnejši posegi na kmetijska zemljišča in gozd itd).

ii/ Manjši pomik rondoja na sever, glede na prejšnje rešitve, je povzročil tudi manjši odmik od prve hiše na parcelni št. 4682/1 na naslovu Poljska ulica 2. Ruši se jo zato, ker os obvoznice proti severu ostaja ves čas ista (koridor je rezerviran že desetletja), tako, da odmik obvoznice od ostalih hiš ni spremenjen. Med gradnjo in po končanih delih je izvajalec (in investitor) dolžan ravnati v skladu s 33. in 34. členom odloka, vsekakor pa urediti gradbišče tako, da v čim manjši meri obremenjuje okoliško prebivalstvo.

ji/ Rondoji so glede zmanjšanje negativnih vplivov boljša rešitev kot semaforizirana križišča ali križanja s prednostno cesto, kot je sedaj Poljska ulica, nasproti zelo prometni Panonski. Na krožiščih se promet odvija praviloma bolj tekoče (je manj postankov in ponovnih »štartov« s pritiskanjem na plin), enakomerneje in z minimalno ter enakomernejšo hitrostjo (manj izpušnih emisij, treslajev in hrupa). Poleg tega so krožišča od hiš precej bolj oddaljena kot sedanja ulica, ki je ob konicah popolnoma zatrpna po celi dolžini z vozili, ki se eden po eden vključujejo na regionalko in vsakič vsak v vrsti ponovno »zaštarta«, da se v vrsti pomakne naprej.

ki/ pisne pripombe so bile prejete in so v celoti zapisane v nadaljevanju teksta

li/ glede umestitve druge trase, velja stališče podano pod točko hi/

mi/ glede primerjave variant, velja stališče podano pod točko hi/

Leta 1998 je bila izdelana »Preliminarna analiza variant prehoda južne zbirne ceste v vzhodno obvoznico«. Ta študija je z dopisom in dvema sklepoma Mestnega sveta bila poslana na naslov Andreje Toth. V kolikor bi šla trasa vzhodno od rakičanskega pokopališča, bi morala iti preko kompleksa Mesne industrije oz. še vzhodneje od nje, kar pa je iz vseh vidikov nerentabilno. Krožišče na Panonski bi bilo potrebno prav tako

		izvesti, zaradi tega pa bi tudi nastala vrzel v topolovem drevoredu. <i>Predlagamo, da se zadosti dodatnim zahtevam prebivalcev Poljske ulice z izboljšavami posameznih ureditev v okviru sedanjega osnutka OPPN (zasaditev vmesnega prostora, eventualno nasip, čim varnejše gibanje pešcev in kolesarjev ob krožišču, ipd).</i>
4.	PRIPOMBA	g. Fujs – postavil je več vprašanj: a) vprašal je kdaj bo obvoznica zgrajena; b) promet se bo povečal, koliko bo prometa oz. vozil; c) kakšna bo dovoljena hitrost; d) v kolikor bomo želeli priti v mesto peš ali s kolesom bomo morali prečkati krožišče 2x, ne predstavlja si, kako bo to možno predvsem za otroke; e) vprašal je zakaj se ne naredi podvoz;
	STALIŠČE	a/ , b/ in c/ - odgovori podani na javni obravnavi: <i>g. Ficko - DRSC – ko bo sprejet OPPN se bo zaprosilo za evropska sredstva, torej v obdobju od 2014 do 2020 leta. Mestna občina Murska Sobota ima problematično prometno ureditev, ker je koncentracija gospodarskih con drugje, ne pa ob avtocesti. Obroč okrog mesta je potreben, je pa to velik finančni zalogaj.</i> <i>g. Lesničar – Lineal – na obvoznici bo dovoljena hitrost do 90 km/h, v območju križanj pa 40 km/h; po prometni študiji bi naj v letu 2034 na obvoznici bilo 24.000 vozil, predvidena je 1% rast prometa na leto.</i> d/ in e/ <i>Prečkanje Panonske ceste in bodoče obvoznice je predvideno za pešce in kolesarje le na vzhodni in zahodni strani krožišča. Zaradi nizke hitrosti vožnje skozi krožišče bo prečkanje dokaj varno. Dodatna varnost je zagotovljena z ločilnimi otoki, ki hkrati služijo kot počivališče in zaščita pešcev in kolesarjev. Lahko trdimo, da bo prečkanje po izvedbi krožišča varneje kot je to sedaj.</i> <i>Prečkanje ceste z izvedbo podhodov bi bilo vsekakor bolj varno, vendar bi zahtevalo izvedbo zelo dolgih ramp, katere bi omogočale uporabo podhoda tudi kolesarjem in invalidom. Izvedba takšnih objektov je seveda povezana s precejšnjimi stroški ter razpoložljivim prostorom, zato mora odločitev za takšno ureditev potrditi investitor.</i>
5.	PRIPOMBA	ga. Karas Romana – Poljska ulica – navedla je več pripomb: a) z obvoznicami se bo naredil obroč okrog mesta, njihova ulica ne bo več del mesta. Kje bodo prebivalci Poljske ulice? Že sedaj je tabla z napisom Murska Sobota pri tovarni Mura, tudi prehod je izven; naj se ta tabla premakne proti Rakičanu; s to cesto bodo ločeni od Murske Sobote; b) v 7. členu odloka o OPPN za obvoznico je zapisano, da so računske hitrosti 70 km/h, zakaj tu ni zapisana hitrost za njihovo ulico; c) v 10. členu odloka so navedeni nasipi in ali se bodo izvedli tudi ob Poljski ulici; d) v 19. členu odloka je navedeno, da se izvede javna razsvetljava na kandelabrih višine 9 m; v okoljskem poročilu pa je pod točko 4.10 Prebivalstvo in zdravje navedeno, da je območje obvoznice predvsem kmetijsko in, da na območju ni ljudi, zato sprašujejo kaj

so potem oni?

- e) predvideno je, da se odvečne vode speljejo v kanalizacijo in jarke, za Poljsko ulico ni nikjer zapisano kako bo v tem odseku; kakšen je padec; kako bo s podtalnico ali se bo dvignila in kako bo v primeru nalivov; hiše imajo kleti, kako bo v primeru poplavljenosti zaradi ceste?
- f) glede na traso obvoznice bodo vplivi tudi na podtalnico, kakšna bo kakovost pitne vode;
- g) zakaj se pripombe, ki so bile podane leta 1993 niso upoštevale; poudarila je, naj se upošteva takratni predlog trase obvoznice – predlog B;
- h) poudarja, da je obvoznica škodljiva za zdravje, naj se tudi Poljsko ulico obravnava kot del mesta in del Mestne občine Murska Sobota;
- i) s čim se bo izvedla zasaditev ob protihrupni ograji, ali se bo izvedla istočasno oz. ali se bo sploh izvedla zasaditev in bo postavljena samo ograja;
- j) v okoljskem poročilu, kjer so navedene emisije CO² so navedeni napačni podatki,
- k) kasneje je vprašala ali se je upoštevala oz. primerjala finančna konstrukcija trase B in sedanje trase.

STALIŠČE

Delni odgovori podani na javni obravnavi:

g. Ficko - DRSC – ob prometnicah so vplivi na okolje, s krožišči so vplivi manjši in tudi hitrosti so manjše; računska hitrost 90 km/h je eno, vozne hitrosti so omejene in se gibljejo od 50 do 70 km/h, dejanska hitrost vožnje med rondojem ob Poljski ulici pa bi bila cca. 40 km/h.

g. Öri – ZEU-DNI - ograja bo višine 2,5 m, nasipa tu ni, ta bo izveden samo ob Ekonomski šoli. Za zasaditev lahko podajo tudi sami predloge. Za zasaditev se bo izdelal poseben krajinski projekt. Jarek za odvodnjavanje bo na zahodni strani trase, predvideni so tudi dodatni varnostni ukrepi kot so lovilci olj, itd.

a/ Poljska ulica bo še nadalje del mesta, s tem, da bo z izgradnjo obvoznice preko krožišča Pleše in s peš in kolesarskimi hodniki na krožišču s Panonsko varneje in učinkoviteje povezana na mesto. Varnost lahko poleg boljše prometne ureditve, zagotovi tudi premestitev krajevne table vzhodno od krožišča – kot je predlagano v pobudi, s čimer bo dodatno zagotovljeno upoštevanje zmanjšanja hitrosti, kar sedaj ni. Krajevna tabla ob državni cesti se sicer lahko prestavi samo ob soglasju DRSC, zahteva za prestavitev je že podana. Avtomobilski promet po Poljski ulici (odslej slepa) bo služil le stanovalcem.

b/ V 7. členu odloka med drugim piše: »Vertikalni in horizontalni elementi ceste upoštevajo računsko hitrost 90 km/h, razen pred krožišči, kjer je promet umirjen z ločilnimi otoki in na...«. Torej, ker je med obema krožiščema, oziroma ločilnima otokoma le okrog 130 m, bodo hitrosti na tem odseku občutno manjše tudi zaradi narave racionalne vožnje same. Sicer pa bo med tablama za omejitev hitrosti, ki bosta stali precej pred krožišči, le cca. 50 m. Omejitev bo 30 km/h proti južnemu krožišču in 40 km/h proti severnemu krožišču.

c/ Nasipi na območju odseka pri Bakši niso predvideni po tem osnutku (predvidene so ustrezne protihrupne ograje). Vsekakor pa se na vaš predlog ali željo lahko preuči tudi kombinacija z nasipom, pri čemer bi bilo

potrebno odkupiti več zemljišč in dodatno morda zasaditi drevje oz. zeleni tamponski pas.

d/ V 19. členu osnutka odloka točno piše: »Javna razsvetljava se izvede na novo ob zahodnem robu obvozne ceste enostransko na njeni celotni dolžini na območju OPPN od km 3+502 do km 5+891 ter ob vseh krožiščih, vključno s priključnimi cestami v območjih približevanja (cca. 100 m), s kandelabri višine 9 m z zastrtimi svetilkami...«.

Ob uporabi svetil, ki so v skladu z veljavno zakonodajo (Uredba o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja (Uradni list RS, št. 81/07,109/07), svetlobni snop ne bo segal izven 15 m pasu od roba cestišča. Glede na to, da so najbližji stanovanjski objekti oddaljeni več kot 50 m od roba cestišča ter, da je vzdolž prometnice na delu, kjer so prisotni stanovanjski objekti predvidena protihrupna ograja, neposrednega vpliva razsvetljave cestišča nebo oz. fasade najbližjih objektov ne bodo osvetljene. Glede na obstoječe stanje bo minimalno povečana razpršena oz. difuzna svetloba, za katero pa po veljavni zakonodaji ni mejnih vrednosti, oz. se le v okviru porabe električne energije za javno razsvetljavo na št. prebivalcev, strmi k doseganju ciljne vrednosti, ki znaša 44,5 kWh/preb.

V nadaljnjih fazah načrtovanja bo morebitni moteč vpliv difuzne svetlobe moč omiliti z ustrezno zasaditvijo, ki se lahko predvidi v načrtu krajinske arhitekture v okviru pridobivanja gradbenega dovoljenja.

e/ Odvodnjavanje ceste na zadevnem odseku je speljano v obcestni jarek, ki poteka ob zahodni strani obvoznice, razen ob krožišču Plese, kjer poteka v kanalizaciji ob vzhodni strani, Panonsko cesto prečka v kanalizaciji ob zahodni strani krožišča, nato se jarek spet nadaljuje ob zahodni strani južne zbirne ceste proti jugu. Povsod so pred izpusti ali ponikanjem meteorne vode očiščene preko oljnih lovilcev v razširjenih zbiralnih bazenih z usedalniki. Na območju Bakše ni nobenih izpustov in tako niti teoretične možnosti za onesnaženje podtalnice. Poplav cesta na tem območju ne more povzročiti, ker so vsi omenjeni objekti za odvodnjavanje ustrezno dimenzionirani na največje nalive.

f/ glede podtalnice, velja stališče podano pod točko **e/**

g/ glede umestitve druge trase, velja stališče pod točko **h/** podano k PRIPOMBI št. 3

h/ Eventualni škodljivi vplivi obvoznice so omiljeni z ukrepi (proti hrupne - PH bariere, odmik, ukrepi in rešitve za umirjen in tekoč promet na obvoznici in sprememba Poljske ulice v slepo – le stanovalcem namenjeno ulico, urejena odvodnja itd). Poljska ulica bo z novimi ureditvami še bolje integrirana v mesto.

i/ V fazi projektiranja oz. izdelave projektno tehnične dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja za obvoznico bodo zasaditve načrtovali strokovnjaki s področja krajinske arhitekture. Dodatne zasaditve se morajo izvesti tako ob PH ograjah, kot tudi drugje v vmesnem prostoru. Vaše pripombe se smiselno upošteva.

j/ Pri pripravi okoljskega poročila na osnovi podatkov obstoječega stanja virov emisij TGP, smo kot vir uporabili podatke iz podatkovne baze ARSO za leto 2008, pri čemer je prišlo do napake, saj se Mlekarna Planika ne

		<i>nahaja v občini M. Sobota, temveč v občini Kobarid, kar pa z vidika vrednotenja vplivov obravnavanega plana ni relevanten podatek. Pripomba se upošteva, napaka bo v gradivu odpravljena.</i> <i>k/ glede primerjave variant, velja stališče pod točko h/ podano k PRIPOMBI št. 3</i> <i>Za traso (in variante v istem koridorju) pa so narejene številne strokovne preverbe in vrednotenja ter tako tudi prometno – ekonomsko vrednotenje, ki je pokazalo visoko upravičenost obvoznice kot je obdelana v obsežni do sedaj izdelani dokumentaciji.</i>
6.	PRIPOMBA	ga. Gaber Daniela – Poljska ulica – vprašala je kam bodo premeščeni daljnovodi, ali v traso obvoznice.
	STALIŠČE	<i>Odgovor podan na javni obravnavi:</i> <i>g. Öri – ZEU-DNI - sedaj potekajo za hišami štirje nadzemni daljnovodi, ki bodo demontirani saj se bodo kablirali v zemljo ter prestavili v koridor obvoznice tik ob traso na njeni vzhodni strani. Po prečkanju Panonske ulice na vzhodni strani krožišča bodo ti kablovodi ob južnem robu regionalne ceste dosegli sedanje trase zračnih daljnovodov in se nato spet priključili na njih.</i>
7.	PRIPOMBA	g. Andrej Kuhar – podal je predlog, da se naj na vmesni prostor med Poljsko ulico in obvoznico zasadi smrekov gozd, to je obenem dobra protihrupna zaščita pa tudi zrak bo prečiščen; takšni primeri že obstajajo in so uspešni. Dodal je še, da se naj razmisli o podhodu za pešce. Kasneje je še vprašal, kako je z nadaljevanjem ceste od Čarde na severno stran.
	STALIŠČE	<i>Delni odgovor podan na javni obravnavi:</i> <i>g. Ficko - DRSC – za način in vrsto zasaditve se odločijo strokovnjaki s področja krajinske arhitekture, hortikulturene ureditve morajo biti ustrezne.</i> <i>g. Lesničar – Lineal – pri podhodu za pešce je treba paziti na naklon; rampe morajo biti takšne, da jih lahko uporabljajo tudi invalidi, v tem primeru pa bi bile zelo dolge.</i> <i>Trasa ceste od Čarde naprej je zarisana samo na idejnem nivoju in ni predmet tega OPPN.</i> <i>Prečkanje ceste z izvedbo podhodov bi bilo vsekakor bolj varno, vendar bi zahtevalo izvedbo zelo dolgih ramp, katere bi omogočale uporabo podhoda tudi kolesarjem in invalidom. Izvedba takšnih objektov je seveda povezana s precejšnjimi stroški ter razpoložljivim prostorom, zato mora odločitev za takšno ureditev potrditi investitor. (je enako kot v stališču d/ in e/ k PRIPOMBI št. 4)</i> <i>Dodatne zasaditve se morajo izvesti tako ob PH ograjah, kot tudi drugje v vmesnem prostoru. Vaše pripombe se smiselno upošteva.</i>
8.	PRIPOMBA	Gospa – (ni navedla imena) – vprašala je ali se bo vrednost njihovih nepremičnin zaradi obvoznice zmanjšala.

	STALIŠČE	<i>Prava vrednost se lahko pokaže le na trgu na katerega pa vplivajo tudi druge – širše okoliščine in obdobje, ko je nepremičnina na trgu. Po naši oceni hiše ne bodo izgubile na ceni potem, ko bodo vse ureditve v zvezi z obvoznico urejene po načrtih. Menimo, da bodo nepremičnine verjetno pridobile na atraktivnosti tudi za kakšne manjše dovoljene poslovne dejavnosti in boljše dostopnosti.</i>
9.	PRIPOMBA	g. Barbarič Štefan – predsednik KS Nemčavci – vprašal je kako je s traso obvozne železniške proge, ali bo to realizirano; drugače pripomb na prostorski akt in na obvoznico nimajo nobenih, menijo, da jo je potrebno zgraditi čim prej. Vprašal je ali bo obvoznica res zgrajena v obdobju med 2014 – 2020.
	STALIŠČE	<i>Odgovor podan na javni obravnavi: Trasa obvozne železniške proge je določena in definirana v smernicah, ki so jih izdali nosilci urejanja prostora (železnice) k temu OPPN za VOC. To pomeni, da se je koridor moral v aktu ohraniti in na njem niso možni drugi posegi. Natančnejših podatkov o obvozni železniški progi ni. g. Ficko - DRSC – gradnja obvozne ceste je dejansko odvisna od pridobljenih evropskih sredstev.</i>
10.	PRIPOMBA (podana v pisni obliki)	Elektro Maribor, podjetje za distribucijo električne energije d.d., Vetrinjska ulica 2, 2000 Maribor – podali so pripombo, ki se nanaša na zagotovitev dodatnih dostopnih poti. Ugotavljajo, da predvideno krožno križišče vzhodne obvoznice na Noršinski cesti preseka dostop za potrebe izgradnje, vzdrževanja, nadzora in rekonstrukcije daljnovoda, ki je v skladu s sprejeto Uredbo o državnem prostorskem načrtu za izgradnjo daljnovoda DV 2x110kV Murska Sobota – Mačkovci (Ur. list RS, št.51/2009) predviden od Noršinske ceste do stojnega mesta št. 2 in poteka po zahodnem delu parcele št. 3778 k.o. Murska Sobota. Predvidena izgradnja krožnega križišča na Noršinski cesti tako omejuje dostop do daljnovoda predvidenega na parc. št. 3778, parc. št. 3779 in ostanku parc. št. 3772 vse k.o. Murska Sobota, ki kot stavbna zemljišča po osnutku OPPN za vzhodno obvoznico še nimajo urejenega dostopa. Uvoz in izvoz je potrebno predvideti tako za potrebe vsakokratnega dostopa do daljnovoda, morebitne pozidave teh parcel, kakor tudi morebitnega vzdrževanja razbremenilnega kanala Ledava-Ledava. Zaradi bližine krožišča in omejitve zavijanja, bi pri načrtovanju nadomestnega priključka projektant moral upoštevati, potrebe dostopov (uvozov in izvozov na oz. s teh parcel) tudi za večja in težja vozila, saj je na teh parcelah upošteva omejitve daljnovoda po veljavnih prostorskih aktih omogočena gradnja objektov. Ponujajo se rešitve z ureditvijo še petega priključka direktno iz krožišča ali pa z ureditvijo uvoza preko parcele št. 3790/7 (kjer je predviden uvoz za Društvo paraplegikov) in dodatni izvoz – uvoz iz smeri Murska Sobota, tik pred krožiščem, na parceli št. 3779. V vsakem primeru je ureditev dostopa in dostopnih poti potrebno vključiti v območje OPPN za vzhodno obvoznico in te dele parcel nato odmeriti in

		urediti.
	STALIŠČE	<i>Pripomba se obravnava skupaj s PRIPOMBO št. 11 - g. Lanščaka ter PRIPOMBO št. 12 - g. Rengea in drugih lastnikov parcel ob Noršinski cesti od Doma paraplegikov do obvoznice.</i> <i>Dostop na predmetne parcele mora biti zagotovljen iz severne strani (Noršinske ceste) v skladu s tehničnimi predpisi in standardi.</i>
11.	PRIPOMBA (podana v pisni obliki)	G . Lanščak Janez – s predlogom, ki je usklajen z vsemi solastniki parcel; navedel je, da so lastniki parcel 3778, 3576/4 in 3762 vse k.o. Murska Sobota. Predlog se nanaša na severni del parcele 3778, ki že leži v območju predvidenega rondoja. Po predlogu obvoznice ni predviden možen dostop na to parcelo iz smeri Murska Sobota - Noršinci. Ta parcela se nahaja na gradbenem območju in je predvidena za pozidavo in je zato potrebno obvezno urediti dostop do te parcele, tako, da se priključimo na njo iz ceste M. Sobota- Noršinci. Predlagali so, da se preuči možnost določenega dostopa že pri uvozu na parcelo, kjer stoji objekt Dom paraplegikov. Enako velja za priključek na njihovo parcelo št. 3576/4 in parc. št. 3762, kjer se naj na izhodu iz rondoja na vzhodno smer omogoči priključek na to parcelo.
	STALIŠČE	<i>Enako kot stališče na PRIPOMBO št. 10 - Elektro Maribor</i> <i>Dostop na predmetne parcele mora biti zagotovljen iz severne strani (Noršinske ceste) v skladu s tehničnimi predpisi in standardi.</i> <i>Parcele vzhodno od krožišča že imajo možnost dostopa s predvideno deviacijo, oz. z Noršinske kot do sedaj.</i>
12.	PRIPOMBA (podana v pisni obliki)	G . Rengeo Robert – navedel je, da ob pregledu načrta za krožno krožišče K2 Noršinska, ugotavlja, da se mu pri njegovi parceli št. 3779 odmeri nekaj m² ob glavni cesti za potrebe graditve krožnega krožišča. Z odmero oz. s prodajo dela parcele št. 3779 k.o. Murska Sobota se bo strinjal samo v primeru, da se mu ponovno uredi dovoz za njegovo omenjeno parcelo in sicer obvezno z glavne ceste, kot je bilo to do sedaj v obstoječem stanju pred gradbenim posegom. Dopušča še možnost odprodaje celotne parcele in sicer ob primerni obračunski vrednosti.
	STALIŠČE	<i>Enako kot stališče na PRIPOMBO št. 10 - Elektro Maribor</i> <i>Dostop na predmetne parcele mora biti zagotovljen iz severne strani (Noršinske ceste) v skladu s tehničnimi predpisi in standardi.</i>
13.	PRIPOMBA (podana v pisni obliki)	Gospa Serec Andreja (v imenu stanovalcev Poljske ulice in Plese – priložen seznam s 36 podpisi / 15 stanovanjskih objektov) – Podali so pritožbo zoper javno razgrnitev odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za vzhodno obvozno cesto mesta Murska Sobota –

prestavitve trase vzhodne obvozne ceste med Poljsko ulico in Muro – vzhodneje v smeri za rakičansko pokopališče in Pomurko.

a) V pritožbi so navedli, da so na javni razgrnitvi (*javni obravnavi*) dne 5.9.2012 tam prisotni stanovalci Poljske ulice v Murski Soboti podali številne ustne pripombe in predloge vezane na nestrinjanje s predlagano traso vzhodne obvozne ceste. Prosili so, da se jim ta zapisnik javne razgrnitve posreduje v pisni obliki. Verjamejo, da se bodo vse njihove ustne pripombe, predlogi in pomisleki dosledno in natančno upoštevali ter, da se jim bodo podali tudi pisni strokovni odgovori, kakor je bilo zahtevano na sami javni razgrnitvi.

b) Stanovalci Poljske ulice in ulice Plese so bili enotnega mnenja že leta 1998, ko so se za omenjeno vzhodno obvozno cesto zbirali in pripravljali šele osnutki. Takrat so tudi vložili na Mestno občino Murska Sobota pisno pritožbo s podpisi vseh stanovalcev. Na podlagi navedenega je Mestni svet Mestne občine Murska Sobota sprejel Sklep številka: 06202-1/98 z dne 14.7.1998, v katerem je v 2. točki navedeno, da je Toth Andreja, Poljska ulica 12, v imenu Bakše zahtevala premestitev zbirne ceste iz zahodne strani Bakše na vzhodno stran, ker jih bo zbirna cesta povsem ločila od mesta. V Sklepu je tudi navedeno, da naj se izdela analiza prestavitve trase na vzhodno stran Bakše, s čimer se ugotovijo pozitivne in negativne strani ter do predloga lokacijskega načrta pripravi odgovor na pripombo v skladu z rešitvami iz analize prestavitve.

Zahtevajo, da se omenjeni Sklep predloži k njihovim pripombam, ki so zavedene v zapisniku javne razgrnitve z dne 5.9.2012 in se naj upošteva kot verodostojen dokument pri odločanju za spremembo trase vzhodne obvozne ceste.

c) Nadalje navajajo, da je za stanovalce vprašljiva sama strokovnost pripravljene dokumentacije vezane na javno razgrnitev odloka o občinskem podrobnem prostorskem načrtu za vzhodno obvozno cesto mesta Murska Sobota in sicer:

- **c1) Rentabilnost:** zahtevajo pisni finančni izračun in ter primerjalno študijo med načrtovano traso vzhodne obvozne ceste in njihovo predlagano traso (ki ne vsebuje rušitev obstoječe stanovanjske hiše na Poljski ulici 2, gradnjo spiralnega krožišča, enopasovnega krožnega krožišča, postavitve protihrupnih ograj, odkupe gradbenih zemljišč,...), katera po njihovem mnenju poceni celotno gradnjo vzhodne obvozne ceste za nekajkrat.
- **c2) Kulturna dediščina:** predlagajo, da se sama trasa naj spelje vzhodneje v smeri za rakičansko pokopališče in Pomurko in se tam priključi na severno industrijsko cono. S prestavitvijo trase, bi upoštevali, da je bila Poljska ulica – Bakša ena izmed prvih zgrajenih ulic v mestu Murska Sobota (leta 1913) s čimer bi ji dali nekdanjo veljavo, da sodi še vedno v mesto Murska Sobota, saj jo ne bi odrezali fizično s predlagano obvozno cesto. Tako bi ob izogibu gradnje spiralnega krožišča ohranili 6 topolov v topolovem drevoredu, upoštevajoč območje registrirane kulturne dediščine.
- **c3) Urbanizem in prostor:** neupoštevanje varne in enostavne dostopnosti prebivalcev iz severnega dela mesta Murska Sobota in stanovalcev Poljske ulice ter ulice Plese proti Rakičanu (do bolnišnice Rakičan) in stanovalcev Poljske ulice ter ulice Plese proti mestu Murska Sobota. Ob navedenem je sporno tudi samo

prečkanje spiralnega krožišča (kot navedeno na javni razgrnitvi, t.i. turbo krožišča, kjer poteka promet bistveno hitreje od navadnega enopasovnega krožnega krožišča) tukaj stanujočih starejših prebivalcev in šoloobveznih otrok pri samostojni hoji na III. Osnovno šolo. Kljub večkratnim apelom na javni razgrnitvi ni bil podan jasen odgovor kako bodo pešci in kolesarji sploh lahko varno prečkali navedeno krožišče.

- **c4) Vplivi na ljudi in okolje:** neupoštevanje prekomerne emisije CO₂ (zaradi izjemno kratke razdalje med samima krožiščema in predpisane hitrosti), svetlobnega onesnaženja in spremembe kemijske sestave podtalnice (zaradi izpiranje ceste) ter njihov vpliv na prebivalce njihove ulice.
- **c5) Statičnost:** neupoštevanje vzdržljivosti temeljev sto let starih hiš ob samih tresljajih povzročenih pri gradnji vzhodne obvozne ceste in sami rabi le-te.
- **c6)** Zahtevajo, da se jim poleg vseh zgoraj navedenih dokazil, študij, primerjalnih analiz in dokazil še dodatno da na vpogled tudi končno poročilo opravljene študije vezane na arheološko najdišče na Plesi, na južnem začetku trase med Panonsko ulico in ulico Plese ter pojasni, kaj je vzrok, da je spiralno krožišče že vrisano v katastru in določena gradbena zemljišča po katerih bi naj potekala načrtovana trasa obvozne ceste že razparcelirano.

STALIŠČE

a/ Vse ustne pripombe podane na javni obravnavi so zapisane v tem tekstu, k vsaki pripombi pa je podano stališče. Stanovalci Poljske ulice bodo na naslov gospe Andreje Serec, na izrecno željo, v pisni obliki prejeli zapisnik javne obravnave z dne 5.9.2012 ter sklep Mestnega sveta – I. obravnava glede stališč do pripomb (po opravljeni seji Mestnega sveta). Sicer pa bodo stališča do pripomb objavljena tudi na spletni strani občine in Soboških novinah. Vse študije in dokumentacijo v zvezi z obvoznici si lahko stanovalci ogledajo na naslovu Mestne občine Murska Sobota, Oddelek za infrastrukturo, okolje in prostor ter gospodarske javne službe, Kardoševa ulica 2, Murska Sobota.

b/ Glede postopka izdelave in sprejema Odloka o lokacijskem načrtu za južno zbirno cesto Murska Sobota (Uradni list RS št. 9/2000) ter v letu 1998 podanimi pripombami in sklepi mestnega sveta je stališče podano k PRIPOMBI št. 3 točka h/.

Na izrecno zahtevo stanovalcev se bodo k gradivu za I. obravnavo na seji Mestnega sveta podali tudi sklepi Mestnega sveta iz I. in tudi II. obravnave, ter Preliminarna analiza variant prehoda južne zbirne ceste v vzhodno obvoznico iz katere izhaja, da so druge trase manj ugodne, (vse iz leta 1998). Omenjeno gradivo pa so stanovalci že prejeli z dopisom št. 351-66/97 z dne 4.11.1998.

c1/ Rentabilnost - avgusta 1998 je bila izdelana na zahtevo stanovalcev Poljske ulice in Mestnega sveta »Preliminarna analiza variant prehoda južne zbirne ceste v vzhodno obvoznico« iz katere izhaja, da so druge trase manj ugodne. Ker je bila trasa obvozne ceste določena v takratnih postopkih se z novim OPPN za vzhodno obvozno cesto ne spreminja.

c2/ kulturna dediščina - Ministrstvo za kulturo glede stanovanjskih objektov ob Poljski ulici, ki bi naj bili zgrajeni leta 1913, ni izdalo v svojih smernicah nobenih varstvenih zahtev. Iz registra kulturne dediščine izhaja, da objekti niso opredeljeni kot kulturna dediščina.

Glede umestitve druge trase kot je v pobudi na vzhodno stran rakičanskega pokopališča in za Pomurko velja stališče podano k PRIPOMBI št. 3 točka h/

c3/ urbanizem in prostor - Po vseh tipih krožišč so hitrosti nizke, vendar po spiralnem oz. t.i. turbo krožišču poteka bolj tekoče, ker se promet razvrsti že pred njim – zato je končni rezultat hitrejša pretočnost, ne pa hitrejša vožnja.

Glede varnega odvijanja prometa velja tudi stališče podano k PRIPOMBI št. 4, točka d/ in e/

c4/ vplivi na ljudi in okolje – v postopku, celovite presoje vplivov na okolje, ki ga je po odločbi naložilo Ministrstvo za okolje in prostor, je bilo izdelano Okoljsko poročilo. Presojali so se vsi parametri in določili omilitveni ukrepi. Ministrstvo je potrdilo, da je okoljsko poročilo ustrezno. Velja tudi stališče podano k PRIPOMBI št. 3, točka a/

c5/ statičnost (temeljev obstoječih hiš) - enako kot stališče podano k PRIPOMBI št. 3, točka f/

c6/ delni odgovor podan tudi pod točko a/ . Za južno zbirno cesto je bil sprejet prostorski akt že leta 1998 in sicer z Odlokom o lokacijskem načrtu za južno zbirno cesto Murska Sobota (Uradni list RS št. 9/2000). Ta akt je tudi podlaga za že izvedeno parcelacijo na celi trasi južne zbirne ceste, ki sega od kanala preko Bakovske ulice vse do ulice Plese. Nove parcele so že vnesene v zemljiški kataster in so tudi že odkupljene. Za ta del ceste je tudi že izdelana projektno tehnična dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja. Z izdelavo OPPN za vzhodno obvozno cesto, ki sicer obravnava traso vse do severno obrtno industrijske cone in v nadaljevanju do krožišča pri Čardi, se odseka med Panonsko ulico in ulico Plese dotikamo samo zaradi posameznih infrastrukturnih izboljšav in umestitve obeh krožišč v skladu z novimi prometnimi študijami ter novejšo zakonodajo.

Za vse PRIPOMBE št. 13 veljajo tudi stališča podana k PRIPOMBI št. 3, in stališča podana k PRIPOMBI št. 5.

Dodatni odgovori in pojasnila podana prisotnim na javni obravnavi:

g. mag. Ficko – direktor DRSC – razume prizadete občane, saj je gradnja obvoznice nov poseg, ki je lahko boleč. Velikokrat so se srečali s podobnimi situacijami in, ko se je nova cesta zgradila in je bilo tudi drugo vse urejeno, so bili ljudje res večinoma vsi zadovoljni. V urbanih sredinah je res težko umeščati take prometnice, vendar se je vedno vse preučilo, tako se mora tudi tukaj in potrebno je izvesti vse ukrepe. Mestne vpadnice hrup povzročajo povsod, zato pa je potrebno izvesti ustrezne ukrepe.

g. Öri – ZEU-DNI - rentabilnost t.i. »variante B« in sedanje trase je jasna. Trasa v obravnavanem osnutku OPPN je bila izbrana med večimi variantami v istem koridorju po vseh predpisanih kriterijih in je tudi po kriteriju prometno – ekonomske učinkovitosti spoznana kot visoko donosna ter izpolnjuje vse pogoje za pridobivanje finančnih sredstev (tudi EU skladov). T.i. »varianta B« je neprimerna tudi po večini drugih vidikov. Glede prometne ureditve mesta je navedel, da so se v preteklosti gospodarske cone umeščale

vzhodno od železniške proge (ob sedanji Industrijski ulici že v 50-tih letih, tudi SOIC – zaradi edino možne priključitve BTC-ja na takratni slepi tir za Puconce), predvsem pa je zaradi trajno varovanih kmetijskih zemljišč povsod okrog mesta bila dovoljena širitev le v smeri severo-vzhod na nekoliko slabša – močvirnata zemljišča. Kasneje, ko se je začela načrtovati avtocesta se je s težavo prepričalo pristojne, da se je le-ta optimalno približala mestu Murska Sobota na jugu. Posledično se sedaj umeščajo obvoznice na osnovi izbranega »U« sistema, ki je bil potrjen 1998 leta. Vzhodna obvozna cesta pa poleg hitro rastočih dejavnosti na vzhodu in severovzhodu mesta, navezuje na sistem obvoznic in avtoceste še vse prometne tokove iz širšega severnega in vzhodnega zaledja regionalnega središča s štirimi vpadnicami regionalnih cest in eno vpadnico občinskega pomena (Goričko, Dolinsko) kar vključuje tudi v prihodnosti še pomembnejšo mednarodno povezavo Murska Sobota – Hodoš – Zalaegerszeg.

g. Štihec - župan – za umestitev obvoznic nekega mesta v prostor je potrebno izdelati vse predpisane študije. Upoštevati je potrebno pet kriterijev in sicer okoljevarstveni vidik, prometno tehnični vidik, regionalno razvojni vidik, ekonomski vidik ter družbeno sprejemljivost. Na vse pripombe se bodo morali pripraviti odgovori in najti se bodo morale ustrezne rešitve.

Pripravili:

Izdelovalec dopolnjenega osnutka, ZEU-DNI d.o.o., Murska Sobota; Vodnogospodarski biro d.o.o. Maribor (VGB); Lineal d.o.o., Maribor ter Oddelek za infrastrukturo, okolje in prostor ter gospodarske javne službe, Mestna občina Murska Sobota.