

HITRA CESTA MED PTUJEM IN ORMOŽEM

Boris Stergar

Uvod

V okviru Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 je v okviru t.i. "podravskega cestnega kraka" načrtovana tudi gradnja oz. rekonstrukcija dvopasovne glavne ceste G1-2 Slovenska Bistrica - Ptuj - Ormož, v dolžini 37,2 km. Glede na umeščanje novogradnje v prostor bo celotna dolžina te dvopasovnice znašala cca. 38 km.

Družba DARS je maja 2007 predala prometu cestno povezavo med Hajdino in Ptujem. Novozgrajena cesta v dolžini 3.718 metrov, katere del je tudi 433 metrov dolg most čez Dravo (Puhov most), je ne le za Ptuj, temveč tudi za širše njegovo območje velika pridobitev, saj pomeni obvoznico prometno izjemno obremenjenega mestnega središča in hkrati navezavo na avtocesto A4 Slivnica – Gruškovje.



Slika 1: Puhov most čez Dravo na Ptuju

Puhove ceste, rekonstruiran pa je bil del Ormoške ceste v dolžini 430 metrov, zgrajena tri sodobna krožna križišča (Perutnina, Drava in Ormoška cesta), nadvoz, manjša mostova, prepusta in deviaciji cest (Belšakove ulice in Zagrebške ceste). Urejena je bila tudi celotna komunalna (regulacije vodotokov, meteorna kanalizacija, odvodnjavanje cest, zadrževalni bazeni idr.), energetska (javna razsvetljava, elektrovi, strojne instalacije in oprema) in telekomunikacijska infrastruktura. Za zaščito bivalnega okolja pred hrupom je ob novozgrajeni cesti med krožnima križiščema Drava in Ormoška zgrajena aktivna protihrupna zaščita, na nekaterih stanovanjskih objektih ob cesti pa tudi pasivna protihrupna zaščita.

Nova cestna pridobitev ima na južnem delu do krožnega križišča Perutnina promet omejen le na motorna vozila, zato je zgrajena v prečnem profilu širine 9,5 metra oz. 10,7 metra in jo sestavljajo smerni vozišči, robna pasova in bankini. V nadaljevanju so cesti dodani tudi obojestranska hodnika za pešce in kolesarski stezi. V tem delu je cesta zgrajena v prečnem profilu širine 16,6 metra.

Nova cestna povezava med Ptujem in Ormožem je bila prvotno zamišljena kot cestninska hitra cesta in kot takšna je bila tudi vnesena v Nacionalni program izgradnje avtocest. Z izgradnjo avtoceste A5 Maribor – Pince ter po vstopu Slovenije v EU, so se prometne razmere spremenile in prometna študija je pokazala, da prometna prognoza izkazuje upravičenost gradnje dvopasovne ceste, sicer rezervirane samo za motorni promet in z izven nivojskimi priključki in prečkanji (kar so tudi osnovne značilnosti hitrih cest). Zato zdaj govorimo o glavni cesti:

Glavna cesta G1-2 (odsek 0396 Ptuj V-Formin, 0397 Formin-Ormož), prej magistralna cesta M 3 z odseki št. 0247 (Hajdina - Ptuj), 0248 (Ptuj), 0249 (Ptuj - Spuhlja) in 0250 (Spuhlja - Ormož) povezuje dve večji mesti Ptuj in Ormož, oziroma del Prlekije z notranjostjo Slovenije. Sedanja cesta poteka skozi naselja: Spuhlja, Borovci, Moškanjci, Gorišnica, Cvetkovci, Trgovišče, Velika Nedelja, Mihovci,...

Izgradnja nove glavne ceste G1-2 je razdeljena na 3 odseke:

- Ptuj – Markovci, dolžine od 7,7 do 17.1 km, odvisno od variante, ki bo izbrana
- Markovci – Gorišnica, dolžine 5,67 km
- Gorišnica – Ormož, dolžine 10,36 km

Celotna trasa je projektirana za projektno hitrost 100 km/h, administrativno dovoljena pa bo 90 km/h. Izbran je naslednji normalni prečni prerez:

vozna pasova	2 x 3,50 m	= 7,00 m
robni pas	2 x 0,50 m	= 1,00 m
bankina	2 x 1,50 m	= 3,00 m
SKUPAJ		= 11,00 m

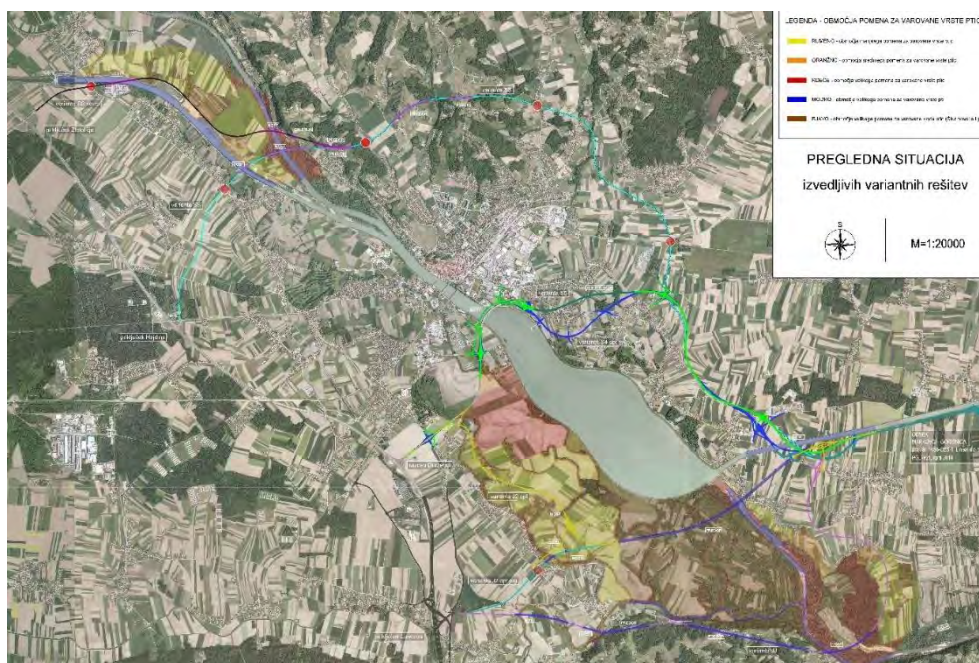
Odsek Ptuj - Markovci

Leta 2006 je bil sprejet Program priprave državnega lokacijskega načrta za glavno cesto na odseku Ptuj–Markovci nakar sta bila v letu 2007 sta bila izdelana še Študija variant (ŠV) in predlog najustreznejše variantne za odsek glavne ceste Ptuj – Markovci ter Okoljsko poročilo za glavno cesto Ptuj–Markovci, z Dodatkom za varovana območja. V okviru priprave ŠV 2007 je bilo na podlagi predhodnih analiz oblikovanih sedem variantnih rešitev: štiri severno od Ptujskega jezera – S1, S1 izven nivojska (poimenovana tudi S4), S2, S3 in tri južno od Ptujskega jezera – J1, J2 in J3. Kot rezultat celovitega vrednotenja in primerjave s prostorskega, funkcionalnega, varstvenega in ekonomskega vidika je bila kot najustreznejša rešitev predlagana varianta S1.

Najustreznejši rešitvi, ki poteka po severni strani Ptujskega jezera, so nasprotovale lokalne skupnosti in zahtevale potek po južni strani Ptujskega jezera. Variante po južni strani Ptujskega jezera so se v postopku priprave ŠV 2007 z vidika vplivov na varovana območja izkazale kot

nesprejemljive (v okoljskem poročilu ocenjene z oceno D – bistven vpliv). Nasprotujočih si javnih interesov ni bilo moč uskladiti. Preverjene so bile tudi možnosti prevlade javne koristi nad koristijo ohranjanja narave, vendar tega ni moč izvesti, saj obstajajo z vidika poseganja na varovana območja narave druge sprejemljivejše rešitve. Postopek priprave DPN se je ustavil.

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



Slika 2: Situacija variant na odseku Ptuj – Markovci

Od leta 2020 je za ta odsek v pripravi Elaborat možnih variantnih, kjer so v obdelavi so 4 severne (severno od Ptujskega jezera) in 3 južne variante. Dve severni varianti, S4 in S5 pričneta v razcepu Draženci na avtocesti A4, potekata preko Puhovega mostu, severno od Spuhlje in Markovcev in se po prečkanju kanala HE Formin, severno od Bukovcev priključita na traso naslednjega odseka Markovci – Gorišnica. Bistvena razlika med njima je ta, da varianta S5 po prečkanju Drave na območju med Budino in Spuhljo preide v 1.700 m dolg pokriti vkop. Dolžini teh tras sta, S4 11,4 km in S5 10,9 km. Dve severni varianti, SS in SS sever pa pričneta, prva v priključku Hajdina- in druga v priključku Zlatoličje na avtocesti A4, severno obideta Hajdino, prečkata odvodni kanal HE Zlatoličje in Dravo z novima mostovoma, potekata v predoru pod Mestnim Vrhom, mesto Ptuj obideta po severnem robu in se nad Spuhljo priključita v trasi S4 ali S5 in zaključita kot slednji. Razen začetka njunih tras, bistvene razlike med gradbeno tehničnimi elementi med njima ni. Dolžini sta, SS 16,7 km in SS sever 17,1 km

Južna varianta J2 opt je bila obravnavana že v prehodnih študijah. Poteka od razcepa Draženci, preko priključka Turnišče, se usmeri proti jugu na zaščiteno območje (natura 2000) Šturmovcev,

ki ga prečka v predoru, ki poteka tudi pod reko Dravo in pod Novo vasjo pri Markovcih, nad Bukovci pa se priključi v traso naslednjega odseka Markovci – Gorišnica. Dolžina predora je 3,25 km, celotne trase pa 9,1 km. Varianta J1 je skrajno južna varianta in poteka zunaj varstvenih območij. Prične se v priključku Lancova vas na avtocesti A4, poteka južno od Vidma pri Ptuj, dotakne se obronkov Haloz z dvema predoroma, se izogne poplavnim območjem reke Dravinje, prečka Dravo z novim mostom in se nad Bukovci priključi na že omenjeni naslednji odsek. Predora sta skupne dolžine 2,6 km, dolžina celotne trase pa 11,7 km. Varianta J2 opt jug je kombinacija med obema zgoraj omenjenima. Prične se v priključku Lancova vas kot prejšnja, nato poteka severno od Vidma pri Ptuj, na območju Šturmovcev pa se pokrije s traso variante J2 opt. Zato je tudi tukaj predviden predor dolžine 3,25 km, dolžina celotne trase pa je 7,7 km.

Če bi veljal samo prometno tehnični vidik, bi bila najbolj primerna varianta S4, ki prevzame največ prometa in hkrati najbolj razbremeni obstoječe cestno omrežje, predvsem na obstoječi cesti Ptuj – Spuhlja in regionalni cesti Spuhlja – Markovci. Tudi iz ekonomskega vidika je ta varianta najprimernejša. Ker pa so enako pomembni tudi drugi kriteriji – prostorski, varstveni (narava, nadzemne in podzemne vode, kmetijska zemljišča, zrak, hrup, kulturna dediščina), bodo naslednje analize pokazale, katera varianta je po vseh najustreznejša.

Odsek Markovci – Gorišnica

Z naslednjima dvema odsekoma pri umeščanju v prostor ni bilo toliko težav kot s prvim in tudi teren je iz morfološkega in geološkega vidika za gradnjo prometnice dokaj nezahteven.

Potek trase je skladen z odlokoma o lokacijskem načrtu za hitro cesto Hajdina -Ormož, odsek Markovci -Gorišnica z izjemo manjše spremembe horizontalnega poteka glavne ceste pri vklopu v obstoječe stanje pri mostu čez kanal HE Formin.

Pododsek Markovci – Gorišnica se prične z začasno navezavo na regionalno cesto R1-228 in sicer na obstoječem mostu čez dovodni kanal HE Formin pri kraju Markovci. Na osnovno traso glavne ceste se začasna navezava priključi v stacionaži cca km 1+900. Zaključek trase glavne ceste je v km 6+927.39, kjer je situativni in niveletni vklop v sosednji odsek Gorišnica – Ormož.

Glavna cesta bo na pododseku med Markovci in Gorišnico potekala po desnem bregu dovodnega kanala hidroelektrarne Formin. Cesta bo potekala v neposredni bližini kanalskega nasipa po odprtem vodonosniku Ptujkega polja. Naravno oblikovan prostor je praktično raven, saj je vzdolž ca 5,7 km dolge trase prisoten padec terena le cca 10 m. Ravne površine se neznatno in neopazno nižajo v smeri proti vzhodu in jugu, to je vzdolž trase, oziroma v generalni smeri toka Drave.



Slika 3: Situacija trase Markovci - Gorišnica

Investicija zajema:

a) Ceste:

- izgradnja dela glavne ceste med km 1+255 in km 6+927.39, dolžine 5.670 m,
- izgradnja 3 deviacij obstoječih kategoriziranih cest:
 - regionalna cesta R1/228 Spuhlja – Zavrč, dolžine 187 m,
 - javna pot JP-832971, dolžine 320 m,
 - lokalna cesta LC-102011, dolžine 331 m,
- izgradnja 10 poljskih poti, skupne dolžine 6.974 m,
- izgradnja 4 priključnih ramp priključka Zagojiči,
- izgradnja krožišča na glavni cesti z regionalno cesto R1/228.

b) Objekti:

- izgradnja 1 objekta za zaščito voda pred vplivi odvodnje s ceste,
- izgradnja 2 nadvozov,
- zaščita in preureditev komunalnih in energetskih vodov.

Odsek Gorišnica - Ormož

Obraavnani odsek se začne s premo cca 300 m pred prečkanjem lokalne ceste Gorišnica – Gajevci in se nadaljuje do priključka Gorišnica. Os ceste je speljana ob dolvodnem kanalu HE Formin, cca 25 m od nasipa kanala. Na začetku je odmik predviden zaradi priključka Gorišnica, pred HE Formin pa zaradi elektrovodov, Priključka Formin in zaradi objektov HE Formin. V nadaljevanju se os približa obvodnemu kanalu HE Formin, tako da pot med kanalom in cesto ostane netangirana. V km cca 4.2 se trasa odkloni od kanala zaradi prečkanja le tega. Tu se približa meji s Hrvaško. Kanal prečka v premi. Na severni strani se na cca 50 m približa Pesnici in se z R800 usmeri proti Ormožu. Od tu naprej poteka os cca 200 m severno od kanala, tako da je med kanalom in cesto še možno obdelovanje polj. V km 8.5 na najožjem delu prečka Pesnico in se z R1150 usmeri proti severu. Sejanco in železniško progo prečka z viaduktom v premi in se za priključkom Ormož priključi na obvoznico mesta Ormož.



Slika 4: Situacija trase Gorišnica - Ormož

Investicija zajema:

a) Ceste:

- izgradnjo nove cestne povezave v dolžini 10.360 m,
- prestavitev lokalne ceste v Forminu v dolžini 566+240 m,
- prestavitev sedanje glavne ceste - vpadnica v Ormož v dolžini 660 m,
- izgradnjo poljskih poti v dolžini 5.584 m.

b) Priključki:

- izven nivojski priključek lokalne ceste Formin - Placerovci v km 2,106,
- Izven nivojski priključek sedanje glavne ceste za Ormož v km 10,218.

c) Objekti:

- most čez odvodni kanal HE Formin, dolžine 270 m,
- most čez Pesnica v km 8,494, dolžine 19 m,
- viadukt Sejanca čez Sejanco in železniško progo dolžine 195 m,
- nadvoz Gorišnica v km 0,318, dolžine 16 m,
- nadvoz Ormož v km 10,218, dolžine 83 m,
- nadvoz Formin v km 2,106, dolžine 29 m,
- nadvoz poljske poti v km 7,822, dolžine 34 m,
- ploščati prepust: podaljšanje prepusta Zvirenčina v km 1,840, dolžine 9 m,
- ploščati prepust v km 9,747, dolžine 44 m,
- zaščita in preureditev komunalnih in energetske vodov.

Viri in literatura:

- 1) https://www.dars.si/Zgodovina_gradnje/Zgrajene_hitre_in_druga_ceste/Druga_cesta
- 2) Študija variant / predinvesticijska zasnova za glavno cesto Ptuj – Markovci, ZUM d.o.o., št. 19008, november 2020
- 3) Prometno ekonomska študija za novo cestno povezavo Ptuj–Markovci–Gorišnica–Ormož, Lineal d.o.o., Eplan d.o.o., junij 2008
- 4) Program priprave državnega lokacijskega načrta za glavno cesto na odseku Ptuj–Markovci, Uradni list RS, št. 63/06
- 5) Študija variant in predlog najustreznejše variantne za odsek glavne ceste Ptuj – Markovci, Urbis d.o.o., št. projekta 142-ŠV/2006, avgust 2007
- 6) Zasnove variantnih rešitev in gradbeno-tehnični vidik Študije varian za glavno cesto Ptuj – Markovci, BPN d.o.o., št. 184-CES, november 2020
- 7) Okoljsko poročilo za glavno cesto Ptuj–Markovci, Geateh d.o.o., Ljubljana št. pr.: OP-109/07, julij 2007
- 8) Dodatek za varovana območja (Aquarius d.o.o. Ljubljana, št. naloge: 1097-06VO, junij, dop. avgust 2007
- 9) Projekt PGD, PZI za izgradnjo dela glavne ceste G 1/2 Hajdina – Ormož na odseku 396 med Markovci in Gorišnico, Lineal d.o.o., št. 1456-CES, april 2018
- 10) Projekt PZI Gorišnica – Ormož, Lineal d.o.o., št. 1468, maj 2020
- 11) Elaborat možnih variantnih rešitev, ZUM d.o.o., št. proj. 19008, november 2020
- 12) Odlok o lokacijskem načrtu za hitro cesto Hajdina -Ormož, odsek Markovci -Gorišnica, Uradni list RS št. 74/00 z dne 22.8.2000 in Uradni vestnik st. 11 z dne 13.7.2000
- 13) Slikovno gradivo: Sebastjan Rudl