

## MARIBORSKA JUŽNA OBVOZNICA

*Miha Stergar, Boris Stergar*

### Uvod

Zahodna in južna obvoznica Maribora (zahodni del med Gosposvetsko in Lackovo cesto je že zgrajen, njen južni del, ki predstavlja odsek med Lackovo cesto in priključkom na avtocesto A1 Šentilj – Koper pa je v fazi projektiranja in umeščanja v prostor in ga imenujemo tudi južni krak zahodne obvoznice) predstavljata prestavitev glavne ceste G1-1 (nekoč magistralne ceste M3) iz središča mesta na njegovo obrobje. Zlasti pomemben je odsek med krožiščem v podaljšku Kardeljeve ceste in priključkom na štiripasovno regionalno cesto R2-430 Maribor – Hoče.

V bivši državi Jugoslaviji je magistralna cesta M3 potekala od mejnega prehoda Vič pri Dravogradu, skozi Maribor, Ptuj in Ormož, ter naprej skozi Varaždin, Osijek in preko Vojvodine do meje z Romunijo.

Skozi Maribor je le-ta potekala po Gosposvetski, Turnerjevi in Koroški cesti, preko Glavnega trga in po ulicah kneza Koclja in heroja Bračiča do Titove ceste, po njej do Ptujске ceste in po slednji naprej proti Ptujju in dalje.



*Slika 1: Južna obvoznica med Kardeljevo cesto in avtocesto A1 Šentilj - Koper*

Južna obvoznica predstavlja nadaljevanje zahodne obvoznice Maribora in je svoje ime dobila zaradi svojega poteka po južnem robu mesta v smeri vzhod – zahod. Njeno načrtovanje sega že v daljno leto 1996.

### Osnovna različica, umeščena v Urbanistično zasnovo mesta Maribor

Za osnovne različice je podjetje Ozzing d.o.o. iz Trbovelj po naročilu DRSC - Direkcije republike Slovenije za ceste (danes DRSI – Direkcija RS za infrastrukturo) v letu 1996 izdelalo elaborat z nazivom: Idejna študija poteka Streliške in Lackove ceste s prebojem na M10 (danes R2-430) pri BDC v Mariboru – III. faza zahodne obvoznice Maribora.

Načrtovalci so v soglasju z naročnikom takoj v začetku opustili možnost rekonstrukcije obstoječih Lackove in Streliške ceste v prerez zahodne obvoznice, ki je bil po takratni prometni študiji in prognozi za leto 2013 (9.500 PLDP) predviden kot 2-pasovna cesta.

V študiji so zato obdelali 3 različice poteka trase med Lackovo cesto in današnjim križiščem na Tržaški cesti pri BDC. Vse različice so se začele v isti točki na Lackovi cesti tj. tam, kjer je danes krožišče zahodne obvoznice.

1. različica je potekala po levem bregu Radvanjskega potoka, 2. različica po njegovem desnem bregu in 3. različica približno 100 – 170m južno od potoka, oziroma skoraj po obronkih Pohorja. Slednji različici je izrecno nasprotoval takratni mariborski Zavod za varovanje kulturne in naravne dediščine (ZVKND), ker je v njej videl možnost prihodnje širitve mesta vse do obvoznice oziroma tako rekoč do Pohorja. Prav ZVKND je določil Radvanjski potok kot skrajno južno mejo trase ceste. Investitor DRSC in Mestna občina Maribor sta se odločila za različico po trasi obstoječega Radvanjskega potoka in jo vnesla v Urbanistične zasnove mesta Maribor, v dokument, na katerega je ne nazadnje mesto zelo ponosno.

V skladu z Urbanistično zasnovo je bil v letu 2006 izdelan idejni projekt kot osnova za prostorski akt, v letu 2009 pa projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja – PGD za naslednjo etapo gradnje, to je od Lackove ceste do podaljška Kardeljeve ceste v dolžini 1.200m. Za ta odsek so se že v letu 2010 začela odkupovati zemljišča in po njihovi pridobitvi bi investitor gradnje lahko vložil PGD projektno dokumentacijo za gradbeno dovoljenje. Žal je bil postopek v letu 2011 za več let ustavljen, z odkupi pa se je nadaljevalo šele leta 2019.

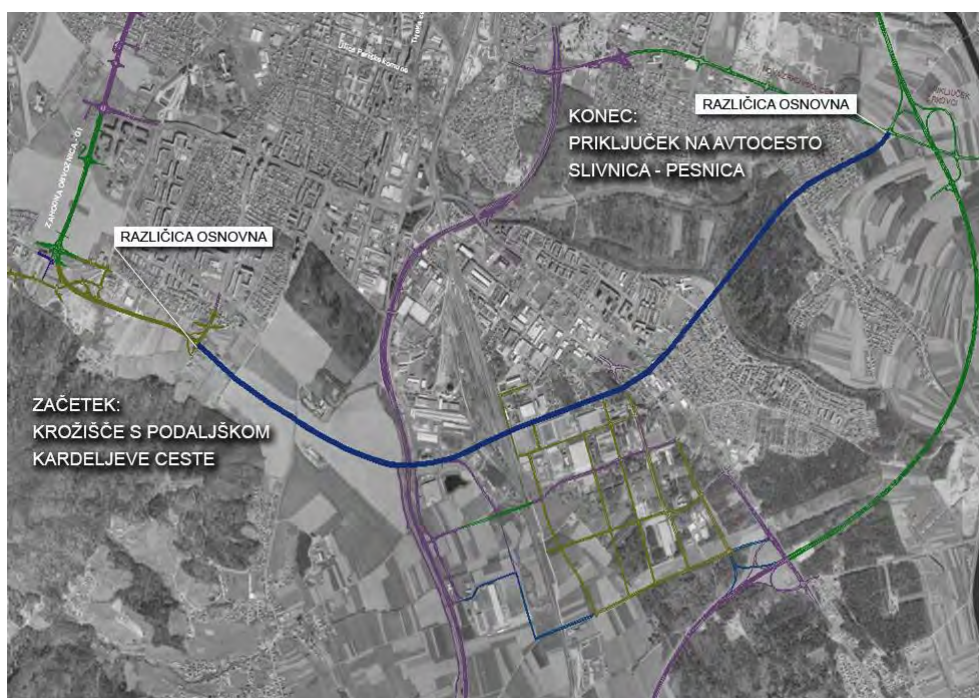
Ta odsek se prične neposredno za obstoječim krožiščem na Lackovi cesti, konča pa neposredno za predvidenim krožiščem v podaljšku Kardeljeve ceste na severni in Potjo na okope na južni strani. Vsebuje tudi izven nivojski priključek predvidene nove » Podpohorske« ceste, ki bo po severnem robu nekdanjega strelišča vodila do kompleksa Snežnega stadiona pod Pohorjem. Zaradi poteka same trase ceste po trasi Radvanjskega potoka, se le-ta prestavi na južno stran obvoznice, tik ob njem pa se izvede kolesarska steza.

Skladno z omenjeno Urbanistično zasnovo mesta Maribor, se je v letu 1996 med Razvanjsko cesto in križiščem na R2-430 pri BDC zgradila tako imenovana Papeška cesta, kot 1. etapa gradnje južne obvoznice in še to le v polovični izvedbi, vendar s prostorskim upoštevanjem kasnejše dograditve v 4-pasovno cesto.

Toda po Urbanistični zasnovi mesta Maribor se južna obvoznica ne konča s križiščem na R2-430 pri BDC, temveč se nadaljuje s prebojem pod območjem železniške postaje Tezno, preko območja nekdanjega TAM-a do Ptujске ceste, torej do G1-1, v križišču z današnjo Ulico heroja Nandeta. V nadaljevanju bi trasa potekala po Ulici heroja Nandeta in delu Tezenske ulice, preko Dupleške ceste in naselja Brezje do Puhove ceste. Po slednji bi imela preko današnjega priključka Zrkovci stik z avtocesto Slivnica – Pesnica.

Ta rešitev je bila v času njenega nastanka zelo smelo zasnovana, vendar so se razmere na prometnem omrežju medtem spremenile, promet je enormno narasel in analize so pokazale, da obstoječe nivojsko križišče pri BDC napovedanega prometa ne bi preneslo, za razširitev v izven nivojsko pa praktično ni prostora. Podaljšek obvoznice skozi Tezno in Brezje pa bi bil zaradi rušitev velikega števila stanovanjskih in industrijskih objektov, ter več kot 200m dolgega podvoza pod železniško ranžirno postajo Tezno prostorsko in finančno prezahteven zalogaj. Stik z avtocesto bi bil po že danes zelo obremenjeni Ptujski cesti in priključku Maribor – center.

Investitorju in Mestni občini Maribor so bile zato predlagane dodatne različice poteka trase na odseku med podaljškom Kardeljeve ceste in R2-430 ter podaljškom do avtoceste Slivnica – Pesnica.



Slika 2.; Osnovna različica južne obvoznice med Lackovo in Puhovo cesto

### Nova različica

Po že izdelanem PGD je njen začetek neposredno za krožiščem s podaljškom Kardeljeve ceste za katerim se trasa nemudoma usmeri nekoliko bolj jugovzhodno od poteka osnovne različice, oziroma se približa obronkom Pohorja, kjer je predviden pokriti vkop (ekodukt), preko katerega bo potekala cesta kot podaljšek Ljubljanske ulice z navezavo na Razvanjsko cesto.

Vzhodno od Razvanja je predviden izven nivojski priključek Starovaške poti na južno obvoznico.

Južno od trgovskega centra Harvey Norman se obvoznica priključi na regionalno cesto R2-430. Predvideno je večje krožno križišče v nivoju današnje regionalne ceste, južna obvoznica pa bo preko viadukta prečkala krožišče (kot AC v priključku Pesnica).

Od tega krožnega križišča, poimenovanega krožišče Bohova zaradi bližine naselja Bohova, poteka trasa do železniške proge Pragersko – Maribor, katero prečka z nadvozom tik ob skladišču Mariborske plinarne, nakar se z novim izven nivojskim priključkom, lociranim približno na sredini med priključkoma Rogoza in Ptujjska, priključuje na avtocesto Slivnica – Pesnica.

Zaradi sorazmerno kratke razdalje, cca. 1km, med novim priključkom na avtocesti in obstoječim priključkom Rogoza, je predvidena združitev teh dveh priključkov v prometnem smislu kar pomeni, da bosta imela skupne izvozne in uvozne krake, med njima pa bosta potekala, od avtoceste fizično ločena pasova za prepletanje.



Slika 3: Prikaz predvidenih projektnih rešitev priključevanja obvoznice na AC

Dolžina južne obvoznice od krožišča na Lackovi cesti do priključka na avtocesto je nekaj več kot 5,5 km. Tehnični elementi ceste so izbrani za projektno hitrost  $V=80$  km/h.

Cesta je projektirana kot 4-pasovnica z vmesnim ločilnim pasom. Na že zgrajenem odseku zahodne obvoznice med Gosposvetsko in Lackovo cesto je bil izbran tako imenovan »mestni« prerez ceste in sicer 4-pasovno vozišče z vmesnim ločilnim pasom ter obojestranskima kolesarskima stezama in hodnikoma za pešce, ločenima od vozišča z robnikom in stranskima ločilnima pasovoma.

Na celotnem odseku južne obvoznice pa je izbran naslednji prečni prerez:

vozišče	4 x 3,25 m	= 13,00 m
robni pas	4 x 0,25 m	= 1,00 m
ločilni pas	1 x 2,00 m	= 2,00 m
bankina	2 x 1,25 m	= 2,50 m
SKUPAJ		= 18,50 m

Kolesarski promet se bo vodil ločeno od obvoznice po posebnih mešanih površinah za kolesarje in pešce.

Predvidena trasa zahteva tudi večje število premostitvenih objektov in deviacij kategoriziranih in nekategoriziranih cest:

- 1 pokriti vkop
- 2 podvoza
- 4 nadvoze
- 2 viadukta
- 12 mostov
- 9 večjih prepustov
- 1 akvadukt
- 12 km deviacij
- Obsežne regulacije vodotokov
- Aktivne in pasivne protihrupne ukrepe
- Prestavitve in zaščito komunalnih in energetskih vodov

## Zaključek

Ceste gradimo izključno za prevzemanje prometnih obremenitev in to takrat in tam, kjer nas trenutne ali bodoče prometne razmere v to prisilijo. Zato ceste nikoli ne morejo biti »zgrešena investicija«, ki bi pomenila, da jih nihče ne bi uporabljal. Lahko so le ustrezno, manj ustrezno ali celo neustrezno načrtovane, kar se preverja in ocenjuje v zakonsko predpisanih postopkih glede na različne vidike in kriterije.

S kompromisnimi rešitvami in modifikacijami se vedno lahko najde ustrezna rešitev trase ceste, sprejemljiva za vse deležnike, tako za nosilce urejanja prostora, soglasodajalce, lokalne skupnosti kot tudi za investitorja.

Za Mariborsko južno obvoznico je najslabša tista rešitev, ki je ni, oziroma drugače povedano: stanje kot je danes postaja nevzdržno. Promet na Lackovi in Streliški cesti v jutranji in popoldanski konici praktično stoji, nadaljevanje gradnje med Lackovo cesto in podaljškom Kardeljeve pa se bo morda zgodilo v letu 2022.

### Viri in literatura:

- 1) *Ozzing d.o.o., Idejna študija poteka streliške in Lackove ceste s prebojem na M10 pri BDC v Mariboru, št. projekta 163/96, april 1996*
- 2) *MOM, urbanistična zasnova mesta Maribor, 2004*
- 3) *MOP, Priporočila za izdelavo študije variant za državne prostorske ureditve, Ljubljana, junij 2005*
- 4) *BPI d.o.o., Študija variant zahodne obvoznice Maribora na odseku Lackova – Tržaška cesta (R2-430), št. projekta 261, september 2006*
- 5) *BPI d.o.o., Lineal d.o.o., Variante poteka navezovalne ceste Zahodna obvoznica Maribor na odseku od Kardeljeve ceste do avtoceste Slivnica – Pesnica, kot osnova za izdelavo prostorskega načrta, št. projekta BPI-337, februar 2009*