ZAHODNA OBVOZNICA MARIBORA

Boris Stergar, Miha Stergar

Uvod

O mostu preko Drave, nekje na zahodnem robu mesta Maribor, se je menda planiralo že pred II. svetovno vojno, vsekakor pa kmalu po njej. Se pa o obvoznicah v tistem času, kolikor je znano, še ni kaj dosti govorilo, saj je bil promet zelo redek, mesta pa so se razvijala okoli prometnih poti; cest, železnic, marsikje pa tudi vodnih poti.

Tudi Drava je bila vodna pot, zato je Maribor imel svoj Pristan, cestni promet pa se je v smeri vzhod – zahod odvijal po levem bregu Drave, železniški pa po desnem.

Ena prvih nalog v letu 1990 novoustanovljenega Biroja za projektiranje in inženiring d.o.o. je bila »*Študija variant cestne povezave med Vrbansko in Streliško cesto*«, ki jim jo je v začetku leta 1991 zaupal takratni Izvršni svet občine Maribor. Takrat je že bilo govora o nekem novem »Koroškem mostu«, ki naj bi prečkal Dravo nekje med Jožefovo cerkvijo na Studencih in Mariborskim otokom, ali celo še bolj zahodno, nekje preko Brestrniškega jezera.

Spomnimo se, da je takrat, še v nekdanji Jugoslaviji, potekala magistralna cesta M3 od mejnega prehoda Vič pri Dravogradu, skozi Maribor, Ptuj, Varaždin, Osijek, Novi Sad, Zrenjanin do meje z Romunijo. Skozi mestno središče Maribora je potekala po Gosposvetski cesti, Turnerjevi ulici, Koroški cesti, preko Glavnega trga do Titove ceste, po njej do Ptujske ceste in po slednji proti Ptuju in naprej.

Študija variant je pokazala, da je optimalna tista trasa, ki bo potekala čim bliže robu mesta, ker bo iz mestnega središča in obeh mostov, Glavnega pri Veliki kavarni in Titovega »potegnila« največ mestnega in primestnega prometa. Tranzitnega prometa na opisani magistralni cesti M3 je bilo po vseh prometnih podatkih in prognozah slabih 30 %. Z večjim odmikom trase proti zahodu, že samo do območja Koblarjevega zaliva, mestnega središča in obeh mostov, razen tranzita ne bi bistveno razbremenili tudi zato, ker je v tistem času mariborska politika iz nerazumljivih razlogov črtala »Strossmayerjev most« v podaljšku isto imenovane ulice iz vseh srednje in dolgoročnih planov občine.

Izbrana varianta je tako dobila današnji potek s križiščem na Gosposvetski cesti na zahodnem robu nekdanje Hidromontaže in takrat končnim križiščem na Lackovi cesti (nekateri jo še danes zmotno imenujejo Streliška cesta, ki pa se v resnici začne šele v križišču z Ulico pohorskega odreda).

Slika 1: Zahodna obvoznica Maribora

Severno od križišča z Gosposvetsko cesto je obvoznica imela tudi svoj podaljšek do Vrbanske ceste z imenom Njegoševa ulica. Za ta odsek je bila v letu 1998 izdelana celo PGD in PZI projektna dokumentacija.

Projektna naloga je takrat logično zahtevala, da mora zahodna obvoznica prečkati železniško progo Maribor – Dravograd izvennivojsko. Ker je desni breg Drave niveletno višji od levega, tudi ni bilo nobene dileme, da bo cesta po prečkanju Drave vkopana in da bo potekala pod železniško progo v podvozu.

S to študijo variant, oziroma izbrano varianto je bila natančno definirana trasa, niveleta in prečni profil ključnega objekta na trasi, to je Koroškega mostu, za katerega je bil že naslednje leto, to je v letu 1992 izdelan zakoličbeni elaborat, ki je bil osnova kasnejšemu projektu PGD in PZI samega mostu.

Izbrana varianta je bila tudi osnova lokacijski dokumentaciji in lokacijskemu dovoljenju za celotni odsek od Vrbanske do Lackove ceste, kasneje pa so se zaradi nekaterih drugačnih tehničnih rešitev, v glavnem pri priključkih in križiščih in zaradi nove zakonodaje, za posamezne etape izdelali novi lokacijski načrti in sprejeli aktualni Odloki.

I. etapa – Koroški most

Zaradi nesoglasij med takratnima investitorja, Ministrstvom za promet Republike Slovenije in Občino Maribor, se je občinska oblast odločila, da bo Koroški most zgradila z lastnimi občinskimi sredstvi. Gradnja je potekala med leti 1994 in 1996. Most sestavljata dve ločeni konstrukciji za vsako smerno vozišče širine 2 x 11.70 m.

Gradnja mostu je presekala dve mestni cesti na obeh bregovih Drave, Koroško cesto na levem in Obrežno ulico na desnem bregu. Zato je bilo treba kot pripravljalno delo najprej izvesti deviacije teh cest.

Zaradi nivelete Koroškega mostu je bila Koroška cesta v dolžini 300 m s priključkom Bezenškove ulice poglobljena za približno 4 m. Za prečkanje Obrežne ulice pod zahodno obvoznico pa je bil zgrajen nadvoz in ulica rekonstruirana v dolžini 400 m.

Slika 2: Krožišče na Gosposvetski cesti in Koroški most

Ker je bilo potrebno novozgrajeni most čim prej predati prometu, ga je bilo treba s cestnimi priključki navezati na mestno prometno mrežo. Na levem bregu je bil zgrajen odsek zahodne obvoznice s krožiščem na Gosposvetski cesti v dolžini 200 m in rekonstrukcija Gosposvetske ceste od Fontane do Turnerjeve ulice v dolžini 450 m vključno s semaforiziranima križiščema na obeh koncih.

Na desnem bregu pa je sta bila zgrajena začasni priključek na Valvazorjevo ulico v dolžini 300 m in montažni nadhod za pešce v trasi Iztokove ulice.

II. etapa - od Koroškega mosta do Ceste proletarskih brigad

Ta odsek, na dolžini 1.620 m je najbolj opazno spremenil podobo Studencev na tem območju. Porušiti je bilo treba veliko število stanovanjskih hiš in objekt telovadnega društva Partizan Studenci. Poleg same zahodne obvoznice je projekt obsegal še deset deviacij mestnih ulic v skupni dolžini 1.130 m, šest priključnih ramp izvennivojskih priključkov Valvazorjeve ulice in Limbuške ceste v skupni dolžini 500 m, tri krožna križišča na priključkih, nivojski semaforizirani križišči obvoznice z Erjavčevo in s Šarhovo ulico ter dve večji krožišči na obvoznici.

Slika 3: II. etapa, Obrežna – Erjavčeva in zaključek II. etape

Najbolj zahteven je bil podvoz pod železniško progo z delovnim imenom »Galerija Studenci«, ki ga sestavljajo železniški podvoz in dva cestna podvoza.

Odsek do Ulice heroja Šercerja je bil predan prometu leta 2002, drugi do Ceste Proletarskih brigad pa tri leta kasneje.

III. etapa - od Ceste proletarskih brigad do Lackove ceste

Za III. etapo obvoznice v dolžini 980 m je bila projektna dokumentacija izdelana v letu 2006. Poleg obvoznice je projekt obsegal še dve priključni cesti v skupni dolžini 500 m, dve krožišči na obvoznici, z Ilichovo ulico in Lackovo cesto, most čez Pekrski potok in štiri podhode pod krožiščem z Lackovo cesto. Slednja rešitev je edinstvena v Sloveniji, ker omogoča enostavno in predvsem varno prečkanje pešcem in kolesarjem, tako obvoznice kot Lackove ceste. Vsi štirje podhodi namreč predstavljajo enovit objekt preko katerega poteka krožni promet

Slika 4: : Gradnja III. etape do Lackove ceste in krožišče na Lackovi cesti s podhodi

Ta etapa je bila predana prometu leta 2009 in z vsemi prejšnjimi predstavlja zaključeno celoto v smeri sever – jug v skupni dolžini 3050 m. Kljub temu pa glavna cesta G1-1 (nekoč magistralna M3) še vedno ni v celoti prestavljena na to cesto. Dokler ne bo zgrajen naslednji odsek med Lackovo in Tržaško cesto, oziroma regionalno R2-430, bo tranzitni promet, predvsem tovorni

potekal po obvoznici od Gosposvetske do Ceste proletarskih brigad, nato pa po slednji do Tržaške in Ptujske ceste, ker obstoječi cesti, Lackova in Streliška cesta tega prometa ne bi prenesli.

IV. etapa – od Lackove ceste do podaljška Kardeljeve ceste

Za naslednji odsek od Lackove ceste do podaljška Kardeljeve ceste v dolžini 1240 m je že od leta 2010 izdelana PGD in PZI projektna dokumentacija, odkupujejo se zemljišča in morda se bo še letos ali leta 2022 pričela gradnja. Ta odsek, z začetkom v krožišču Lackove ceste in obvoznice bo imel izven nivojski priključek podaljška Ulice pohorskega odreda s severne strani, oziroma nove ceste pod Pohorje z južne strani. V podaljšku Kardeljeve ceste na koncu odseka bo »turbo« krožišče podobne velikosti, kot je na Lackovi cesti, ob krožišču pa bo obvoznico prečkal nadhod za pešce in kolesarje. Na južni strani obvoznice in ob južnem robu prestavljenega Radvanjskega potoka bo potekala kolesarska pot.

Seveda pa to ni končni cilj. Ta, bo dosežen takrat, ko bo glavna cesta G1-1, ki se od Tržaške ceste dalje, po Ptujski cesti nadaljuje kot regionalna cesta R2-454, dokončno prestavljena izven mesta. To pomeni, da bo pri Bohovi priključena na regionalno cesto R2-430 Maribor – Hoče, severno od Rogoze pa z novim priključkom na avtocesto A1 Slivnica – Pesnica. Vlada RS je to traso že potrdila, v pripravi je državni prostorski načrt, trenutno pa potekajo usklajevanja z Ministrstvom za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano glede zagotovitve nadomestnih kmetijskih zemljišč.

Viri in literatura

1) *Idejna študija variant cestne povezave med Vrbansko in Streliško cesto – Koroški most, BPI d.o.o., št. projekta 8, junij 1991*
2) *Zakoličbeni elaborat za Koroški most od km 0.5 do km 1.7, BPI d.o.o., št. projekta 50, oktober 1992*
3) *PGD in PZI za Koroški most in Obrežno ulico, BPI d.o.o., št. projekta 55, januar 1993*
4) *Investicijski program za Koroški most, BPI d.o.o., št. projekta 59, februar 1993*
5) *Razpisni elaborat za Koroški most, BPI d.o.o., št. projekta 65, junij 1993*
6) *PGD in PZI Gosposvetske ceste in Zahodne obvoznice od km 0.5 do km 1.25, BPI d.o.o., št. projekta 115, april 1996*
7) *PGD in PZI Zahodne obvoznice od Obrežne ulice do Ceste proletarskih brigad od km 1.0 do km 2.62, konzorcij Lineal d.o.o. in BPI d.o.o., št. projekta 291/98, september 1999*
8) *PGD in PZI Zahodne obvoznice od Ceste proletarskih brigad do Streliške ceste (Lackove ceste) od km 2.62 do km 3.6, konzorcij BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., št. projekta 256, december 2006*
9) *PGD in PZI Zahodne obvoznice od Lackove ceste do podaljška Kardeljeve ceste od km 3.6 do km 4.84, konzorcij BPI d.o.o. in Lineal d.o.o., št. projekta 333, marec 2010, novelacija oktober 2020*
10) *fotodokumentacija iz arhiva: Aleš Rudl, Ljubo Majninger, BPI d.o.o., Lineal d.o.o., CPM d.o.o.*