

**MESTNA OBČINA MARIBOR**  
**ŽUPAN**

**Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor**

Številka: 35201-61/99 1700 MK

Datum: 8.6. 2001

**MESTNEMU SVETU**  
**MESTNE OBČINE MARIBOR**

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA SEJI MESTNEGA SVETA**  
**MESTNE OBČINE MARIBOR**

**NASLOV: PROSTORSKA DOKUMENTACIJA ZA ODSEK ZAHODNE**  
**OBVOZNICE – DRAVOGRAJSKE CESTE - MED KRIŽIŠČEM S**  
**CESTO PROLETARSKIH BRIGAD IN KRIŽIŠČEM S HITRO**  
**CESTO PRI BLAGOVNO-DISTRIBUCIJSKEM CENTRU V**  
**MARIBORU**

- ▪ **PRIMERJAVA VARIANT IN PREDLOG**  
**NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE NA ODSEKU MED CESTO**  
**PROLETARSKIH BRIGAD IN LACKOVO CESTO**

**GRADIVO** Urbis urbanizem, arhitektura, projektiranje d.o.o. Maribor  
**PRIPRAVIL:** Zavod za prostorsko načrtovanje

**GRADIVO** Boris SOVIČ, univ.dipl.inž.el., župan Mestne občine Maribor  
**PREDLAGA:**

**POROČEVALEC:** Ljubo Mišič, univ.dipl.inž.arh.

**PREDLOG SKLEPA:** Mestni svet Mestne občine Maribor je obravnaval primerjavo variant na

odseku zahodne obvoznice - Dravograjske ceste – med Cesto proletarskih brigad in Lackovo cesto in sprejel sklep, da se za nadaljnje načrtovanje in izvedbo obravnavanega odseka zahodne obvoznice izbere varianta 2. Mestna občina Maribor vztraja na prioriteten zagotavljanju sredstev za naveden odsek zahodne obvoznice v Finančnem načrtu gradnje avtocest v Republiki Sloveniji. Po uveljavitvi lokacijskega načrta za odsek zahodne obvoznice med Cesto proletarskih brigad in Lackovo cesto je investitor dolžan prednostno urediti premoženjsko pravne zadeve z lastniki nepremičnin na navedeni trasi.

**Boris SOVIČ, univ. dipl. inž. el.**  
**ŽUPAN**

### **Priloga:**

Prostorska dokumentacija za odsek zahodne obvoznice – Dravograjske ceste med križiščem s Cesto proletarskih brigad in križiščem s Hitro cesto pri BDC v Mariboru - Primerjava variant in predlog najustreznejše variante na odseku med Cesto proletarskih brigad in Lackovo cesto, z obrazložitvijo in kartami.

## **PROSTORSKA DOKUMENTACIJA ZA ODSEK ZAHODNE OBVOZNICE – DRAVOGRAJSKE CESTE - MED KRIŽIŠČEM S CESTO PROLETARSKIH BRIGAD IN KRIŽIŠČEM S HITRO CESTO PRI BLAGOVNO-DISTRIBUCIJSKEM CENTRU V MARIBORU**

### *PRIMERJAVA VARIANT IN PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE NA ODSEKU MED CESTO PROLETARSKIH BRIGAD IN LACKOVO CESTO*

#### **1. 1. UVOD**

Zahodna obvoznica Maribora je kategorizirana kot del glavne ceste G-1, ki se v krožišču na Gosposvetski cesti obrne proti jugu, poteka preko Koroškega mostu in v nadaljevanju v podvozu prečka železniško progo Maribor-Dravograd, nato pa v nivoju Erjavčevo in Šarhovo ulico, Ulico I. internacionale, Cesto proletarskih brigad in Lackovo cesto. V križišču z Lackovo cesto se obrne proti vzhodu in poteka do Tržaške ceste (G-13), na katero se priključuje v obstoječem semaforiziranem križišču pri Blagovno distribucijskem centru (BDC). S to načrtovano cesto se prestavlja dosedanja glavna cesta in ves promet v smeri Dravograd – Ljubljana iz mestnega središča na obrobje mesta. S predvideno cestno povezavo bo dobilo mesto ustrezne prometne povezave v smeri sever – jug oz. med levim in desnim bregom reke Drave. Potek zahodne

obvoznice Maribora na levem bregu Drave je končan (manjka še Njogoševa cesta med Gosposvetsko in Vrbansko cesto), na desnem bregu pa imamo začasno povezavo mostu z Ruško oz. Limbuško cesto. Odsek med mostom in Erjavčevo cesto je v gradnji, za odsek Erjavčeva ulica – Cesta proletarskih brigad je sprejet lokacijski načrt, ki se zaključuje s krožnim križiščem na Cesti proletarskih brigad.

Na odseku od Ceste proletarskih brigad do Lackove ceste v dolžini pribl. 1.300 m so obravnavane tri (3) variante poteka, ki so bile med seboj primerjane po petih sklopih kriterijev. Potek variant je grafično prikazan na sliki v merilu 1 : 5.000.

## 2. 2. OPIS VARIANT

Na obravnavanem odseku je bilo preučevanih več variant, v primerjalni študiji so obravnavane tri variante, ki so optimirane glede gradbeno-tehničnih in prometnih kriterijev. Za vse tri variante je značilno, da imajo na prvem delu, to je med Cesto proletarskih brigad in Ilichovo cesto, isti potek trase in sicer po obstoječi cesti zahodno od Borove vasi. Dolžina tega odseka je pribl. 400 m, cesta je dvopasovna z obojestranskimi zelenicami, kolesarskimi stezami in pločniki. Vse tri variante imajo približno isto niveleto s padcem 0,2% od Lackove proti Ilichovi cesti in s potekom cca 0,5 m v nasipu. Dolžina tega pod-odseka je pri vseh treh variantah enaka in znaša pribl. 900 m.

**Varianta 1** poteka zahodno od Železnikarjeve ulice (bivše Engelseve) na oddaljenosti pribl. 70 m. Izogne se skupini stanovanjskih hiš ob Železnikarjevi ulici in vsem drogovom visokonapetostnih daljnovodov. Krožišče na Lackovi cesti je oddaljeno pribl. 70 m zahodno od obstoječega križišča z Železnikarjevo ulico. Nadaljnji potek trase po tej varianti poruši poslovni objekt Semesadike Mengeš d.d. PE Radvanje, Lackova 29, izogne pa se objektom Lackova 27 in Lackova 25, ne pa tudi pripadajočemu zemljišču posestva.

**Varianta 2** poteka preko skupine 4 hiš ob Železnikarjevi ulici, ki bi jih bilo potrebno v tem primeru vse porušiti, in v nadaljevanju poteka po Železnikarjevi ulici. Krožišče na Lackovi ulici je locirano v današnjem križišču z Železnikarjevo ulico in priključkom k drevesnici. Za slednjega bi v tem primeru morali poiskati nadomestilo. Nadaljnji potek trase po tej varianti poruši objekte posestev Lackova 25 in Lackova 27.

**Varianta 3** poteka preko skupine 4 hiš ob Železnikarjevi ulici, vendar se takoj za tem usmeri na vzhodno stran te ulice proti koridorju visokonapetostnih daljnovodov. Tri stebre teh daljnovodov bi bilo potrebno prestaviti oziroma postaviti nove. Krožišče na Lackovi cesti je oddaljeno pribl. 100 m od obstoječega križišča proti vzhodu, nadaljnji potek trase pa poruši poslovno stanovanjski objekt Lackova 17a.

Vse tri variante takoj za križiščem z Ilichovo ulico prečkajo Pekrski potok, kjer bo potreben novi prepust dimenzij 4.0 x 2.1m. Do križišča z Lackovo cesto bo - enako kot na predhodnem delu zahodne obvoznice - kolesarski in peš promet potekal obojestransko ob vozišču, ločen z zelenico. Prečkanje zahodne obvoznice bo možno v krožiščih in nivojsko v križišču z Ilichovo ulico. Pri vseh variantah na tem pod-odseku bo potrebna preureditev oziroma zaščita obstoječih vodov: plinovod MRP Maribor – MRP Ruše 10 bar, vodovod, kanalizacija, TK vodi, javna razsvetljava, CATV, NN omrežje, pri varianti 3 pa tudi VN daljnovodi.

### 3. 3. PRIMERJAVA VARIANT

#### Urbani razvoj

Obravnane variante potekajo po površinah, ki so po veljavnih planskih aktih občine opredeljene kot najboljša kmetijska zemljišča v ureditvenem območju mesta Maribor in kot stavbna zemljišča.

**Varianta 1** poteka po skupaj 2,1 ha najboljših kmetijskih zemljišč, v območju južno od Lackove ceste pa po 1,7 ha stavbnih zemljišč, namenjenih športu in rekreaciji ter zaenkrat v uporabi za potrebe obrambe in zaščite. Varianta zahteva rušitev poslovnega objekta na Lackovi 29, zaradi porabe zemljišč pa bistveno omeji možnost obstoja in nadaljnjega razvoja posestva na Lackovi 25. V 200 m pasu te variante se nahaja 9 funkcionalno zaključenih bivalnih in/ali poslovnih enot. Ker niti z aktivnimi niti s pasivnimi ukrepi ni mogoče zagotavljati potrebne protihrupne zaščite, je dodatno potrebno odkupiti (porušiti) še 8 objektov.

**Varianta 2** zasede 1,5 ha najboljših kmetijskih zemljišč in razmejuje zelene površine mesta od predvidenih za urbano rabo oz. pozidavo. Skupaj porabi 2,2 ha obstoječih stavbnih zemljišč. Z varianto je treba rušiti skupino 4 stanovanjskih hiš s pripadajočimi funkcionalnimi oz. pomožnimi objekti ob Železnikarjevi ulici ter objekte posestev na Lackovi 25 in Lackovi 27. V 200 m pasu te variante se nahajata še 2 funkcionalno zaključeni poslovni enoti. Zaradi nezmožnosti zagotavljanja ustreznega bivanjskega okolja z vidika hrupa je potrebno dodatno odkupiti (porušiti) še 5 objektov.

**Varianta 3** zasede 1,8 ha najboljših kmetijskih zemljišč in 1,8 ha obstoječih stavbnih zemljišč in od vseh obravnavanih variant najbolj omeji potencialne za urbano rabo, saj se najbolj približa obstoječim stavbnim zemljiščem na vzhodni strani trase. Z varianto je potrebno porušiti 4 stanovanjske hiše s pripadajočimi funkcionalnimi oz. pomožnimi objekti ob Železnikarjevi ulici ter poslovno-stanovanjski objekt na Lackovi 17a. V 200 m pasu te variante se nahajajo še 3 funkcionalno zaključene poslovne oz. gospodarske ali bivanjske enote. Zaradi nezmožnosti zagotavljanja ustreznega bivanjskega okolja z vidika hrupa je potrebno dodatno odkupiti še 5 objektov. Ob tem je potrebno predstavljati tudi 3 stebre visokonapetostnih daljnovodov RTP Ruše – RTP Maribor.

**Z vidika vplivov na urbani razvoj je varianta 2 ugodnejša od variant 1 in 3, ki sta dokaj izenačeni.**

#### Gradbeno-tehnični ter prometni kriteriji

Za izdelavo prostorske dokumentacije za zahodno in južno obvoznico je bil izdelan prometni model mesta Maribor, ki na podlagi obstoječe in predvidene prometne mreže mesta Maribor definira priključevanje celotne prometne mreže na bodočo obvoznico. Za vse obravnavane variante je predvideno enako priključevanje in enake prometne obremenitve.

**Po gradbeno-tehničnih kriterijih so variante enakovredne, prav tako po kriteriju prometne obremenitve.**

## Ekonomski kriteriji

Ker je pri vseh obravnavanih variantah odseka ceste realno pričakovati enake koristi, so variante primerjane iz investicijsko-stroškovnega vidika (gradbeni stroški, odškodnina za zemljišča, stroški zaradi spremembe namembnosti kmetijskih zemljišč ali gozda, odškodnine za objekte - stroški rušitev in odkupov objektov ter stroški za izvedbo protihrupnih ukrepov). Ocena stroškov je izdelana na osnovi cen iz marca 2001 in prikazana v naslednji tabeli.

**Tabela:** Ocenjene investicijske vrednosti variant v mio SIT

Vrsta stroška	Varianta		
	varianta 1	varianta 2	varianta 3
Gradbeni stroški	655	655	655
Odškodnina za zemljišča	116,5	102,5	117
Odšk. sprememba namembnosti	109,6	78,56	95,36
Odšk. za objekte - rušitve	181,4	263,3	222,4
Protihrupni ukrepi	482,3	329,5	392,55
Prestavitev DV stebrov			45
Skupaj investicija, mio SIT	1.544,8	1.428,86	1.527,31
Skupna ocena, razvrstitev var.	3	1	2

Opomba: v tabeli je upoštevana odškodnina zaradi spremembe namembnosti kmetijskih zemljišč ali gozda v polni višini, kot jo opredeljuje zakon o kmetijskih zemljiščih.

**Po kriteriju investicijske vrednosti je glede na ocenjene vrste stroškov najbolj primerna varianta 2. Varianta 3 je od nje dražja za 7 %, varianta 3 pa za 8 %.**

## Okoljevarstveni kriteriji

Med obravnavanimi variantami ni pomembne razlike glede predvidenega onesnaževanja zraka, vode in tal. Obremenitev okolja s hrupom pri posameznih variantah ni bistveno različna. Za zaščito hrupno preobremenjenih območij je potrebno v vseh variantah izvesti aktivno protihrupno zaščito (3000 do 4000 m<sup>2</sup> protihrupnih zidov). Objektov, ki se nahajajo do 20 – 30 m od ceste, ni možno zaščititi in jim je potrebno spremeniti

namembnost ali porušiti. Ob tem je potrebno opozoriti na razmeroma velike pričakovane prometne obremenitve Lackove ceste, zahodno od predvidene obvoznice, in z njimi povezane visoke obremenitve s hrupom.

Na obravnavanem območju ni evidentiranih naravnih spomenikov. Po prečkanju Pekrskega potoka potekajo variante v oddaljenosti 50 m od zavarovanega arheološkega območja AO 33 – območje Villae rusticae in staroslovansko grobišče v Radvanju. V nadaljevanju poteka po Železnikarjevi ulici prečkajo variante naselitveno os Hoče – Bohova – Betnava – Radvanje – Ruše, v tej smeri poteka tudi Rimska cesta. Opravljene geofizikalne raziskave arheološkega potenciala izpostavljajo kot arheološko zanimivo območje predvsem prvih 150 m po prečkanju Pekrskega potoka ter območje vzhodno ob križišču Železnikarjeve ulice in Lackove ceste. Posebnih razlik med variantami glede vpliva na kulturno dediščino ni možno opredeliti.

**Glede vplivov na okolje med variantami ni velikih razlik, kar je tudi razumljivo, glede na relativno ozek prostorski razpon obravnavanih variant. Kot relativno ugodnejša je ocenjena varianta 2, predvsem zaradi dejstva, da povzroča manj novih posegov v prostor in razmejuje površine, ki so predvidene za urbano rabo od zelenih površin.**

#### **Družbena sprejemljivost**

Predvidena trasa zahodne obvoznice predstavlja velik poseg v območje Mestne četrti Radvanje (ob Lackovi cesti je tudi osnovna šola). Razprave v zvezi s potekom trase so bile že v sklopu javnih razprav k osnutku urbanistične zasnove mesta Maribor v letih 1998-2000. Na pobudo mestne četrti je bila v predlog urbanistične zasnove vnesena trasa južno od Radvanjskega potoka. Potek zahodne obvoznice na obravnavanem odseku je bil predstavljen Mestni četrti Radvanje v januarju 2001. Na predstavitvi so bili prisotni vsi prizadeti krajanji (stanovalci neposredno prizadetih objektov) ter predstavniki mestne četrti (komisije, člani sveta mestne četrti). Predstavljene so bile tri možne variante, opisane prednosti in slabosti. Na predstavitvi so bili sprejeti naslednji sklepi:

- · Mestna četrt Radvanje in krajanji ne podpirajo variante 1, ker pomeni nov, velik poseg v prostor in zemljišča, prizadeti pa bi bili vsi stanovanjski objekti na območju trase
- · odločitev glede variante 2 in 3 je odvisna od doseženih sporazumov s prizadetimi lastniki
- · izdelava ekonomske ocene rušitev in gradnje nadomestnih objektov, poiščejo se možnosti za nadomestno gradnjo
- · prizadeti krajanji zahtevajo natančno terminsko opredelitev posega, odkupov, rušitev ipd.

Na osnovi sklepov so bile opravljene preliminarne cenitve objektov, ki so upoštewane v oceni ekonomskih kriterijev. Opravljeni so bili razgovori s posameznimi lastniki. Vsi se več ali manj pogojno strinjajo z rušitvijo, problem je glede časovne opredelitve posega, možnosti nadomestnih kmetij in parcel. Pridobljeno je bilo tudi mnenje podjetja Semesadike Mengeš d.d., ki je lastnik drevesnice in objektov, ki bi lahko služili kot nadomestno zemljišče za obstoječo kmetijo, ki se ruši. Vsak poseg v zemljišče bi za njih pomenil ogrožanje obstoja.

**Z vidika lastnikov zemljišč in objektov je najprimernejša varianta 3, varianta 2 je primerna, varianta 1 pa neprimerna.**

#### **4. 4. PREDLOG NAJUSTREZNEJŠE VARIANTE**

Iz primerjave po posameznih skupinah kriterijev je razvidno naslednje:

- · z vidika **urbanega razvoja območja** se kot najustreznejša izkaže varianta 2;
- · v primerjavi po **gradbeno-tehničnih in prometnih kriterijih** so variante enakovredne;
- · glede upoštevanih **ekonomskih kriterijev** je najugodnejša varianta 2, sledita varianti 1 in 3, ki je investicijsko najdražja;
- · V primerjavi variant po **okoljevarstvenih kriterijih** je po skupnem manjšem vplivu na prostor ugodnejša varianta 2;
- · Z vidika **družbene sprejemljivosti** je bolj primerna varianta 3, varianta 2 je ocenjena kot primerna, varianta 1 pa kot neprimerna.

Z ocenjevanjem in primerjanjem variant po izbranih skupinah kriterijev je v več primerih kot relativno ugodnejša varianta 2. Razlike v ocenah variant po posameznih sklopih kriterijev sicer niso velike, skupna ocena, ki upošteva vse skupine kriterijev, daje prednost varianti 2. **Zaradi tega predlagamo, da se za nadaljnje načrtovanje in izvedbo odseka zahodne obvoznice med Cesto proletarskih brigad in Lackovo cesto izbere varianta 2.**

MESTNA OBČINA MARIBOR  
Mestna uprava  
**ZAVOD ZA PROSTORSKO NAČRTOVANJE**  
Maribor, Grajska ul. 7  
Tel: 062/22-01-491 Fax: 062/22-01-493  
e-mail: marija.kuhar@maribor.si

dat: zom2000/variante\_ms\_8\_6\_2001  
Številka: 35201-61/99 1700 MK  
Datum: 8.6. 2001

## **OBRAZLOŽITEV**

Za pripravo prostorske dokumentacije je bil sprejet Program priprave sprememb in dopolnitev prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor za območje Mestne občine Maribor ter lokacijskega načrta za odsek zahodne obvoznice med križiščem s Cesto proletarskih brigad in križiščem s Hitro cesto pri BDC v Mariboru (MUV, št.6/2000). V programu je dana možnost, da se prostorska dokumentacija sprejme za posamično etapo na navedenem odseku, v kolikor bi bila takšna rešitev utemeljena s prednostno gradnjo takšnega etapnega odseka.



Dolžina celotnega odseka trase je 3.900 m. Celotna trasa je glede na težavnost in problematiko razdeljena v dva odseka: prvi odsek je med Cesto proletarskih brigad in Lackovo cesto, drugi odsek od Lackove ceste do BDC. V sklopu koordinacije med izdelovalci, naročnikom in investitorjem (DARS d.d.) je bil sprejet dogovor, da se dokumentacija pripravlja za vsak odsek posebej. Osnova za tak dogovor je tudi dejstvo, da je odsek med Cesto proletarskih brigad in Lackovo cesto kot državna cesta uvrščen v Spremembe in dopolnitve nacionalnega programa izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (Ur. l. RS št. 41/98) in predviden za gradnjo v letu 2001. Naveden odsek je vključen tudi v Dodatek k protokolu o ureditvi medsebojnih razmerij pri izgradnji zahodne obvoznice Maribora, ki sta ga februarja 2000 podpisala župan Mestne občine Maribor in minister za promet.

Študijo »Preučitev izdelanih variant in predlog najustreznejše variante na odseku Cesta proletarskih brigad – Lackova cesta (I. faza) j epod št. 110-1/2001 izdelal Urbis d.o.o. Maribor. Primerjalna študija variant predstavlja gradivo za utemeljitev trase v prostoru in določitev najustreznejšega priključevanja na Lackovo cesto in njenega prečkanja v južni smeri. Variante so primerjane po funkcionalnih (regionalni in urbani razvoj, prometne in gradbeno-tehnične značilnosti), okolje-varstvenih (vključno z varstvom kulturne dediščine) in finančnih kriterijih.

Z vidika urbanega razvoja so vplivi variant opredeljeni glede na predvidene spremembe, ki jih gradnja povzroča v obstoječi in predvideni rabi prostora, vplivov na obstoječo poselitev in razvoj urbanih dejavnosti ter skladnosti s prostorskimi akti občine in države.

*Prometno vrednotenje je opredeljeno s kriterijem prometne obremenitve. Po gradbeno-tehničnih kriterijih so variante enakovredne.*

Z vidika vplivov na okolje so opredeljene spremembe, ki jih posamezne variante povzročijo v okolju. Cilj primerjave je ugotoviti, katera izmed variant je z vidika varovanja življenjskega okolja ljudi in naravnih sestavin okolja najbolj sprejemljiva. Primerjava temelji na usmeritvah in pogojih pri načrtovanju novih prometnih povezav, ki jih določajo prostorske sestavine dolgoročnega in srednjeročnega plana R Slovenije v točki 3.3.33/1:

- ▪ čim manjše obremenitve ljudi in njihovega življenjskega okolja z emisijami (hrup, plini, prah in drugo)
- ▪ ohranjanje in izboljšanje bivalnih in delovnih pogojev
- ▪ zmanjševanje negativnih vplivov glede na nevtralizacijsko in regeneracijsko sposobnost sestavin naravnega okolja (zrak, voda, tla, rastlinski in živalski svet) ter celotnega ekosistema
- ▪ varovanje količine in kakovosti naravnih virov (kmetijska zemljišča, gozdovi, vodni viri, rudnine, energetski viri)
- ▪ varovanje naravnih in kulturnih vrednot prostora (naravna in kulturna dediščina, identiteta, struktura, pestrost, enkratnost, simbolna vrednost)
- ▪ ohranjanje ekološke pestrosti (izjemni biotopi, pestrost vrst, naravno ohranjeni ekosistemi)
- ▪ ohranjanje oz. omogočanje prehodnosti prostora za divje živali

Pri primerjavi variant z vidika okoljevarstvenih kriterijev so glede vsebine in podrobnosti obravnave ter členitve sestavin okolja smiselno uporabljena interna Navodila za pripravo poročila o vplivih na okolje ob lokacijskem načrtu avtoceste (MOP – UPP, Ljubljana 1995). Primerjava variant je bila opravljena na podlagi idejne študije posamezne variante v merilu 1 : 5000 in izdelane študije vplivov na okolje iz leta 1996.

Z vidika družbene sprejemljivosti je ocenjena sprejemljivost posamezne variante z vidika lokalne skupnosti (občina, krajevna skupnost). Predlagane variante so bile predstavljene mestni četrti Radvanje že v fazi izdelave idejnega projekta.

Z ocenjevanjem in primerjanjem variant po posameznih skupinah kriterijev je v več primerih kot relativno ugodnejša varianta 2, pri čemer pa razlike v ocenah variant po posameznih sklopih kriterijev niso velike. Skupna ocena, ki upošteva vse skupine kriterijev, daje prednost varianti 2, ki je predlagamo za nadaljnje načrtovanje in izvedbo odseka zahodne obvoznice med Cesto proletarskih brigad in Lackovo cesto.

Pristojne službe MOM so skupaj z izvajalcem naloge in Družbo za državne ceste predstavile rezultate vrednotenja variant in predlog najustreznejše variante v mestni četrti Radvanje lastnikom nepremičnin na obravnavanem območju. V razpravi so poudarili, da trasa pomeni velik poseg v prostor, zato morajo pristojne službe pravočasno reševati problematiko nadomestnih objektov in zemljišč; Mestna občina Maribor mora vztrajati, da bodo v ustreznih proračunskih virih države zagotovljena sredstva za gradnjo navedenega odseka oz. prednostno za nadomestne nepremičnine takoj po uveljavitvi lokacijskega načrta; zagotoviti je potrebno vse ukrepe za varovanje okolja ob trasi. Predlagana trasa po 2. varianti je bila ocenjena kot sprejemljiva ob upoštevanju navedenih pogojev.

Izbrana varianta bo osnova za izdelavo lokacijskega načrta, njegovo sprejetje in uveljavitev pa bo predstavljalo pravno podlago za odkupe nepremičnin. Ne glede na to pa smo lastnike objektov na trasi seznanili z območji v Radvanju in na Studencih, kjer je izdelana ali predvidena prostorska dokumentacija za stanovanjsko gradnjo, kar bi naj prispevalo k hitrejši ureditvi premoženjskih zadev po uveljavitvi lokacijskega načrta.

Pripravila:  
Marija KUHAR, univ. dipl. ekon.

**Ljubo MIŠIČ, univ. dipl. inž. arh.**  
**DIREKTOR ZAVODA**