



CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE ZREČE

Celostna prometna strategija za Občino Zreče

Ključne ugotovitve analize stanja

Oktober 2016



Kazalo

Uvod.....	1
Trendi v prostoru.....	2
Krepi se želja po izboljšanju kakovosti bivanja.....	2
Gospodarstvo ima v občini pomembno vlogo.....	2
Struktura prebivalcev zahteva pozornost.....	3
Gostota prebivalcev je nizka.....	5
Obremenitve okolja so predvsem na področju hrupa.....	6
Načrtovanje.....	7
Občinska uprava ima kadrovske omejitve.....	7
Prostorsko in prometno načrtovanje je bilo podrejeno avtomobilom.....	7
Integracija prostorskega in prometnega načrtovanja je pomanjkljiva.....	8
Občina ima zastavljene cilje na področju prometa do 2025.....	8
Občina še nima parkirnih standardov za novogradnje.....	9
Spremljanje stanja na področju mobilnosti še ni vzpostavljeno.....	9
Stanje prometnega sistema.....	10
Nadaljuje se rast motorizacije.....	10
Stroški mobilnosti so za prebivalce visoki.....	11
Prometna varnost se izboljšuje.....	13
Med pešci in kolesarji je prisoten občutek ogroženosti.....	16
Prebivalci si želijo izboljšav na kolesarskem omrežju in omrežju pešpoti.....	17
Potencial za hojo ni izkoriščen.....	18
Potencial za kolesarjenje ni izkoriščen.....	19
Podnebje v Zrečah je primerno za celoletno kolesarjenje.....	20
Razmere za hojo se izboljšujejo a omrežje še ni sklenjeno.....	21
Razmere za gibalno ovirane se urejajo.....	21
Kolesarsko omrežje v občini je zelo osnovno.....	21
Povezave z JPP obstajajo a niso optimalne.....	22
Potencial povezovanja delavskih, šolskih in rednih linij ni izkoriščen.....	23



CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE ZREČE

Parkiranje je izziv na več območjih v občini	24
Tovorni promet v Zrečah ogroža ostale uporabnike.....	25
Potovalne navade	26
Večina prevozov v Zrečah je opravljenih z osebnimi avtomobili	26
Osebni avtomobili so praviloma slabo zasedeni	27
Avtomobil je glavni način prevoza v vrtce in šole	27
Osnovnošolci želijo potovati drugače.....	31
Srednješolci si želijo moped in avtomobil.....	32
Avtomobil je glavni način prevoza na delo.....	33
Zaposleni ne poznajo alternativ za opravljanje poti na delo	34
Viri in literatura	35



Uvod

Poročilo predstavlja ključna sporočila analize stanja prometa v Občini Zreče (OZ), izdelane v okviru priprave Celostne prometne strategije Občine Zreče (CPS OZ). Priprava CPS OZ se je pričela junija 2016 na podlagi uspešne kandidature občine na razpisu Ministrstva za promet.

Pripravo CPS v sodelovanju z OZ izdeluje podjetje ZUM - urbanizem, planiranje, projektiranje iz Maribora s partnerji, sofinancirata pa Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Poročilo podaja povzetek vizije prometa v OZ, izhodiščnega stanja in nabor ključnih izzivov, ki bodo izhodišče za izbor ukrepov CPS. Analiza stanja je osnova, na podlagi katere bo v nadaljnjih fazah priprave in izvajanja ukrepov CPS omogočeno ocenjevanje napredka.

Pristop in metoda analize stanja temeljita na dokumentu *Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost - Smernice za pripravo Celostne prometne strategije* (MZIP, 2012), katerega soavtorji so tudi člani konzorcija preнове. Navodila iz omenjenih smernic so bila dopolnjena z rezultati vrste EU projektov (predvsem CH4ALLENGE, EVIDENCE, CHAMP, PUSH & PULL in CIVITAS ELAN) na to temo in izkušnjami partnerjev konzorcija s pripravo ali revizijo CPS v Sloveniji (Ljubljana, Maribor, Nova Gorica, Ljutomer) in tujini (Hrvaška, Srbija). Osnovni koraki analize stanja so bili:

- Delavnica za oblikovanje vizije prometa v občini
- Načrt spremljanja in vrednotenja z naborom kazalcev
- Pregled novejših strateških dokumentov in projektov občine
- Zbiranje podatkov za kvantifikacijo kazalcev
- Javne razprave o stanju prometa
- Delavnica z zaposlenimi v občinski upravi
- Obdelava zbranih podatkov in vrednotenje
- Izdelava poročila ključnih ugotovitev analize stanja



Trendi v prostoru

V tem poglavju predstavljamo stanje in nekatere trende v občini in v širšem prostoru, ki vplivajo na razmere na področju prometa, mobilnosti in dostopnosti v občini.

Krepi se želja po izboljšanju kakovosti bivanja

Izboljšanje kakovosti bivanja je eden temeljnih izzivov večine strategij na lokalni ravni, tako tudi CPS. Uveljavlja se kot kriterij uspešnosti mest saj mesta z višjo kakovostjo bivanja privabljajo več novih prebivalcev. Kakovost bivanja sestavlja širok nabor dejavnikov, med katerimi imata pomembno vlogo dostopnost in mobilnost, ki sta posledica urejenosti prostorskega in prometnega sistema mesta.

Dostopnost in mobilnost sodita med objektivne dejavnike kakovosti bivanja, med katere spadajo tudi kakovost bivalnega okolja, možnosti in struktura zaposlitev, opremljenost z infrastrukturo itd. Obstajajo tudi subjektivni dejavniki kakovosti bivanja, ki v veliki meri izhajajo iz posameznikovega življenjskega sloga. Primeri teh dejavnikov so ugodje, sreča in zadovoljstvo. Subjektivni dejavniki so težje merljivi, a bolj neposredno izražajo zadovoljstvo prebivalcev s kakovostjo bivanja.

Gospodarstvo ima v občini pomembno vlogo

Po zaposlenosti so najpomembnejše dejavnosti v občini proizvodnja kovin in kovinskih izdelkov, porast delovno aktivnih pa je predvsem v storitvenem sektorju, predvsem v turizmu in zdraviliški turizmu. Ključna podjetja v občini so UNIOR d.d., SwatyComet d.o.o. in GKN Driveline. Del občine je tudi Smučišče Rogla, ki v smučarski sezoni privablja obiskovalce z vse Slovenije.

Po podatkih SURS je v občini 4.363 delovnih mest. Vendar podatki zbrani z anketo o potovalnih navadah zaposlenih kažejo, da kar 65,5 % zaposlenih živi v drugi občini. Posledica tega dejstva se kaže v velikih dnevniških migracijah zaposlenih.



Struktura prebivalcev zahteva pozornost

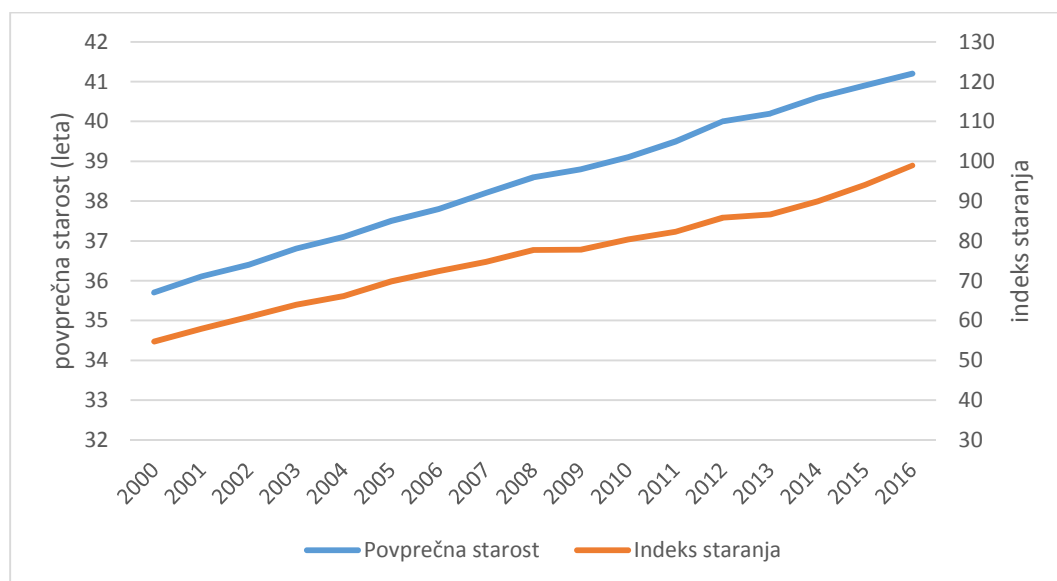
V začetku leta 2016 je bilo v občini Zreče 6395 prebivalcev. Število prebivalcev je od leta 2000 do 2008 stalno naraščalo, potem pa je do leta 2014 upadalo. V letih 2015 in 2016 je zopet zaznati porast števila prebivalcev. Leta 2016 je kljub vmesnemu upadu, v občini živelo več prebivalcev kot leta 2000. Po številu prebivalcev se v letu 2016 občina uvršča na 81. mesto.



Slika: Število prebivalcev v Občini Zreče



Občina Zreče ima ugodno starostno sestavo prebivalstva. Indeks staranja, ki izraža razmerje med prebivalci, starejšimi od 64 let in mlajšimi od 15 let, je leta 2016 znašal še malo pod 100, kar pomeni, da je v občini več mladih, kakor starih prebivalcev. Za Slovenijo indeks znaša 124. Trend sicer kaže hitro staranje prebivalstva, zato bo potrebno vedno več skrbi namenjati mobilnosti starejših. Poleg indeksa je pomemben podatek tudi povprečna starost prebivalcev, katera se je v zadnjih 15 letih povečala za okrog pet let in je leta 2016 znašala 41,2 leta, kar je sicer pod državnim povprečjem, ki znaša 42,7 let. Navedeni podatki sicer kažejo boljšo sliko, kakor je stanje za celotno Slovenijo, vendar trendi kljub temu kažejo postopno staranje prebivalstva.



Slika: Povprečna starost in indeks staranja v občini Zreče.

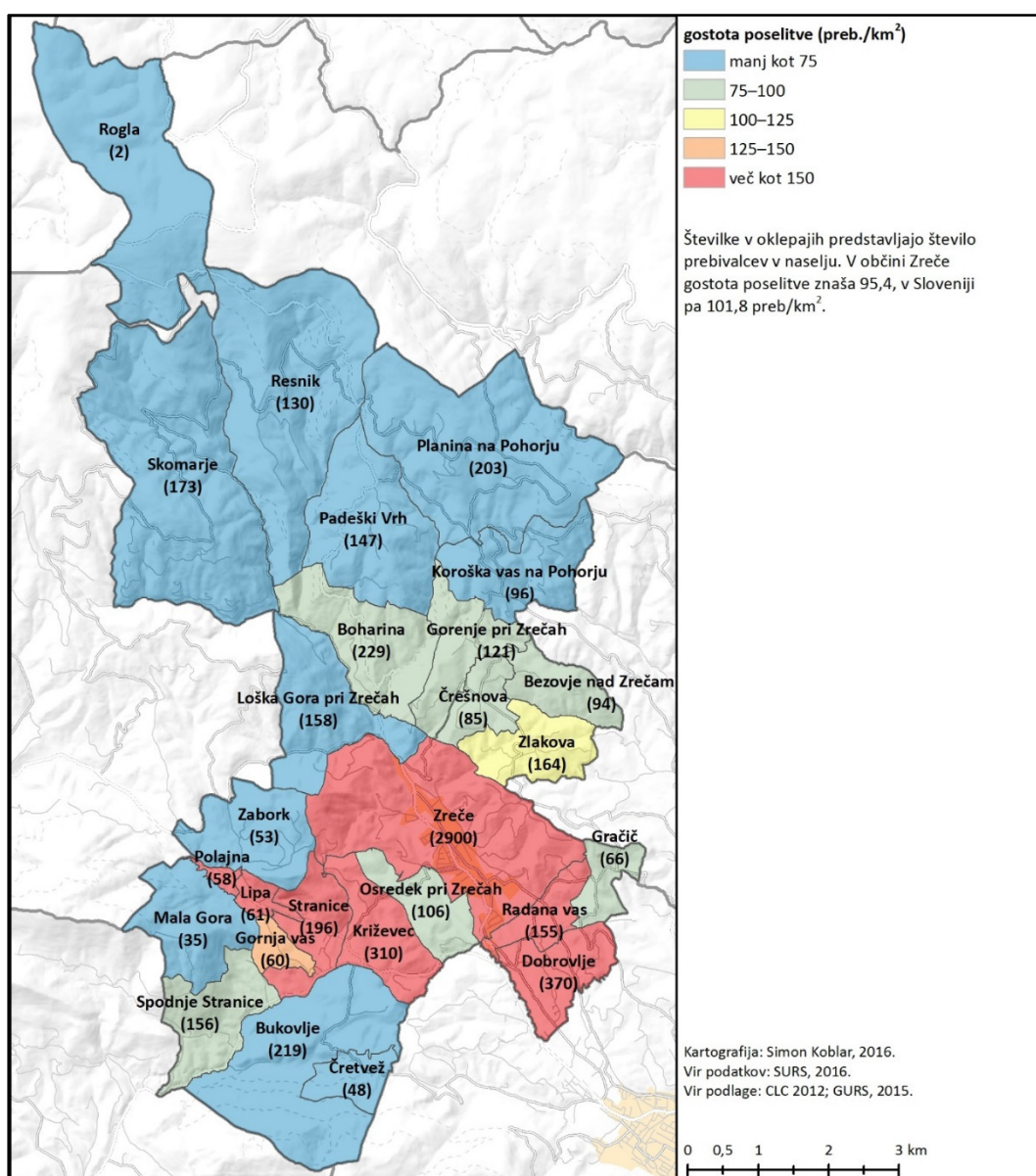
Pregled indeksa staranja po naseljih nam pokaže prostorsko razporeditev. Tako se v prometni strategiji lahko osredotočimo na problematična naselja. V občini Zreče je sicer indeks staranja ugoden in znaša pod 100, vendar je v nekaterih naseljih veliko višji. Poleg tega so ta naselja bolj oddaljena od Zreč, kar pomeni, da imajo tamkajšnji ostareli prebivalci daljšo pot do ključnih storitev. V takih naseljih je smiselno zagotavljati vsaj osnovno ponudbo JPP, za bolj oddaljena naselja pa je smiselno razmisliti o prevozih na klic.

Selitveni prirast prikazuje razliko med izselitvami in priselitvami. V občini Zreče je od leta 2010 ves čas negativen, vendar se so se razmere od leta 2010 do 2015 izboljšale. Na število prebivalcev pa poleg selitvenega prirasta vpliva tudi naravni prirast, ki kaže razmerje med živorojenimi in umrlimi. Od leta 1995 do 2015 je z izjemo leta 2004, ves čas pozitiven, kar iz vidika razvoja občine zelo ugodno. Kaže pa na to, da je v prometni strategiji potrebno posebno pozornost nameniti mlajšim udeležencem v prometu in staršem z otroškimi vozički.



Gostota prebivalcev je nizka

Večina prebivalcev je skoncentrirana na nižinskem delu občine, kar je ugodno z vidika dostopnosti s kolesom in peš. Tu je tudi najvišja gostota poselitve, ki je ugodna z vidika zagotavljanja krajših razdalj med posameznimi dejavnostmi in zagotavljanja kakovostnega javnega potniškega prometa. Gostota poselitve je na ravni občine (95,4 preb./km²) sicer nižja od državnega povprečja, ki znaša 101,8 preb./km², vendar k nizki gostoti pripomorejo predvsem redko poseljena naselja v hribovitem delu občine. Ta naselja so tudi problematična iz vidika zagotavljanja javnega potniškega prometa, nekatera od njih pa imajo tudi izredno neugodno starostno sestavo prebivalstva.



Slika: Gostota poselitve in število prebivalcev po naseljih.



Obremenitve okolja so predvsem na področju hrupa

Podatkov o onesnaženosti zraka v občini ni, zato je tudi nemogoče opredeliti vpliv prometa na kakovost zraka. Glede na velikost naselja in obseg prometa lahko sklepamo, da kakovost zraka ni ključen okoljski problem Zreč. Bolj so izpostavljeni le prebivalci ob glavni prometnici skozi naselje, na kateri promet narašča.

Pomembnejši je vpliv hrupa, ki ga povzroča cestni, predvsem tovorni promet skozi naselje. Problematika cestnega prometa ostaja nerešena.

Tudi na občinski ravni postaja spopadanje s podnebnimi spremembami in prehod v nizkoogljično družbo vse pomembnejša naloga kot tudi razvojni izziv. Naloga te strategije je, da prispeva k prizadevanjem občine za prispevanje h globalnim soočanjem s podnebnimi spremembami



Načrtovanje

V tem poglavju predstavljamo ugotovitve s področja načrtovanja prometa in z njim povezanih področij v občini.

Občinska uprava ima kadrovske omejitve

OZ trenutno zaposluje 20 ljudi. Dodatnih 8 deluje v okviru medobčinskih služb. Občina si zaradi svoje relativne majhnosti ne more privoščiti bistveno večje občinske uprave, zato so zmogljivosti zaposlenih za celovito obravnavo prometnega sistema omejene. Kljub temu obstajajo rešitve za premostitev te težave, npr. še več povezovanja s kadri sosednjih občin ali na regionalni ravni ter na strategiji temelječe podrobnejše usmeritve in zahtevnejši pogoji pri oddaji del zunanjim izvajalcem (predvsem načrtovalcem in projektantom).

Prostorsko in prometno načrtovanje je bilo podrejeno avtomobilom

Načrtovalska praksa na državni in lokalni ravni v Sloveniji se sočasno z intenzivnim razvojem motorizacije, večinoma podreja prostorskim zahtevam cestnega motornega prometa in prilagaja prostorsko strukturo in posege v prostor dostopnosti z osebnim avtomobilom. To praviloma neugodno vpliva na kakovost bivanja v naseljih in zahteva kasnejšo sanacijo. Trajnostna smer razvoja prometnega sistema, ki jo je prinaša priprava CPS poskuša takšno prakso preseči in spodbujati prostorski in prometni razvoj, ki temeljita na alternativah osebnemu motornemu prometu.



Slika: Območje ob Osnovni šoli Zreče, ki kaže velik poudarek na načrtovanju za avtomobile.



Integracija prostorskega in prometnega načrtovanja je pomanjkljiva

Pomemben del načrtovanja prometa na lokalni ravni vsebujejo prostorski načrti občin na strateški in izvedbeni ravni. Na podlagi analiz izvedenih v EU projektu MAX (6. OP) je bilo ugotovljeno, da potencial prostorskih aktov za urejanje prometa na lokalni ravni v Sloveniji ni izkoriščen, saj v planerski praksi držav EU obstajajo planerska praksa in instrumenti, ki so učinkovitost prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa postavili na precej višjo kakovostno raven v primerjavi s Slovenijo. Nekateri izmed potencialnih planskih instrumentov, ki bi lahko izboljšali učinkovitost prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa, so:

- Integracija prometnega in prostorskega planiranja
- Parkirni standardi
- Celovite presoje vplivov na promet
- Standardi dostopnosti z JPP
- Zagotavljanje dostopa z nemotoriziranimi prevoznimi načini

Samoocena stanja prometnega in prostorskega načrtovanja v OZ kaže, da se večina zgoraj naštetih praks še ne izvaja. CPS bo zato veliko poudarka namenila prostorskemu načrtovanju in večji integraciji zgoraj naštetih praks v načrtovalske procese v občini.

Občina ima zastavljene cilje na področju prometa do 2025

V okviru Strategije razvoja Občine Zreče iz leta 2012 so bili opredeljeni cilji na področju prometa. Nanašajo se predvsem na gradnjo infrastrukture in pa zadovoljstvo občanov. Smiselna je njihova osvežitev.

	II. PROMET – KVANTIFICIRANI CILJI	VIR	Stanje 2011	Cilj 2025		Ponder
				Realni cilji	Izzivni cilji	
1.	Dolžina asfaltiranih lokalnih cest (km)	O	50,4	55,4		5
2.	Dolžina asfaltiranih javnih poti (km)	O	52,6	73,6		5
3.	Dolžina lastniško urejenih občinskih cest(km)	O	83	100		5
4.	Dolžina rekonstruiranih občinskih cest (km)	O	0	10		5
5.	Dolžina urejenih pločnikov v km (km)	O	8,3	13,1		5
6.	Dolžina urejenih kolesarskih poti (km)	O	0,7	7,1		10
7.	Število javnih parkirnih mest	O	241	337		5
8.	Dolžina sprehajalnih in tematskih poti (km)	O	9,2	42,5		5
9.	Urejena avtobusna postajališča	O	0	16		2
10.	Odpravljene prometne »črne točke«	O	0	3		3

Slika: Cilji občine na področju prometa iz Strategije razvoja Občine Zreče



Občina še nima parkirnih standardov za novogradnje

OZ nima politike glede parkirnih zahtev pri novogradnjah, temveč odločitve o številu in lokaciji parkirišč pri novogradnjah prepušča investitorjem. Ker je parkirna politika ena ključnih elementov urejanja prometa je potrebno s pripravo CPS zagnati aktivno parkirno politiko, ki vključuje tudi avtomobilske in kolesarske parkirne standarde za novogradnje.

Spremljanje stanja na področju mobilnosti še ni vzpostavljeno

OL pred CPS 2012 ni sistematično spremljala področja mobilnosti, potovalnih navad prebivalcev in učinkov investicij in ukrepov v prometnem sistemu. Naloga CPS je bila, da tak sistem vzpostavi in z njim spremlja razvoj mobilnosti in učinkovitost strategije. Ta naloga je bila le deloma izvedena. Prenova CPS je odlična priložnost za nadgradnjo sistema spremljanja in vrednotenja z novim naborom kazalcev in metod za njihovo spremljanje.

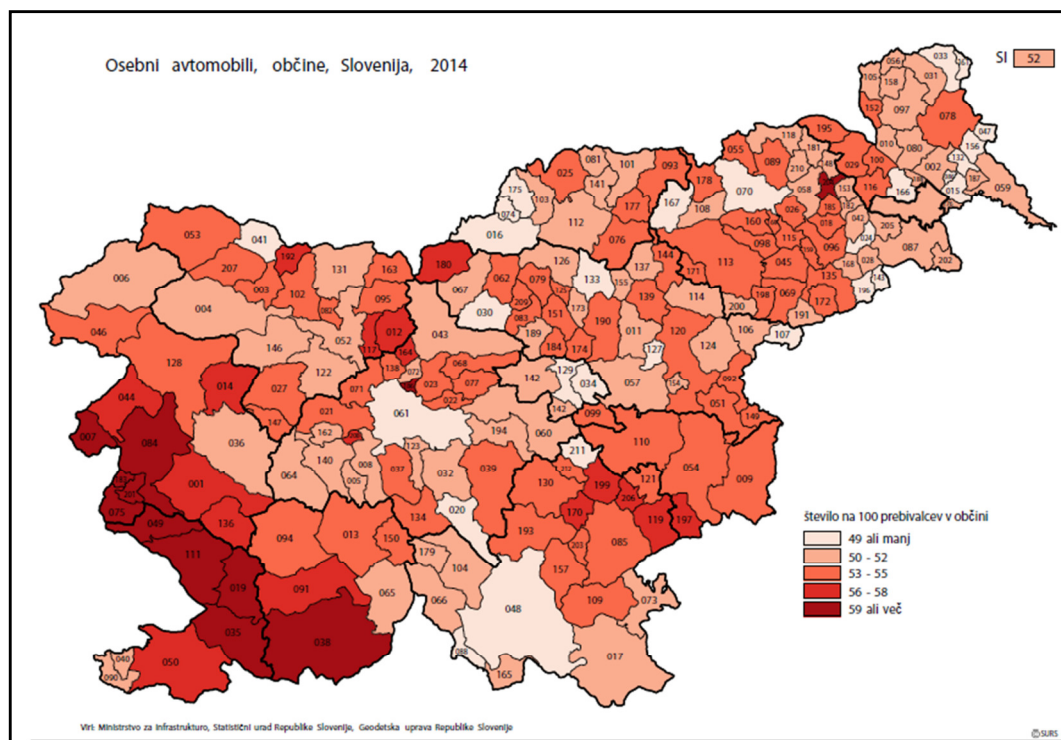


Stanje prometnega sistema

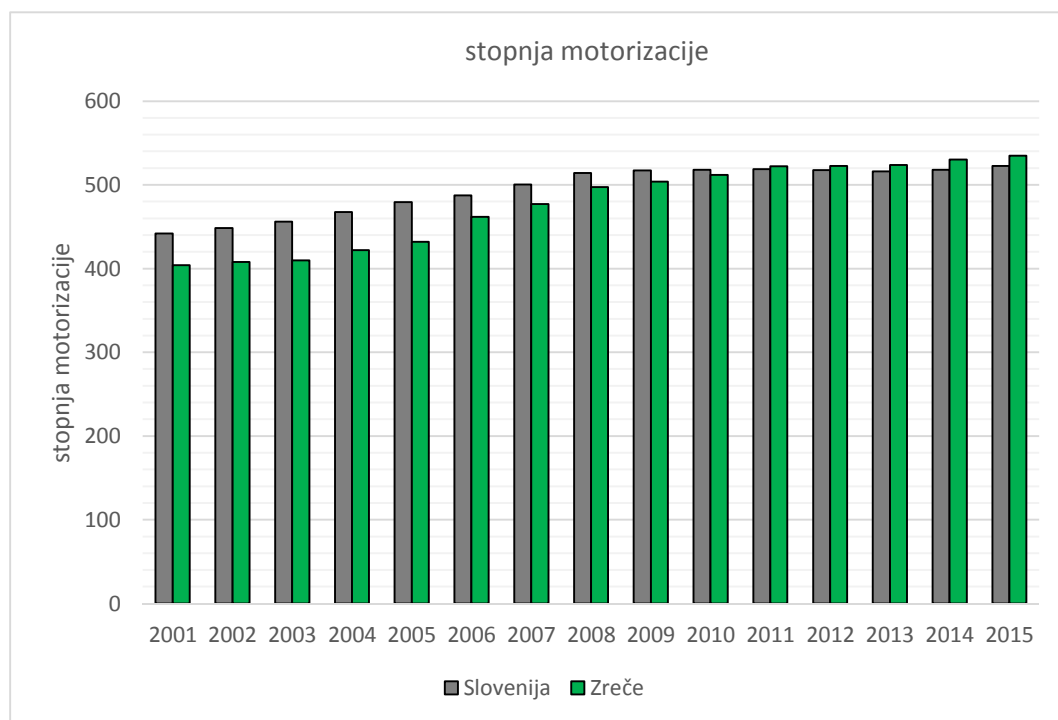
V tem poglavju predstavljamo ugotovitve s področja stanja prometnega sistema v občini in potencialnih smeri njegovega razvoja.

Nadaljuje se rast motorizacije

Občina se je, podobno kot vse druge občine v Sloveniji, po osamosvojitvi hitro motorizirala. OZ je leta 2014 s 53 vozili na 100 prebivalcev malenkost bolj motorizirana, kot so v povprečju občine v Sloveniji (52,3 avtomobilov na 1000 prebivalcev). Trendi kažejo, da se bo proces motorizacije, ki smo mu priča v zadnjih dveh desetletjih v Sloveniji še nadaljeval. Ta se je na ravni slovenije sicer nekoliko umiril po letu 2008, ko je tudi Slovenija zajela gospodarska kriza, a v OZ se je nadaljeval.



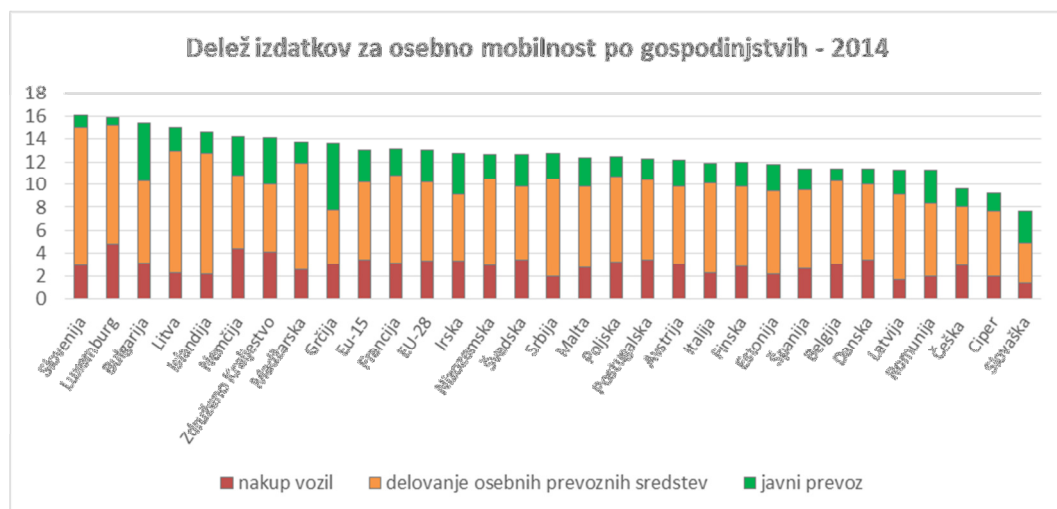
Slika: Število osebnih avtomobilov na 100 prebivalcev po slovenskih občinah v letu 2014. Vir: SURS, 2016.



Slika: Primerjava stopnje motorizacije med Občino Zreče in slovenskim povprečjem. Vir: SURS

Stroški mobilnosti so za prebivalce visoki

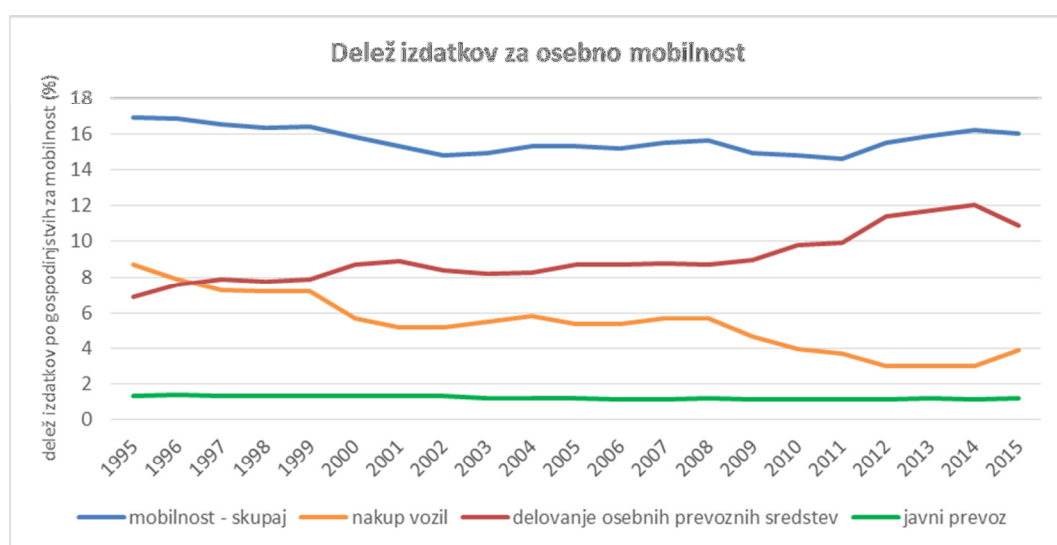
Nesorazmerna stopnja motorizacije glede na razvitost v Sloveniji se odraža v visokih stroških, ki jih gospodinjstva v Sloveniji porabijo za mobilnost. Slovenija glede na višino izdatkov za osebno mobilnost po gospodinjstvih spada med evropske države z največ porabljenimi sredstvi na ta račun.



Slika: Delež izdatkov za osebno mobilnosti po gospodinjstvih v evropskih državah 2014. Vir: SURS, 2016.



Podatki o deležu izdatkov za osebno mobilnost po gospodinjstvih izkazujejo v zadnjih petnajstih letih v Sloveniji bolj ali manj konstantne vrednosti. Povprečen delež sredstev, namenjenih za mobilnost znaša v tem obdobju približno 16 %. Največ sredstev se namenja za delovanje osebnih prevoznih sredstev (gorivo, rezervni deli, popravila ipd.) in nakup vozil, precej manjši delež pa za uporabo javnega prevoza. V letu 2014 je delež izdatkov gospodinjstev, namenjenih delovanju osebnih prevoznih sredstev, znašal 12 %, za nakup vozil 3,1 %, za uporabo javnega prevoza pa le nekaj več kot 1 %. Tudi v drugih državah EU je delež izdatkov za osebno mobilnost razmeroma stabilen.



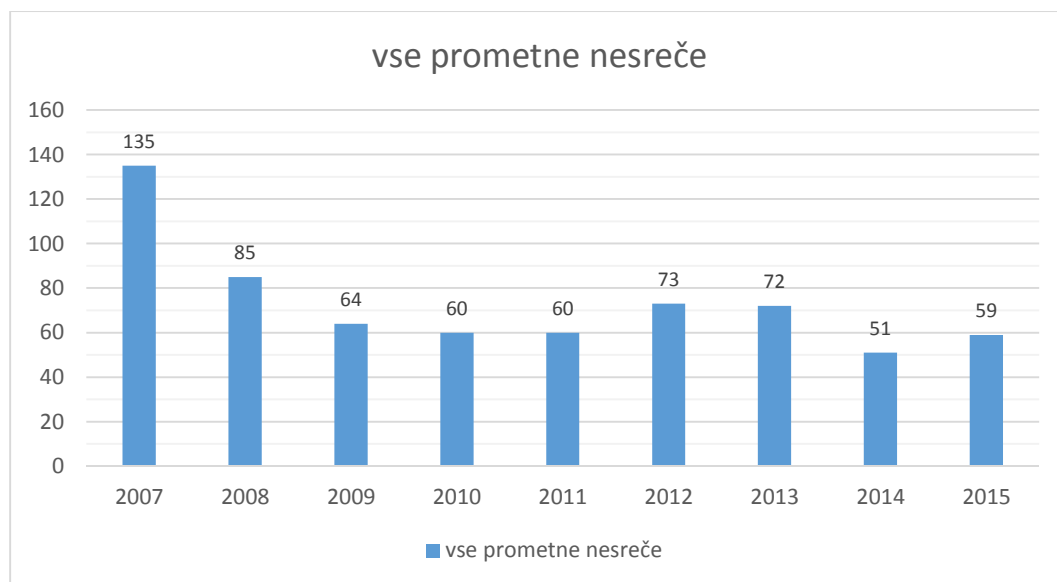
Slika: Delež izdatkov za osebno mobilnosti v Sloveniji med 1995 - 2015. Vir: SURS, 2016.

Podatki so še posebej zaskrbljujoči za gospodarsko manj razvite občine z gospodinjstvi s podpovprečnimi dohodki, med katere spada tudi OZ. Po podatkih SURS-a iz leta 2014 je bila povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, v tej občini v bruto znesku za približno 9 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 7 %. Prebivalci občine morajo zato v primerjavi s slovenskim povprečjem še nekoliko večji delež že tako nizkih dohodkov namenjati za mobilnost.



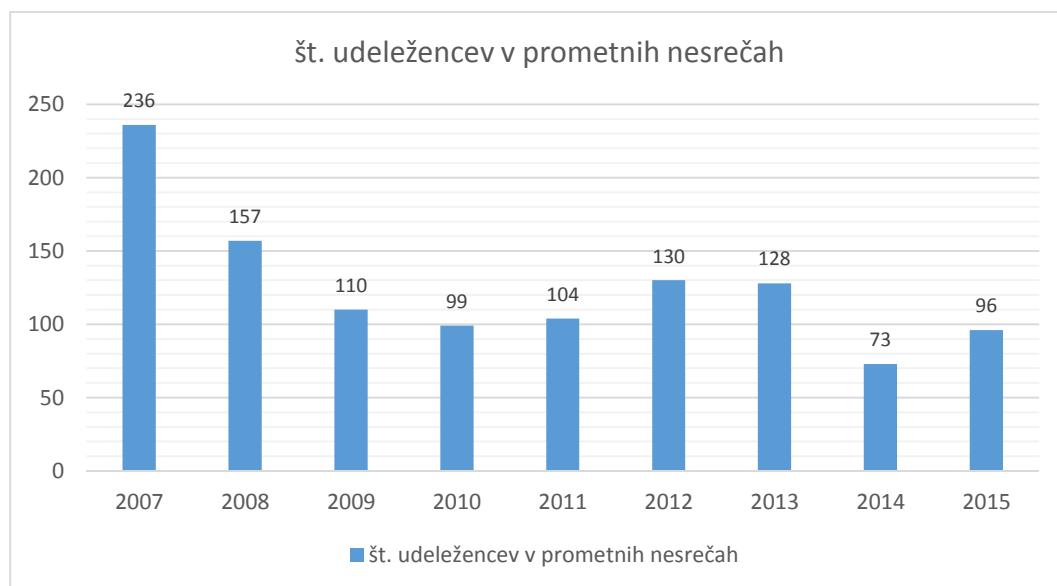
Prometna varnost se izboljšuje

Število vseh prometnih nesreč se od leta 2007 postopno zmanjšuje. Največ jih je bilo leta 2008, nato pa je močno upadlo. Od leta 2008 naprej je bilo v povprečju 66 nesreč.



Slika: Število prometnih nesreč v občini v obdobju 2007-2015

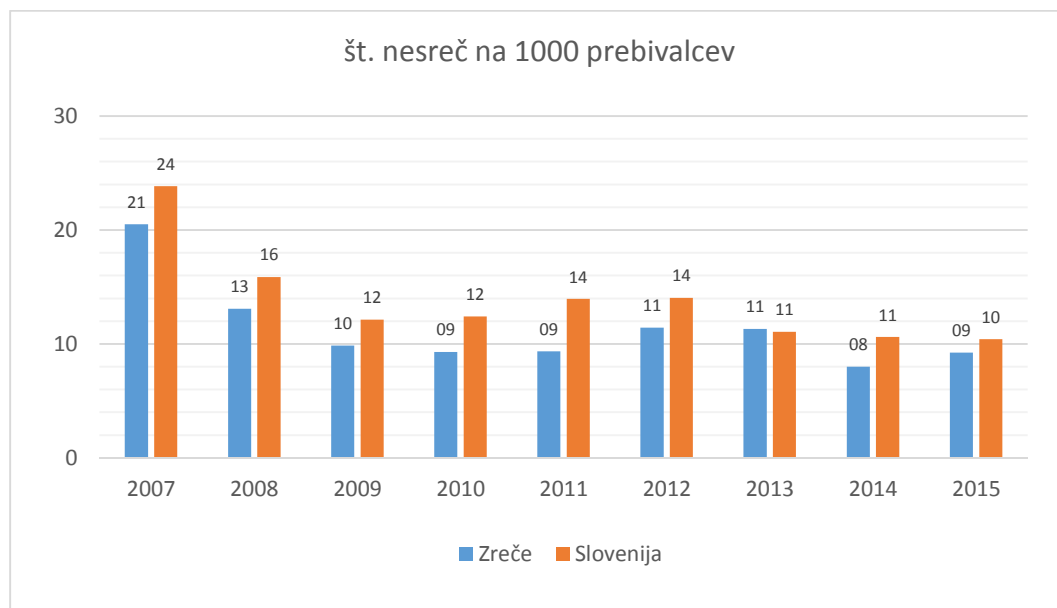
Trend števila udeležencev sledi trendu vseh prometnih nesreč. Največ oseb je bilo v prometne nesreče udeleženih leta 2007, in sicer 236. V naslednjih letih je bilo število nesreč manjše. Povprečje od 2008 do 2015 znaša 112 oseb.



Slika: Število udeležencev v prometnih nesrečah v obdobju 2007-2015



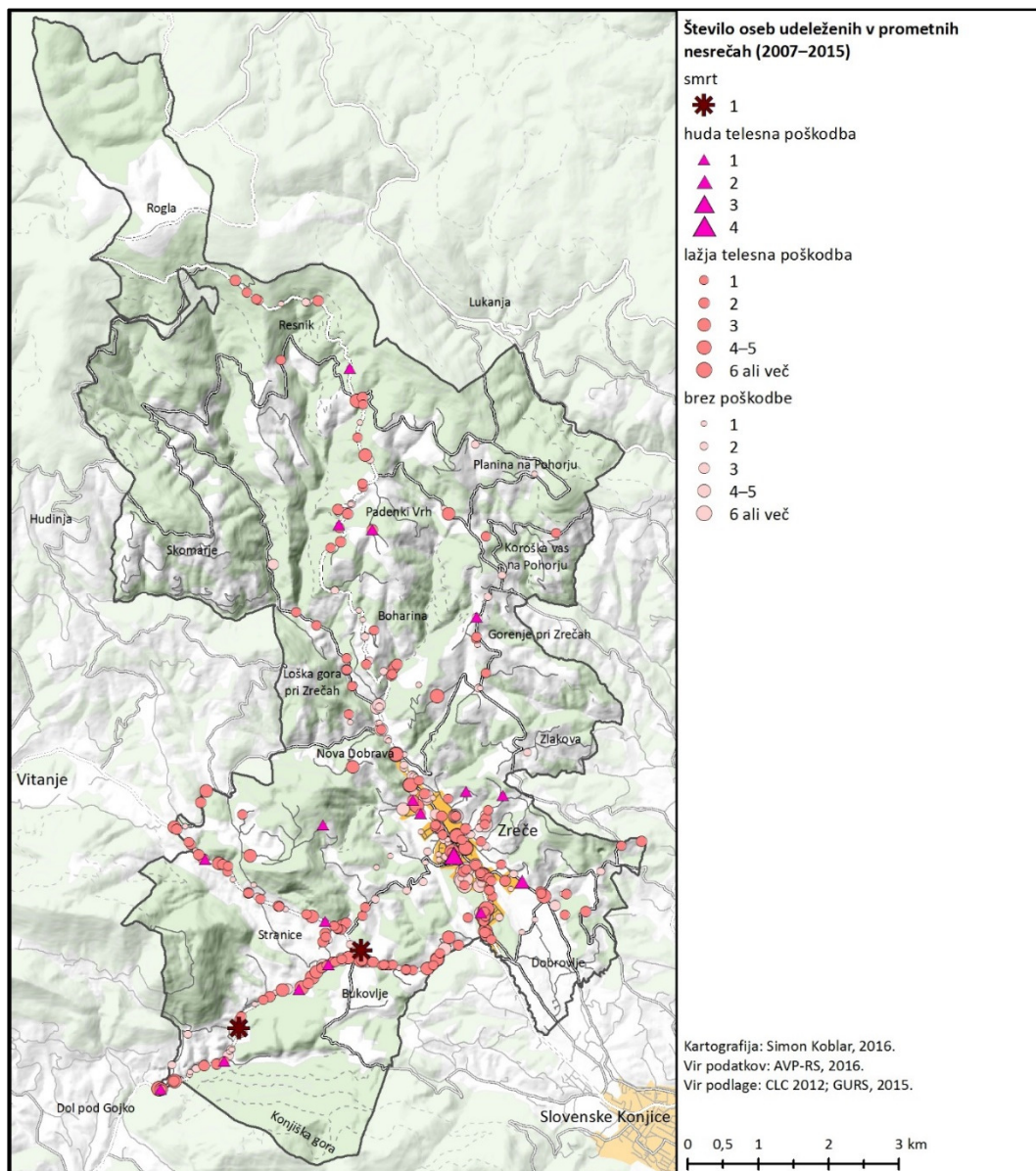
Pomemben kazalnik za primerjavo med ostalimi občinami in časovno primerjavo, je število nesreč na 1000 prebivalcev občine. To je sicer odvisno še od vrste drugih spremenljivk (dolžina cestnega omrežja, delež tranzitnega prometa, itd.). V občini Zreče se je v povprečju zgodilo 11,3 nesreče na 1000 prebivalcev, kar je pod državnim povprečjem, ki znaša 13,8 nesreče na 1000 prebivalcev.



Slika: Število nesreč na 1000 prebivalcev v obdobju 2007-2015



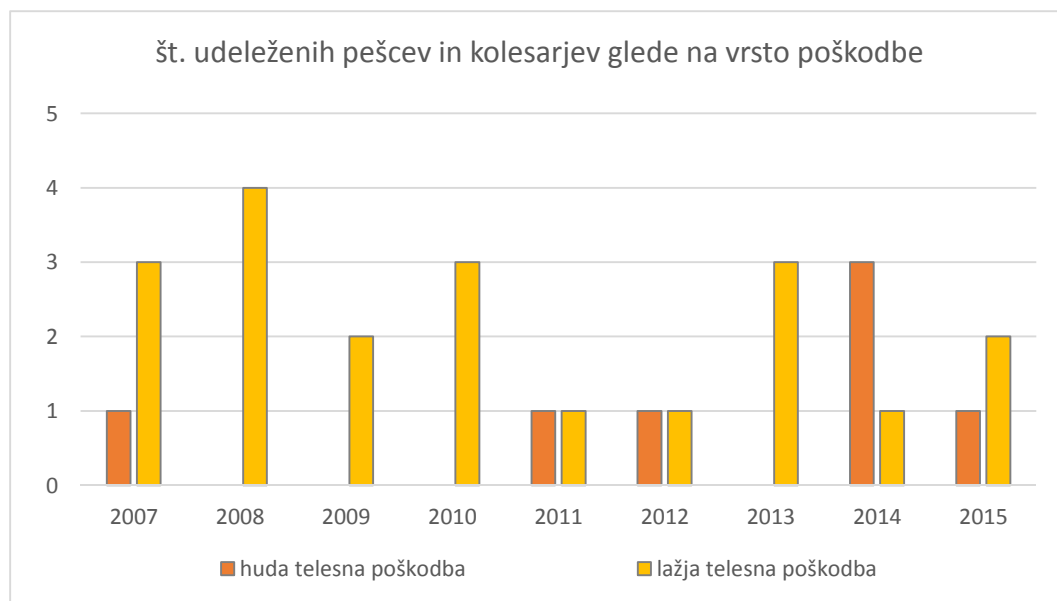
CELOSTNA
PROMETNA
STRATEGIJA
OBČINE ZREČE



Slika: Lokacije nesreč in njihova resnost v obdobju 2007-2015



Pešci in kolesarji so še posebej ranljiva skupina, zato smo podrobneje analizirali prometne nesreče, v katere so bili vključeni. Na srečo se v tej skupini v obravnavanem obdobju ni zgodila nobena nesreča s smrtnim izidom. Tudi hude telesne poškodbe se ne dogajajo vsako leto. Nesreče z lažjim telesnim poškodbam pešcev in kolesarjev se pojavljajo vsako leto, v povprečju se zgodita dve taki nesreči na leto.



Slika: Število pešcev in kolesarjev udeleženih v prometnih nesrečah

Med pešci in kolesarji je prisoten občutek ogroženosti

V anketi o kolesarski klimi in pogojih za hojo v občini, kakor tudi v anketah o poteh v vrtce, osnovne in srednje šole, je večkrat izražen občutek ogroženosti pešcev s strani avtomobilov. Občutek je predvsem posledica pomanjkljivih povezav za pešce v kombinaciji s prehitro vožnjo osebnih avtomobilov.



Prebivalci si želijo izboljšav na kolesarskem omrežju in omrežju pešpoti

Največ predlogov prebivalcev glede izboljšav v prometu se nanaša na izboljšave na področju kolesarske infrastrukture. Sledijo izboljšave na cestnem omrežju in omrežju pločnikov in pešpoti.

Za poti v vrtce si anketirani želijo:

- kolesarske steze
- pločniki in prehodi za pešce

Za poti v osnovno šolo si anketirani želijo:

- varne prehode čez cesto
- stezo za kolesa
- takrat ko bi hodili peš bi bila zapornica in avtomobili ne bi mogli mimo
- krajša pot od šole do stadiona in most čez Dravinjo bližje stadiona
- pred zdravstvenim domom prehod za pešce
- od Špara navzdol poleg pločnika še kolesarska steza
- pločnik ob cesti na Roglo od bloka naprej
- pločnik proti Zlakovi

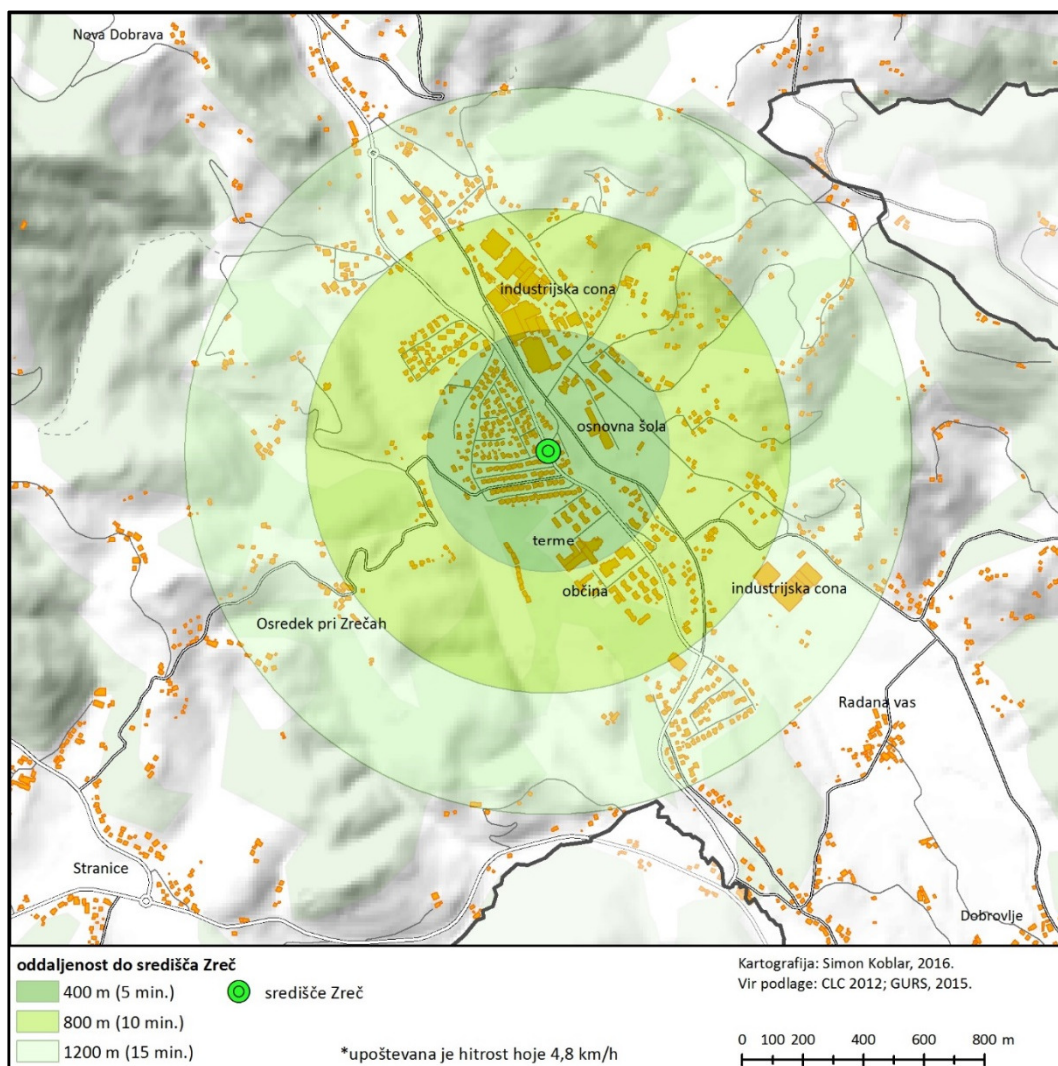
Za poti v srednjo šolo si anketirani želijo:

- ureditev pešpoti do razkropljenih javnih funkcij
- v Zgornjih Zrečah pločnik ob glavni cesti naprej od zadnjih blokov
- še eden peš most čez Dravinjo
- več kolesarskih stez
- varne kolesarnice



Potencial za hojo ni izkoriščen

Zreče so manjše mesto, zato so tudi vse dejavnosti skoncentrirane na dovolj majhnem območju, da omogočajo enostavno peš dostopnost do vseh ključnih ustanov. V oddaljenosti do deset minut hoje (800 m) se nahaja osnovna šola, industrijska cona, občina in nekatere trgovine. V radiju petnajst minutne dostopnosti je tudi spodnja industrijska cona in nekatera sosednja naselja. V tem radiju živi 2.766 prebivalcev, kar predstavlja skoraj 45 % vseh prebivalcev občine. To pomeni da hoja lahko postane osnovni način premikanja velikega deleža prebivalcev občine. Zgostitev poselitve in ostalih dejavnosti je v nižinskem delu, kjer so višinske razlike med posameznimi deli naselja majhne. Zaključimo lahko, da relief ne predstavlja večje ovire za hojo. Večjo oviro predstavlja v okoliških vaseh, ki se nahajajo v hribovitem delu.

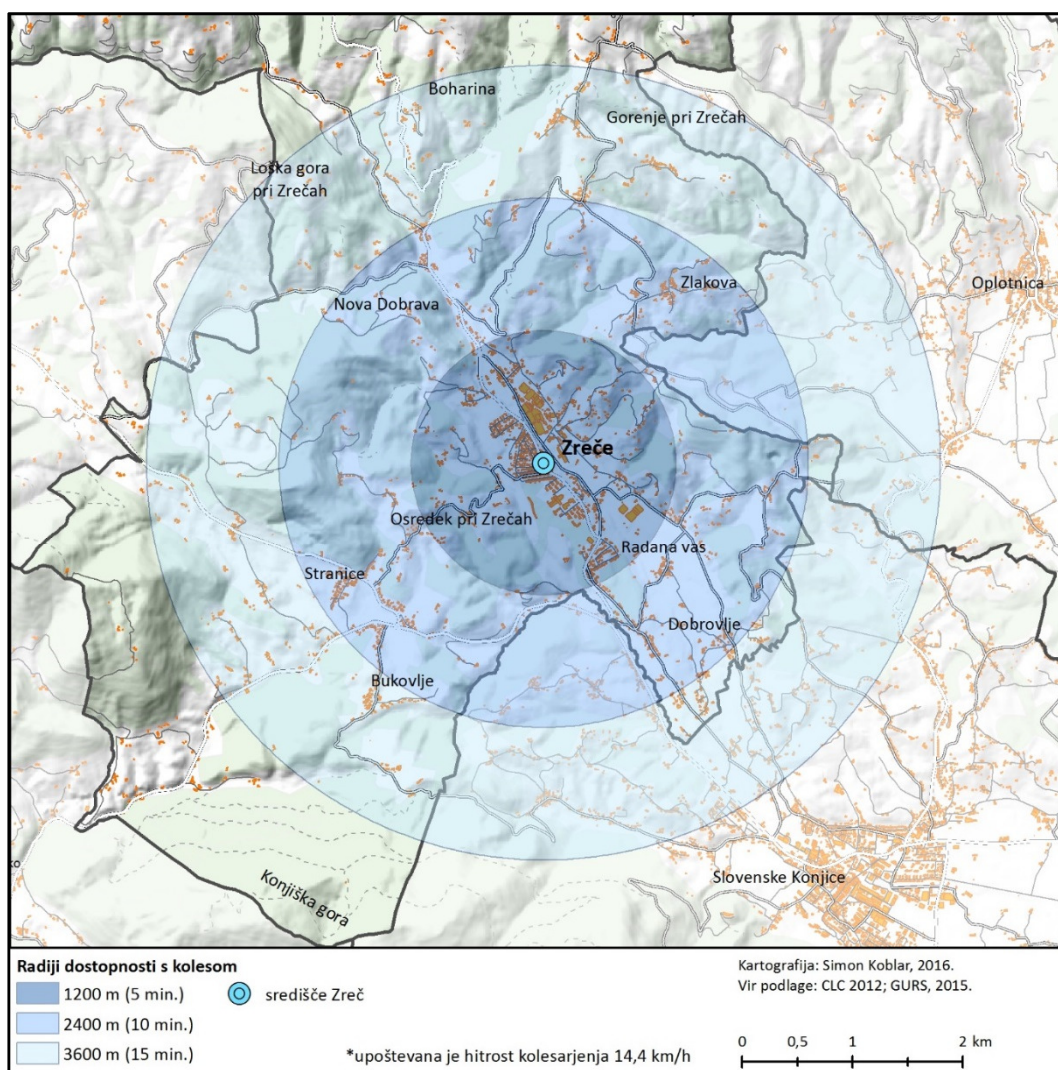


Slika: Peš dostopnost v Zrečah v 5, 10 in 15 minutah



Potencial za kolesarjenje ni izkoriščen

Zaradi večje hitrosti, je s kolesom v 15 minutah dosegljivo veliko večje območje kakor s hojo. Večji del Zreč je s kolesom dostopen v petih minutah, v petnajstih minutah pa so dosegljiva tudi nekatera sosednja naselja: Bukovlje, Stranice, Osredek pri Zrečah, Radana vas, Dobrovlje itd. V 20 minutah je mogoče že prikolesariti iz Slovenskih Konjic. Nekatera naselja v hribovitem delu občine so s kolesom sicer nekoliko težje dostopna, vendar se z razmahov ponudbe električnih koles, tudi ta ovira zmanjšuje. V radiju 3.600 m od središča Zreč živi 7.082 prebivalcev, del tega območja vključuje tudi sosednje občine. Seveda pa je poleg primernih razdalj pomembna tudi ustrezna kolesarska infrastruktura.



Slika: Dostopnost s kolesom v Zrečah v 5, 10 in 15 minutah

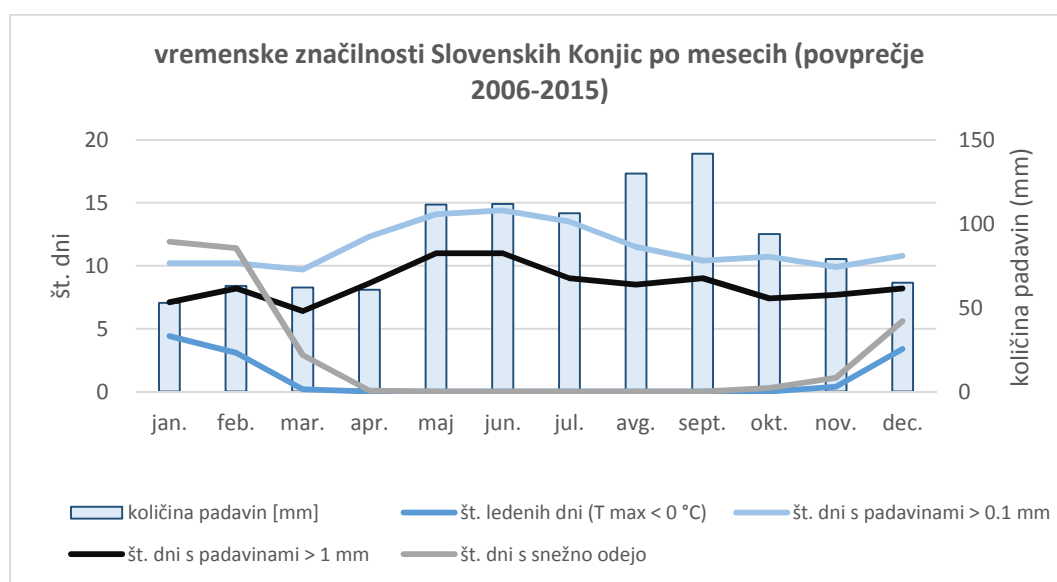


Podnebje v Zrečah je primerno za celoletno kolesarjenje.

Najbližja uradna meteorološka postaja je v Slovenskih Konjicah. Zaradi bližine postaje in podobnih reliefnih značilnosti, lahko predpostavimo, da so podnebne razmere v Zrečah podobne kakor v Slovenskih Konjicah.

Povprečna letna količina padavin znaša pod 1100 mm, kar je pod državnim povprečjem, ki znaša več kot 1500 mm na leto. V povprečju je pod 140 dni na leto s padavinami nad 0,1 mm, kar je izredno majhna količina padavin, ki se lahko odloži v obliki megle ali slane in na kolesarje nima velikega vpliva. Število dni s padavinami nad 1 mm, je v povprečju dobrih 100 na leto. Ob dnevih, ko nekaj ur močnejše dežuje, ali dežuje cel dan, količina padavin preseže 10 mm. Takih dni je v povprečju manj kot 36 na leto, kar predstavlja približno 10 % dni v letu, oz. v povprečju tri dneve na mesec.

Povprečna temperatura znaša 11 °C, pomembnejši od povprečne temperature pa so dnevi z izredno nizkimi ali visokimi temperaturami. Za leden dan se označi dan, ko najvišja dnevna temperatura ni presegla 0 °C. Takih dni je v povprečju 11 na leto. Vendar tudi nizke temperature ob ustrezni opremljenosti ne predstavljajo večje ovire za kolesarjenje. Snežna odeja se v povprečju zadrži slabih 36 dni na leto, vendar to pomeni snežno odejo na travi, na mestnih površinah sneg veliko hitreje skopni in tako ne predstavlja ovire za kolesarjenje. Pogoj pa so seveda ustrezno očiščena cestišča in kolesarske povezave.



Slika: Vremenske značilnosti na najbližji meteorološki postaji v Slovenskih Konjicah. Vir: ARSO, 2016



Razmere za hojo se izboljšujejo a omrežje še ni sklenjeno

V zadnjih letih je občina precej pozornosti posvetila urejanju površin za peš promet, ki so v Zrečah dokaj ustrezno urejene. Precej je pešpoti, pretežno urejenih kot povezave med deli naselja na in pod teraso Dravinje. vzdolž posameznih odsekov cest, predvsem regionalne in lokalnih cest, so izgrajeni pločniki.

Vseeno omrežje peš povezav še ni sklenjeno in vzpostavljeno na vseh pomembnih povezavah. Ostaja tudi vrsta nepreglednih priključkov in prečkanj, ki v kombinaciji s previsokimi hitrostmi vožnje vozil v Zrečah in ozkimi in dotrajanimi cestami izven Zreč pešcem dajejo občutek ogroženosti.

Poleg pločnikov ob pomembnih cestah omrežje peš povezav lahko sestavljajo tudi ločene povezave za pešce v bolj naravnem okolju. Potencial teh povezav v Zrečah še ni primerno razvit. Bi pa bilo smiselno v to področje investirati več pozornosti, saj bi dobre sprehajalne poti lahko obogatile tudi turistično ponudbo.

Razmere za gibalno ovirane se urejajo

Občina Zreče je v letu 2010 dobila listino za »Občino po meri invalidov«. Sprejela je tudi akcijski načrt za neodvisno življenje invalidov v občini Zreče 2010-2014. Eden izmed ciljev akcijskega načrta je bil odprava ovir in zagotovitev pogojev za samostojen in neodvisen dostop invalidov na območju občine. Skladno s tem načrtom se je več ovir za gibalno ovirane osebe odpravilo. Vseeno ostaja nekaj točk, problematičnih, preozkih ali prestrmih poti, neurejenih klančin (v objektih, predvsem pa na prehodih za pešce). Na javnih površinah manjkajo tudi ureditve za senzorno ovirane osebe (okvare vida, okvare sluha).

Kolesarsko omrežje v občini je zelo osnovno

V Zrečah se kolesarske površine nahajajo samo na območju krožišča pri Starih Zrečah. Na vseh ostalih površinah si kolesarji delijo cesto z motornimi vozili. Ne glede na to pa v mestu obstaja omrežje kolesarskih povezav, omenjeno omrežje pa se nadaljuje izven mesta v občinsko kolesarsko omrežje.

V celotni občini prevladuje veliko pomanjkanje kolesarskih stojal. Teh ni pri občinski upravi, pri termah, niti pri gasilskem domu in pri Župnijski cerkvi sv. Egidija, niti pri avtobusni postaji in nikjer v Starih Zrečah (tam se nahajajo zdravstveni dom, trgovini, kavarni ter stara železniška postaja, na kateri potekajo prireditve) in ne pri pokopališču.

Kolesarska infrastruktura tudi v vseh ostalih večjih občinskih naseljih (Radana vas, Stranice) je podobna. Prav tako kolesarskih stojal ni na voljo, v naseljih tudi ni nobenih površin namenjenih izključno kolesarjem.

Med pomembnimi potenciali za razvoj kolesarjenja v občini je opuščena trasa železniške proge. Ta je na številnih mestih še nepozidana ter v javni lasti. Njena ureditev v pot za kolesarje in pešce bi

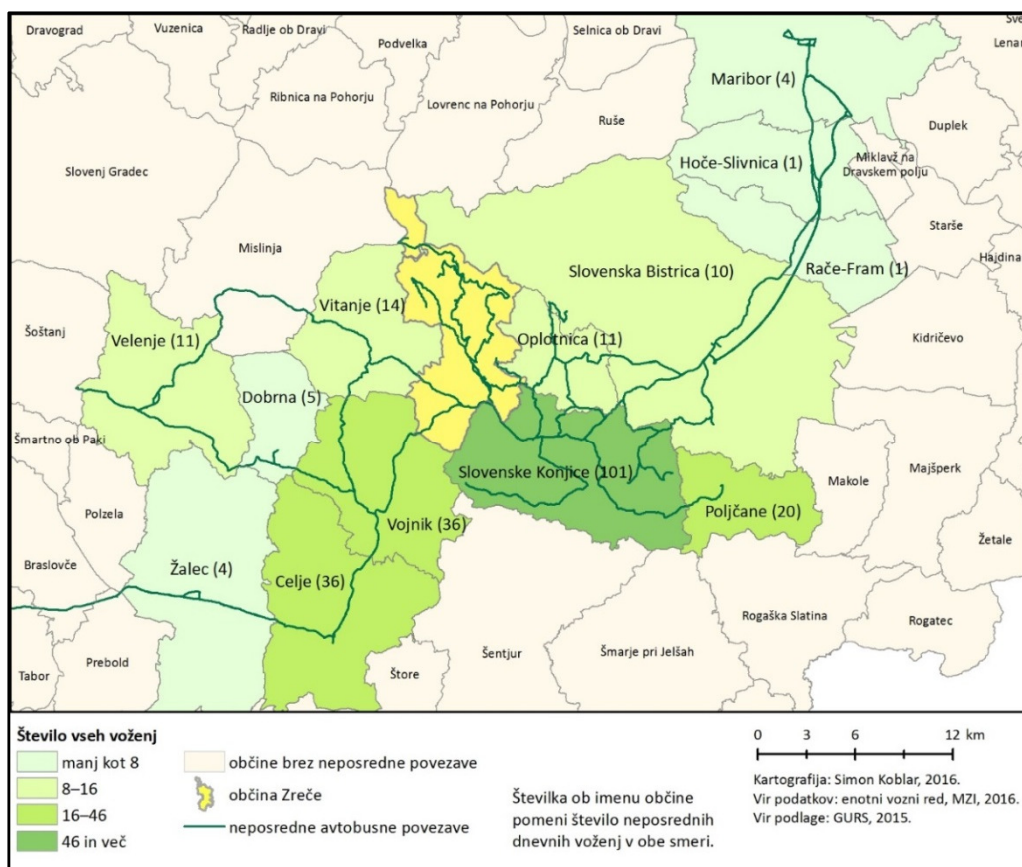


povezala tri občine: Zreče, Slovenske Konjice in Poljčane. To bi občane Zreč lahko vzpodbudilo, da bi v omenjene občine po dnevni opravi ali za rekreacijo pogosteje šli s kolesom. Kolesarjenje na takšno razdaljo pa bi kolesarjem dalo tudi izkušnjo, da bi tudi znotraj občine več poti opravili s kolesom.

Povezave z JPP obstajajo a niso optimalne

V analizi smo ugotavljali, v katera občinska središča se je iz Zreč mogoče peljati z direktno avtobusno povezavo. V bolj oddaljene občine je dostop mogoč s prestopanjem na postajališčih v Slovenskih Konjicah, vendar teh povezav v analizi nismo upoštevali, saj so prestopi nezaželeni in po navadi tudi časovno potratni. Število voženj pomeni število povezav v obe smeri. Omrežje linij je razvejano med tednom, vendar večina teh linij ne obratuje med vikendom in šolskimi počitnicami.

Med delavniki med šolskim letom zadovoljivo število voženj znaša 8 v vsako stran, kar pomeni 16 dnevni povezav. Taka stopnja dostopnosti je dosežena s štirimi občinami. Najboljša je povezanost z občino Slovenske Konjice, kjer je dnevno na voljo kar 101 povezava. Veliko linij iz Slovenskih Konjic namreč pelje čez postajo v Zrečah ter nato nadaljuje vožnjo v druge občine. Iz Slovenskih Konjic je na voljo tudi večje število povezav v druga občinska središča, zaradi velikega števila povezav med Zrečami in Slovenskimi Konjicami, pa so take povezave lahko tudi časovno zadovoljive.



Slika: Povezave z avtobusom do sosednjih občin



Glede pokritosti prebivalcev s primerno dostopnostjo do JPP v občini so razmere dobre. 64,9 % prebivalcev živi v območjih s primerno pogostostjo storitev JPP.

frekvenca	razred	prebivalci	Delež (%)
Izven območja	nedostopno	294	4,6
do 8	Neprimerna pogostost	621	9,7
8–16		365	5,7
16–24	Zadovoljiva pogostost	581	9,1
24–46		386	6,0
več kot 46	Primerna pogostost	4158	64,9

Tabela: Število in delež prebivalcev v določenem razredu dostopnosti ob delavnikih.

Med šolskimi počitnicami je število voženj v nekatere sosednje občine nekoliko nižje. Manjše število povezav med počitnicami predstavlja težavo predvsem zaposlenim, ki za prihod na delo uporabljajo avtobus.

Ob sobotah veljajo nižji standardi dostopnosti, kakor med tednom. Z avtobusom je neposredno dostopnih manj občin. V preostale občine pa je močno zmanjšano število dnevnih povezav. Zadovoljivo število povezav je le z občino Slovenske Konjice. To predstavlja predvsem težavo zaposlenim, ki delajo tudi ob sobotah in turistom, ki bi radi prispeli brez osebnega avtomobila.

Ob nedeljah je število voženj še manjše kakor ob sobotah. Z Občinami Vojnik, Celje in Žalec je samo ena dnevna povezava, z Slovenskimi Konjicami pa je le 5 povezav na dan. To pomeni, da je uporaba avtobusa za turiste neprimerna.

Potencial povezovanja delavskih, šolskih in rednih linij ni izkoriščen

Občina je v sodelovanju z osnovnimi šolami po veljavni zakonodaji zadolžena za zagotavljanje razmeroma velikega števila šolskih avtobusov. Poleg tega podjetja sicer zmanjšujejo število delovskih avtobusov, a tudi ti obstajajo. Obstaja torej razmeroma velik del ponudbe JPP, ki je namenjen le ozkemu korgu uporabnikov.

Poznamo več primerov, ko je občinam uspelo doseči dogovor o uporabi šolskih avtobusov tudi za ostale prebivalce. Prav tako so znani primeri ko se več podjetij dogovori in ponuja delavske avtobuse iz določene smeri skupno vsem zaposlenim. Z integracijo vseh treh tipov avtobusov bi se lahko v okviru obstoječih sredstev bistveno izboljšala ponudba za prebivalce.



Parkiranje je izziv na več območjih v občini

Parkiranje avtomobilov je bilo ob več priložnostih s strani prebivalcev in drugih deležnikov izpostavljeno kot ena pomembnejših težav v občini. Poleg povečanih zahtev prebivalcev dnevno v naselju parkirajo tudi dnevni migranti, ki se pripeljejo na delo. V okolici ključnih podjetij s otežave predvsem v času izmen, ko delavci ki zaključujejo delo še ne umaknejo svojih vozil med tem ko jih pripeljejo že zaposleni iz naslednje izmene. V času turistične sezone dodatni pritisk na razpoložljiva parkirišča predstavljajo sezonski delavci in turisti sami.

Občina je pričela z urejanjem režimov parkiranja (parkirišče pred občino kjer je omejen čas parkiranja), prav tako so bili prvi koraki v tej smeri narejeni s strani Term Zreče. Posledica parcialnih in lokalnih ureditev z omejitvami za parkiranje so, da so se parkirana vozila prestavila na območja, kjer ti režimi ne obstajajo.

Zato je v prihodnje potrebno razviti celovit pristop k parkirnim režimom ki bo upravljal pogoje za parkiranje različnih uporabnikov. Zasnova prometnih površin povzema naslednje izzive vezane na parkiranje, ki so opredeljeni v nadaljevanju.

1. Upravljanje parkiranja ni celovito: Ker upravljanje parkiranja ni vzpostavljeno na celotnem območju mesta, težko funkcionira. Vsako novo vzpostavljeno območje prijaznega prometa v mestu mora vključevati vzpostavitev upravljanja parkiranja s ciljem zmanjšanja motornega prometa in razbremenitve kakovostnih javnih površin.
2. Parkiranje v okolici ključnih ciljev poti: Določene rabe prostora zahtevajo posebno pozornost pri urejanju parkiranja in varovanja ogroženih udeležencev v prometu (na primer okolica vrtcev, šol, zdravstvenega doma). Če je njihova lokacija izven ožjega mestnega središča, se nov parkirni režim vzpostavi v sklopu preurejanja v območje prijaznega prometa.
3. Parkiranje na ključnih javnih površinah: Nekateri deli naselij so preveč pomembni, da bi jih namenjali parkiranju in/ali motornemu prometu. Na takšnih območjih se osebni motorni promet ukine oziroma zmanjša na minimum, prostor pa nameni pešcem in kolesarjem.
4. Parkiranje za obiskovalce: V Zrečah ni označenih parkirišč za obiskovalce oziroma ni usmerjevalnih tabel do obstoječih obiskovalcem namenjenih parkirišč. Označiti in opredeliti je potrebno parkirišča za osebne avtomobile, kot tudi zadostno število parkirišč za avtobuse, ki obiskovalce pripeljejo v času turistične sezone, kulturnih, športnih in drugih večjih dogodkov.



Tovorni promet v Zrečah ogroža ostale uporabnike

Tovorni promet ima v Zrečah zaradi pomembnih in dobro delujočih podjetij velik vpliv na prometni sistem. Vendar trenutne ureditve in obnašanje voznikov tovornih vozil predstavljajo grožnjo za varnost prebivalcev. Problematično je parkiranje tovornih vozil, ki čakajo na vstop v podjetja in s tem zmanjšujejo preglednost za ostal promet in zasedejo pločnike. Posebej je problematično območje pri opuščeni železniški postaji, kjer preko državne ceste poteka prevažanje tovora med skladiščem in proizvodnim obratom.

Ponovno bi bilo smiselno tudi preveriti kategorizacijo cest. Trenutno je Cesta na Roglo kategorizirana kot državna cesta, Kovaška cesta pa kot občinska. S stališča prometnih obremenitev, še posebej s tovornim prometom, bi bilo bolj smiselno da se njuni vlogi ponovno zamenjata.



Potovalne navade

Za Občino Zreče kot večino slovenskih občin pred pričetkom priprave CPS ni sistematičnega spremljanja potovalnih navad prebivalcev. Zato je bilo potrebno te navade in njihove trende ugotovljati posredno. Edini delno uporabni vir podatkov so rezultati Popisa prebivalstva leta 1991 in 2002. Ti podatki so bili osnova iz preteklosti za ugotavljanje trendov.

Leta 2016 smo izvajalci opravili naslednje ankete in štetja, ki omogočajo vpogled v potovalne navade v občini:

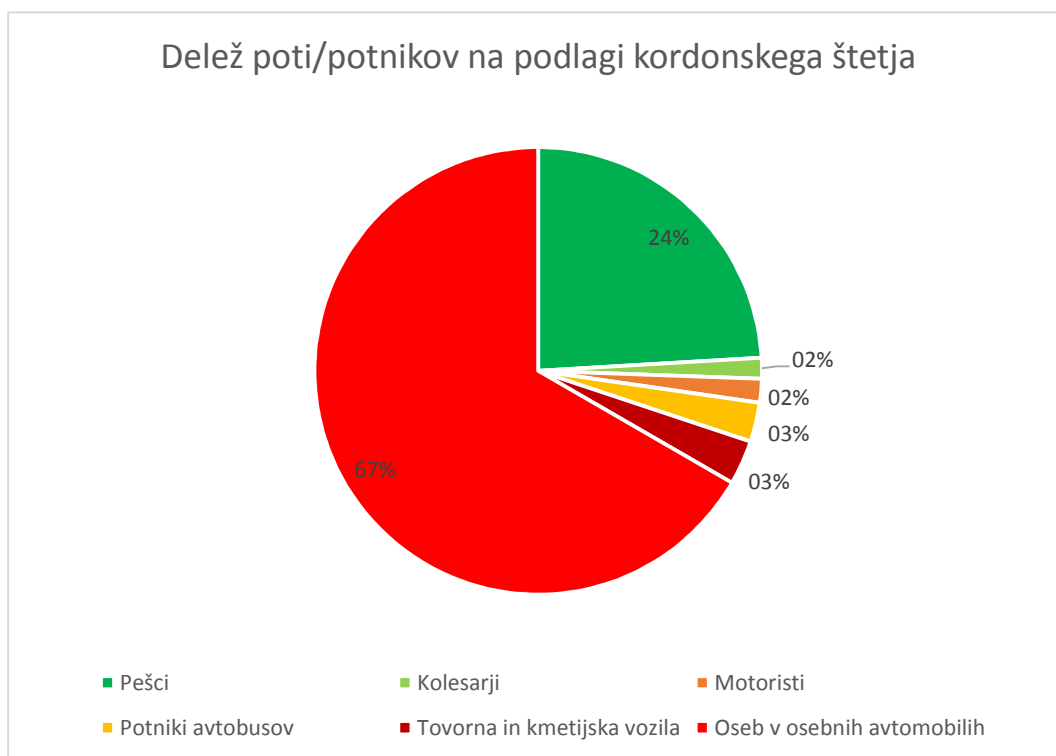
- anketa o potovalnih navadah med zaposlenimi, srednješolci, osnovnošolci in starši otrok v vrtcih,
- kordonsko štetje med jutranjo in popoldansko konico na povezovalni cesti med Cesto na Roglo in Kovaško cesto.

Večina prevozov v Zrečah je opravljenih z osebnimi avtomobili

S kordonskim štetjem smo na enostaven in poceni način pridobili število vseh oseb, ki v določenem časovnem intervalu prečkajo ključno točko v mestu glede na različne prevozne načine. Metoda je enostavno ponovljiva, zato bo v prihodnje predstavljala pomemben način sprememb v prometnem sistemu.

Delež uporabe avtomobila je na podlagi kordonskega štetja pričakovano visok. Kar 66,7 % vseh potnikov je bilo v avtomobilih in potniških kombijih. 2,9 % vseh vozil so tovorna in kmetijska vozila. 12,4% predstavljajo potniki na avtobusih, 1,5 % motoristi, 1,4 % kolesarji in 21,7 % pešci.

V kolikor podatke iz jutranjega in popoldanskega štetja obravnavamo ločeno lahko ugotovimo, da je število pešcev zjutraj večje (27,2 % zjutraj in 9,4 % popoldan), saj je točka štetja tudi pot v šolo. Kolesarjev je v obeh urah štetja malo (1,1 % zjutraj in 1,5 % popoldan). Potnikov avtobusov je približno enako (19,5 % zjutraj in 21,3 % popoldan). Delež in število avtomobilov je popoldne večji (47,9 % zjutraj in 64,1 % popoldan). Zjutraj točko prečka 80,7 avtomobilov na uro, popoldan pa 121,0.



Slika: Delež uporabe potovalnih načinov na podlagi kordonskega štetja

Osebni avtomobili so praviloma slabo zasedeni

Rezultati kordonskega štetja kažejo po pričakovanjih nizko povprečno zasedenost avtomobilov - 1,4 osebe na avtomobil. Nizko zasedenost kažejo tudi podatki o potovalnih navadah zaposlenih v občini. Po zbranih podatkih namreč kar 60 % zaposlenih, ki se na delo vozijo z avtomobilom, pripelje v avtomobilu samih.

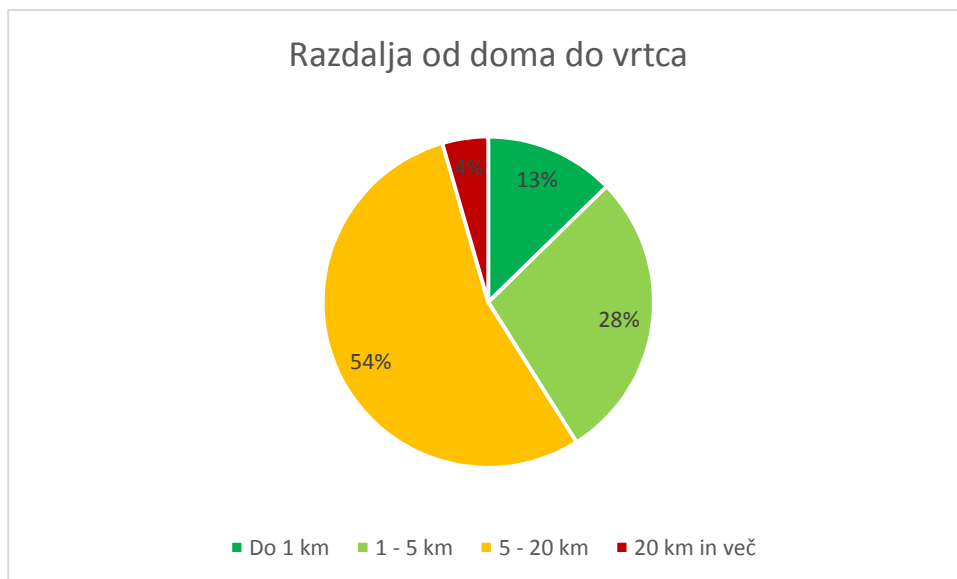
Avtomobil je glavni način prevoza v vrtce in šole

Ankete o načinih opravljanja poti v vrtce in šole kažejo, da se je avtomobil uveljavil kot najpomembnejši način za opravljanje teh poti.



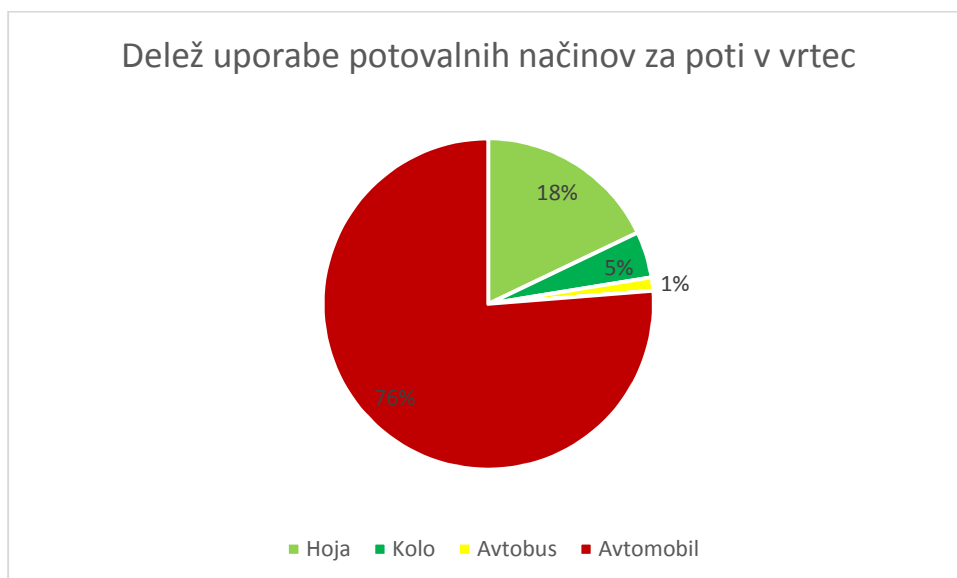
Vrtci

Na razdalji do 1 km od vrtca živi 13 % otrok. To je razdalja, ki je za hojo najprimernejša. Kar 28 % otrok živi na razdalji 1 – 5 km. Skupno torej kar 41 % otrok živi na razdalji, ki je primerna za hojo ali kolesarjenje. 54 % otrok živi več kot 5 km od vrtca. Na teh razdaljah težko zagotavljamo pogoje za aktiven prihod v vrtec.



Slika: Razdalja od doma do vrtca

Pri uporabi potovalnih načinov je v največjem deležu zastopana uporaba osebnega avtomobila. Na ta način je opravljenih kar 76 % poti v vrtec. Velik je delež poti opravljenih peš, kar 18 %. 5 % poti je opravljenih s kolesom. Javni prevoz za poti v vrtec uporablja le 1 % od anketiranih.

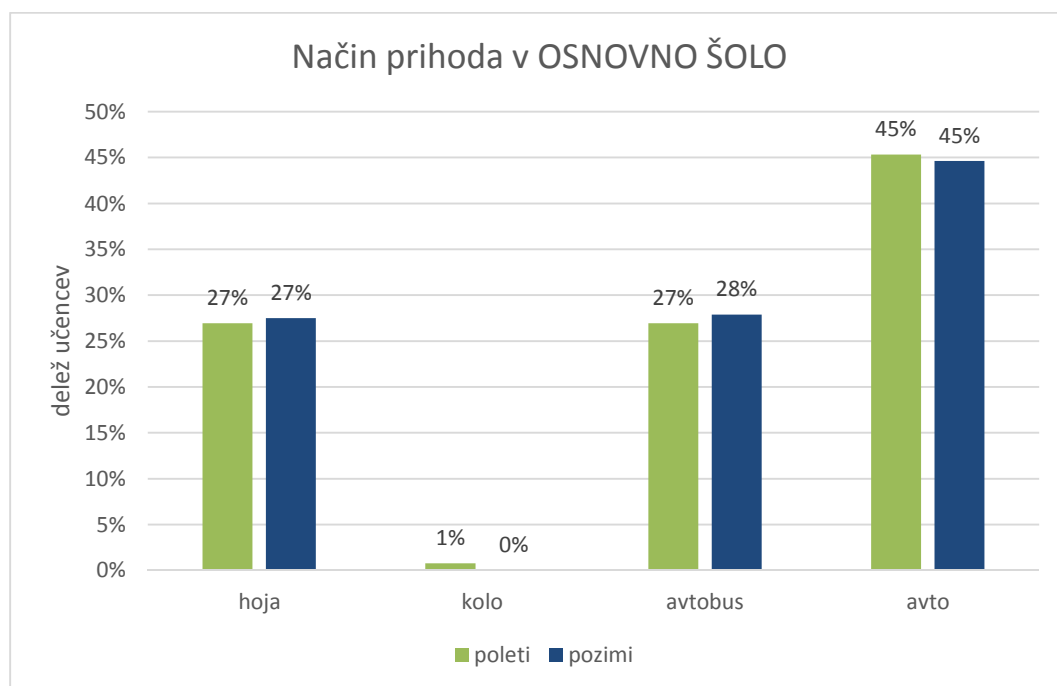


Slika: Delež uporabe potovalnih načinov za prihod v vrtec.



Osnovne šole

Anketa med osnovnošolci kaže, da največ učencev (45 %) neposredno do šole ali v njeno bližino pripeljejo starši, sledijo jim pešci (27 %) in tisti, ki pridejo z avtobusom (27 %). S kolesom pride le 1 % učencev. Učence smo povprašali, če pozimi spremenijo potovalni način. Rezultati ne kažejo sprememb v potovalnih navadah.



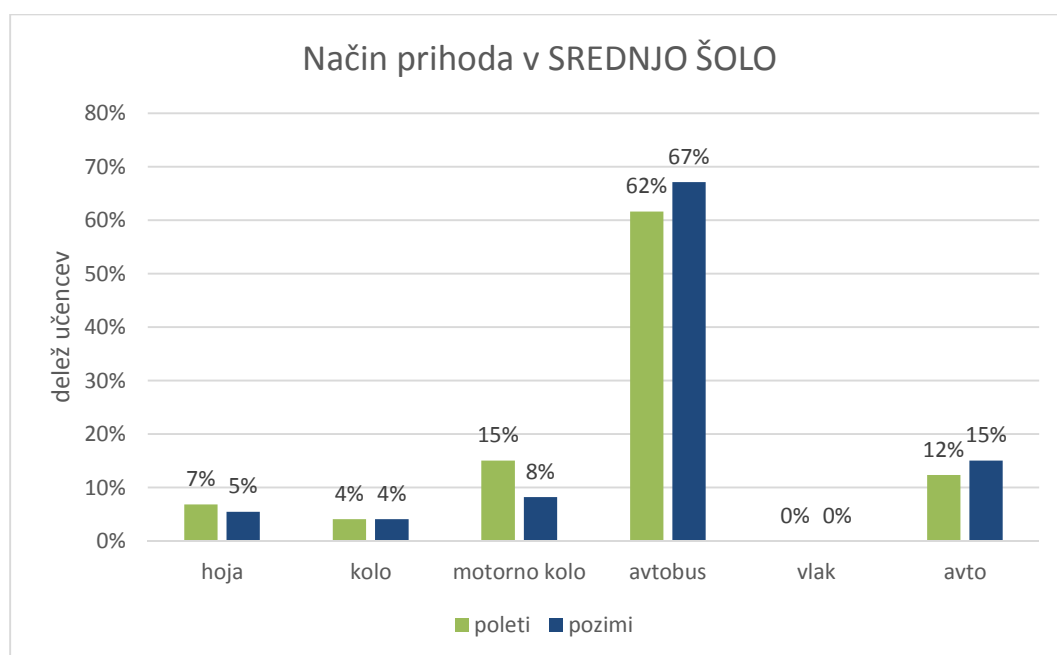
Slika: Delež uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo.



Srednje šole

Rezultati ankete med srednješolci kažejo drugačne potovalne navade, ki v veliki meri izhajajo iz dejstva, da večina dijakov prihaja na šolanje iz drugih krajev in občin. Zato dijaki kar 62 % poti opravijo z avtobusi. 12 % dijakov pripeljejo v šolo starši z avtom, v zadnjem letniku se pripeljejo tudi sami. Nemotoriziranih načinov je skupaj 11 %, od tega je delež kolesarjev 4 %, hodi pa kar 7 % dijakov. Velik je delež uporabe mopeda oziroma motornega kolesa, kar 15 %.

Nekateri dijaki omenjajo tudi kombinacijo prevoznih načinov. S kolesom ali mopedom se od doma peljejo do avtobusnega postajališča kjer prestopijo na avtobus ki jih pripelje do šole.

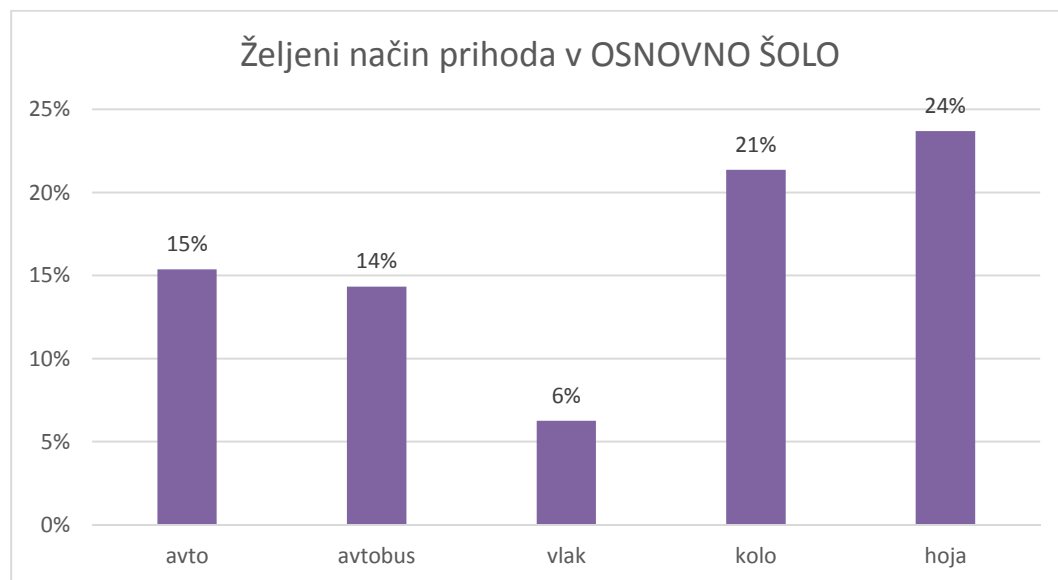


Slika: Delež uporabe potovalnih načinov za prihod v srednjo šolo.



Osnovnošolci želijo potovati drugače

Glede želja med osnovnošolci izstopata kolesarjenje s 21 % in hoja z 24 %. Predvsem glede kolesarjenja je razlika med dejanskim stanjem in željami tako velika, da bi bilo smiselno raziskati razloge zakaj učenci ne kolesarijo in jih odstranjevati.

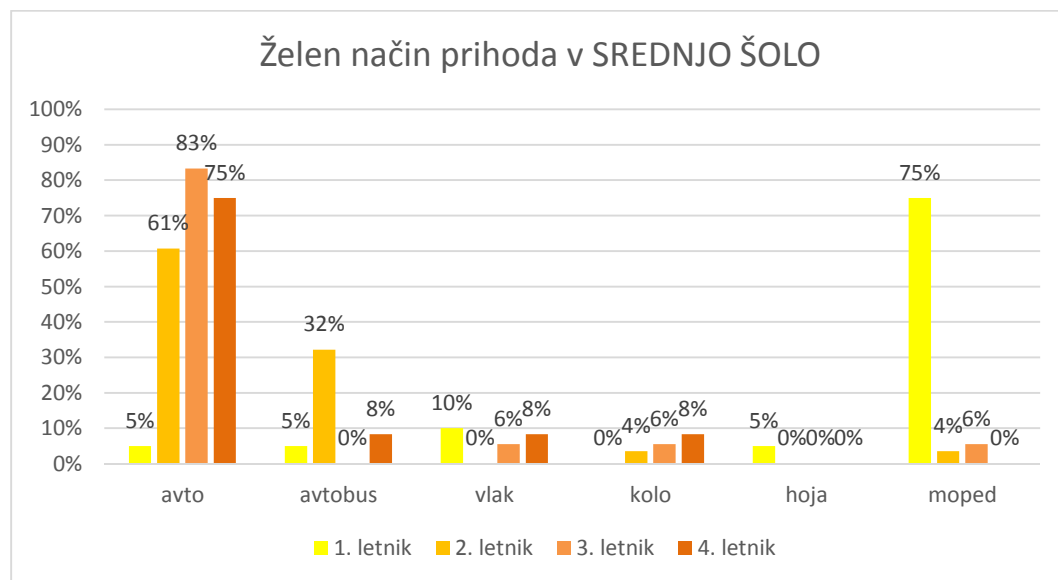


Slika: Željeni način prihoda v osnovno šolo



Srednješolci si želijo moped in avtomobil

Na vprašanje o tem, s katerim potovalnim načinom želijo potovati v šolo, med prvimi letniki zaradi starostnih omejitev izstopa moped s 75 %, od drugega letnika naprej pa osebni avto. Med nemotoriziranimi načini z letniki raste interes za kolo, ki doseže kar 8 % v zadnjem letniku.

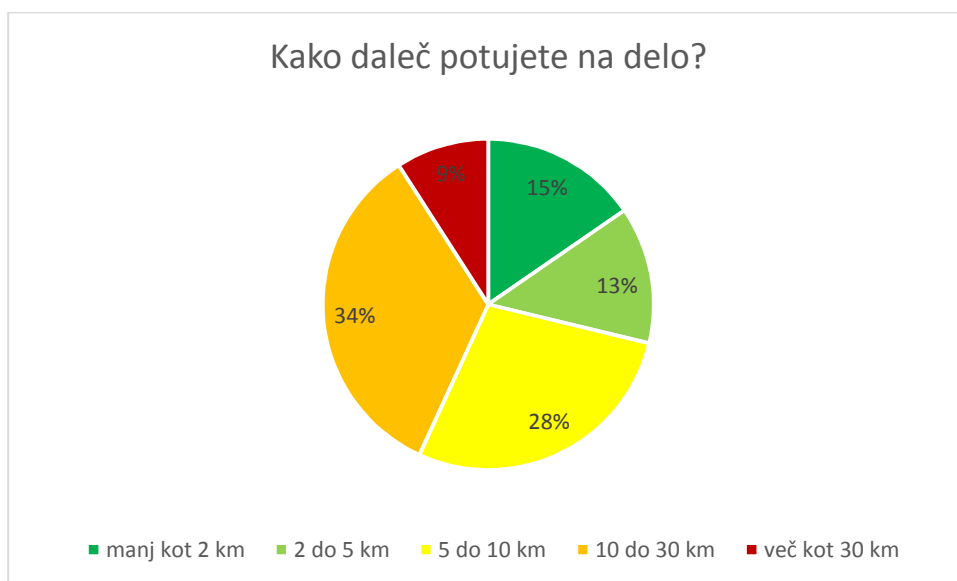


Slika: Želen način prihoda dijakov v srednjo šolo.



Avtomobil je glavni način prevoza na delo

Do 2 km od kraja dela živi 15 % zaposlenih. To je razdalja, ki je za hojo najprimernejša. Od 2 do 5 km od kraja dela živi 13 % zaposlenih. To je razdalja, ki je primerna za kolesarjenje za vse. Za hojo in kolesarjenje na delo obstaja torej potencial dobrih 28 % zaposlenih. Med 5 in 10 km od kraja dela živi 28 % zaposlenih. 43 % zaposlenih živi več kot 10 km od kraja dela, od tega 34 % med 10 in 30 km in 9 % več kot 30 km.

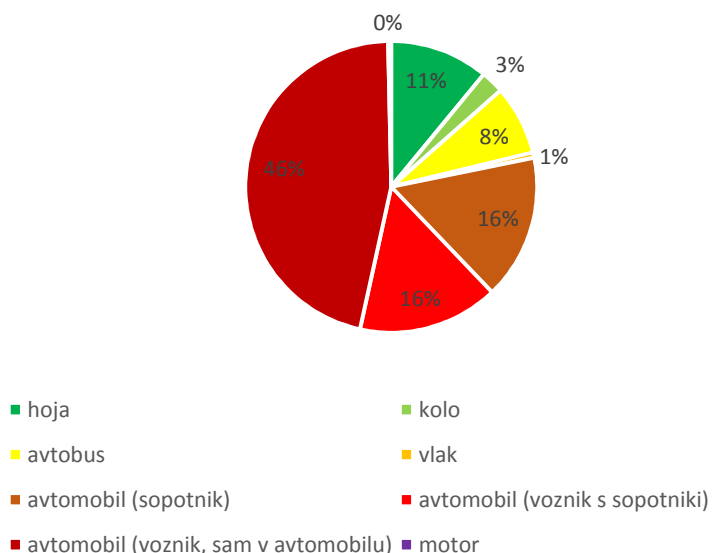


Slika: Razdalja od doma do dela

Pri uporabi potovalnih načinov je v največjem deležu zastopana uporaba osebnega avtomobila. Na ta način je opravljenih kar 78 % poti v na delo. Kar 46 % poti je opravljenih z eno samo osebo v avtomobilu. Uporaba javnega prometa je med anketiranimi je razmeroma visoka. Z avtobusom prihaja na delo 8 % zaposlenih. Kolo za poti na delo uporabljajo le 3 % zaposlenih. Hojo kot način prihoda na delo pa navaja 11 % zaposlenih.



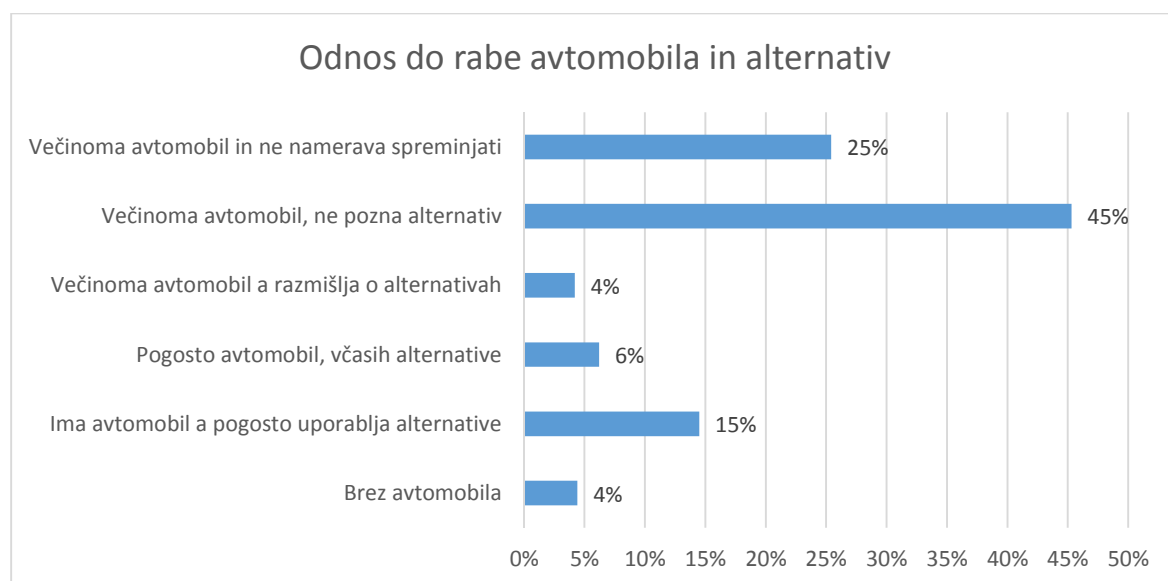
Delež uporabe potovalnih načinov za poti na delo



Slika: Delež uporabe potovalnih načinov za prihod na delo

Zaposleni ne poznajo alternativ za opravljanje poti na delo

Anketirance smo spraševali tudi o njihovem odnosu do rabe osebnega avtomobila. Največ vprašanih redno uporablja avtomobil in kot razlog navaja, da alternative za poti na delo trenutno niso mogoče oziroma jih ne pozna (45 %). Tak rezultat je lahko posledica dejanskih pogojev za uporabo alternativ, ki niso konkurenčne, ali pa pomanjkanja razpoložljivih informacij o alternativah.



Slika: Odnos do rabe avtomobila in alternativ.



Viri in literatura

MZiP (2012): Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost - Smernice za pripravo Celostne prometne strategije. Ministrstvo za infrastrukturo in promet, Ljubljana.

PUSH&PULL (2015): 16 dobrih razlogov za upravljanje parkiranja. Projekt PUSH&PULL – Upravljanje parkiranja in povezane spodbude za energetske učinkovit mestni promet. Gradec, 2015.