

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE SLOVENJ GRADEC

VMESNO POROČILO (II. FAZA)

DELOVNO GRADIVO 4.0

GRADIVO NI LEKTORIRANO

september 2016

NAZIV PROJEKTA	Celostna prometna strategija Mestne občine Slovenj Gradec
FAZA	II. faza
Naročnik	Mestna občina Slovenj Gradec, Šolska ulica 5, 2380 Slovenj Gradec
Odgovorna oseba naročnika	Andrej Čas, župan
Izvajalec	RRA Koroška, regionalna razvoja agencija za Koroško regijo, d.o.o., Meža 10, 2370 Dravograd PNZ svetovanje, projektiranje, d.o.o., Vojkova cesta 65, 1000 Ljubljana ZUM urbanizem, planiranje, projektiranja d.o.o., Grajska ulica 7, 2000 Maribor
Odgovorna oseba izvajalca	Karmen Sonjak, direktorica RRA Koroška d.o.o. Andrej Jan, direktor PNZ d.o.o. Marinka Konečnik, direktorica ZUM d.o.o.
Projekta skupina izvajalca	mag. Peter Zajc, RRA Koroška d.o.o. – vodja projektne skupine Uroš Rozman, RRA Koroška d.o.o. mag. David Trošt, PNZ d.o.o. Katja Zgonec, PNZ d.o.o. mag. Mateja Kukovec, ZUM d.o.o. dr. Andreja Kuzmanič, ZUM d.o.o. mag. Katja Kerkez, ZUM d.o.o. Mirjam Luketič, ZUM d.o.o. Gašper Žemva, ZUM d.o.o.
Ožja projektna skupina naročnika in izvajalca	mag. Peter Zajc, RRA Koroška d.o.o. Uroš Rozman, RRA Koroška d.o.o. David Trošt, PNZ d.o.o. Katja Zgonec, PNZ d.o.o. mag. Mateja Kukovec, ZUM d.o.o. dr. Andreja Kuzmanič, ZUM d.o.o. Vesna Kozlar, MO Slovenj Gradec mag. Aljoša Krivec, MO Slovenj Gradec Boštjan Temnikar, MO Slovenj Gradec

KAZALO VSEBINE

1. UVOD	1
1.1 IZHODIŠČE	1
1.2 NAMEN IN CILJ CPS MO SLOVENJ GRADEC.....	1
1.3 METODOLOGIJA	2
2. POSTAVITEV TEMELJEV	3
2.1 ZAVEZA NAČELOM TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.....	3
2.1.1 Občinski prostorski načrt Mestne občine Slovenj Gradec.....	3
2.1.2 Trajnostna urbana strategija mesta Slovenj Gradec TUS MSG 2015–2030	3
2.1.3 Občinski program varstva okolja MO Slovenj Gradec 2008–2013	5
2.1.4 Trajnostni energetskega akcijski načrt Mestne občine Slovenj Gradec (SEAP)	5
2.2 OCENA VPLIVA ŠIRŠEGA OKVIRA	6
2.2.1 Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji	6
2.2.2 Strategija prostorskega razvoja Slovenije	7
2.2.3 Prostorski red Slovenije.....	9
2.2.4 Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti	13
2.2.5 Splošne smernice s področja razvoja poselitve.....	14
2.2.6 Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020	14
2.2.7 Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020	15
2.2.8 Dokumenti izdelani za Mestno občino Slovenj Gradec	16
2.2.8.1 Ocena razpoložljivosti in kakovosti podatkov	16
2.2.8.2 Občinski prostorski načrt – dopolnjen osnutek	18
2.3 SAMOOCENA.....	21
2.4 PREGLED RAZPOLOŽLJIVIH VIROV	24
2.4.1 Proračun MO Slovenj Gradec	24
2.5 OPREDELITEV ČASOVNEGA NAČRTA.....	26
2.6 OPREDELITEV KLJUČNIH DELEŽNIKOV	26
3. OPREDELITEV PROCESA.....	28
3.1 OPREDELITEV OBMOČJA IN ODGOVORNOSTI	28
3.2 KOORDINACIJA POLITIK IN CELOSTEN PRISTOP K NAČRTOVANJU	28
3.3 NAČRTOVANJE VKLJUČEVANJA JAVNOSTI.....	28
3.3.1 Širša delovna skupina	29
3.3.2 Komuniciranje.....	29
3.3.2.1 Obvestila medijem.....	29
3.3.2.2 Spletna stran MO Slovenj Gradec.....	30
3.3.2.3 Spletna stran MojaObčina.si.....	30
3.3.2.4 Socialno omrežje Ubranstvo bivanja	30
3.3.2.5 SGlasnik	30
3.3.2.6 Radio.....	30
3.3.2.7 Televizija	30

3.3.2.8	Letak	30
3.3.3	Vključevanje javnosti	30
3.3.3.1	Širša delovna skupina	30
3.3.3.2	Predstavitve odločevalcem	31
3.3.3.3	Delavnica	31
3.3.3.4	Javna razprava	31
3.3.3.5	Spletne ankete	31
3.3.3.6	Terensko anketiranje	31
3.3.3.7	Intervjuji	31
3.3.3.8	Sprejemanj pobud (e-naslov)	31
3.3.3.9	Razstave	31
3.3.3.10	Prireditve	31
3.4	DOGOVOR O DELOVNEM NAČRTU IN VODENJU.....	32
4.	ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV	33
4.1	Analiza izzivov in priložnosti.....	33
4.1.1	Geografski oris in regionalni okvir	33
4.1.2	Socio-demografske značilnosti	34
4.1.2.1	Gibanje števila prebivalstva	34
4.1.2.2	Starostna sestava prebivalstva	39
4.1.2.3	Izobrazbena sestava prebivalstva	40
4.1.3	Gospodarstvo in zaposlovanje.....	41
4.1.4	Promet in mobilnost.....	42
4.1.4.1	Dnevna mobilost in prometni vplivi širšega okvira.....	42
4.1.4.2	Analiza potovalnih navad	47
4.1.4.3	Motorni promet.....	53
4.1.4.4	Mirujoči promet.....	64
4.1.4.5	Kolesarski promet.....	72
4.1.4.6	Peš promet	95
4.1.4.7	Javni potniški promet	141
4.1.4.8	Analiza dostopnosti do pomembnih ciljev potovanj	149
4.1.5	Sklepne ugotovitve	163
4.2	Oblikovanje scenarijev	167
5.	VIRI IN LITERATURA	169
6.	PRILOGE.....	171
6.1	TERENSKI ZAPISNIKI.....	1
6.2	INTERVJUJI	2
6.3	JAVNE RAZPRAVE	3
6.4	DELAVNICA Z OBČINSKO UPRAVO	4
6.5	MEDIJSKE OBJAVE	5
6.6	ŠTETJE PROMETA.....	6
6.7	ANALIZA POTOVALNIH NAVAD – TEHNIČNO POROČILO	7
6.8	SAMOOOCENITEV – TABELARNI PODATKI	8
6.9	PRORAČUN MO SLOVENJ GRADEC ZA LETO 2016	9
6.10	EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI – ORGANIZACIJA DOGODKA »KOLO POVEZUJE 2016« ...	10

1. UVOD

1.1 IZHODIŠČE

Celostno načrtovanje in urejanje prometa ne prinaša zgolj nižjih stroškov za mobilnost v proračunu občine, podjetij in gospodinjstev, bolj učinkovitih naložb, bolje izkoriščenega prostora ter manjšega onesnaževanja okolja. Predvsem lahko objektivno merljivo izboljša kakovost bivanja prebivalcev in izboljša možnosti lokalne skupnosti za delo in ustvarjanje.

Eden ključnih korakov v smeri prizadevanj za izboljšanje kakovosti bivanja je priprava **Celostne prometne strategije (CPS)**. Ta ni zgolj dokument, ampak proces, s katerim si lokalna skupnost zastavi učinkovito zaporedje potrebnih ukrepov na področju urejanja prometa. Po izkušnjah in dobrih praksah mnogih evropskih mest ter v zadnjem času tudi nekaterih slovenskih (npr. Ljubljana, Ljutomer), proces priprave in uresničevanja temelji na:

- trajnostnem in prostorsko celovitem pristopu;
- vključevanju javnosti v vseh fazah načrtovanja;
- osredotočenosti na merljive cilje in redni evalvaciji rezultatov;
- strokovnosti in interdisciplinarnem pristopu (Bühramman, 2012).

V mestih in lokalnih skupnosti, kjer so že pred časom sistematično pristopil k spodbujanju bolj trajnostne mobilnosti, imajo prednost ljudje – pred avtomobili. Zaradi dobro razvite infrastrukture, kot tudi zaradi t.i. mehkih ukrepov načrtnega spodbujanja hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa za vsakodnevna opravila, se je kakovost bivanja v teh okoljih znatno izboljšala.

1.2 NAMEN IN CILJ CPS MO SLOVENJ GRADEC

Mestna občina Slovenj Gradec je uspela pridobiti sredstva Kohezijskega sklada za sofinanciranje izdelave celostnih prometnih strategij, ki jih je oktobra 2015 razpisalo Ministrstvo za infrastrukturo. S postopkom javnega naročila je bilo za izvajalca izbrana RRA Koroška, regionalna razvojna agencija za Koroško d.o.o., v sodelovanju s podjetjema ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. iz Maribora ter PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. iz Ljubljane. Vrednost del znaša 88.786 € z vključenim DDV. Časovni okvir izdelave CPS je od maja 2016 do maja 2017.

Namen izdelave in izvajanja CPS MO Slovenj Gradec je spodbujanja bolj trajnostnih oblik prometa na območju občine.

Cilji CPS MO Slovenj Gradec so:

- na podlagi analize stanja oblikovati možne scenarije;

- z orisom želenega stanja opredeliti ukrepe in izbrati prioritete;
- zagotoviti podporo izvajanju CPS na ravni odločevalcev (občinski svet);
- vzpostaviti nadzor nad izvajanjem;
- izvajati strategijo;
- zagotoviti redno revizijo izvajanja ter prenovo CPS.

1.3 METODOLOGIJA

Vzpostavljena je projektna skupina izvajalca, ki jo sestavljajo:

- mag. Peter Zajc, RRA Koroška d.o.o. – vodja projektne skupine
- Uroš Rozman, RRA Koroška d.o.o.
- mag. David Trošt, PNZ d.o.o.
- Katja Zgonec, PNZ d.o.o.
- mag. Mateja Kukovec, ZUM d.o.o.
- dr. Andreja Kuzmanič, ZUM d.o.o.
- mag. Katja Kerkez, ZUM d.o.o.
- Mirjam Luketič, ZUM d.o.o.
- Gašper Žemva, ZUM d.o.o.

S takšno sestavo projektne skupine je zagotovljena široka interdisciplinarnost, saj imajo posamezniki/posameznice znanja, kompetence in izkušnje s področij prometa, arhitekture, gradbeništva, geografije in varstva okolja. Priprava CPS temelji na zbiranju obstoječih virov, strokovnih podlagah, statističnih podatkov, na terenskih ogledih in terenskem zajemu podatkov ter obdelavi zbranih podatkov z ustreznimi programskimi orodji. Za izvedbo raziskave o potovalnih navadah na območju Mestne občine Slovenj Gradec na podlagi reprezentativnega vzorca je bil izbran zunanji izvajalec, podjetje Valicon d.o.o. iz Ljubljane.

Projektna skupina izvajalcev redno komunicira preko elektronske pošte in telefona ter se po potrebi sestaja tudi osebno. Vzpostavljena je bila skupna delovna baza podatkov v oblaku.

Na 1. delovnem sestanku med naročnikom in izdelovalci 18. 5. 2016 je bilo dogovorjeno, da se vzpostavi ožja delovna skupina naročnika in izvajalca, ki jo sestavljajo:

- mag. Peter Zajc, RRA Koroška d.o.o.
- Uroš Rozman, RRA Koroška d.o.o.
- David Trošt, PNZ d.o.o.
- Katja Zgonec, PNZ d.o.o.
- mag. Mateja Kukovec, ZUM d.o.o.
- dr. Andreja Kuzmanič, ZUM d.o.o.
- Vesna Kozlar, MO Slovenj Gradec
- mag. Aljoša Krivec, MO Slovenj Gradec
- Boštjan Temnikar, MO Slovenj Gradec

Predstavnik naročnika, mag. Aljoša Krivec, in vodja projektne skupine, mag. Peter Zajc, redno komunicirata preko elektronske pošte, telefona in osebno – praviloma na sedežu naročnika.

2. POSTAVITEV TEMELJEV

2.1 ZAVEZA NAČELOM TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

2.1.1 OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT MESTNE OBČINE SLOVENJ GRADEC

MO Slovenj Gradec je v procesu priprave občinskega prostorskega načrta. Maja 2016 je bil javno razgrnjen dopolnjen osnutek. Ta v 6. členu v izhodiščih in ciljih prostorskega razvoja občine navaja: "Temeljno izhodišče integralnega družbenega razvoja občine predstavlja trajnostni razvoj. Ta zajema tako uravnotežen prostorski kot okoljsko upravičen in smotrni gospodarski razvoj, ki mora ohranjati sedanje vire tudi za prihodnje generacije." (Občinski prostorski ..., 2016)

2.1.2 TRAJNOSTNA URBANA STRATEGIJA MESTA SLOVENJ GRADEC TUS MSG 2015–2030

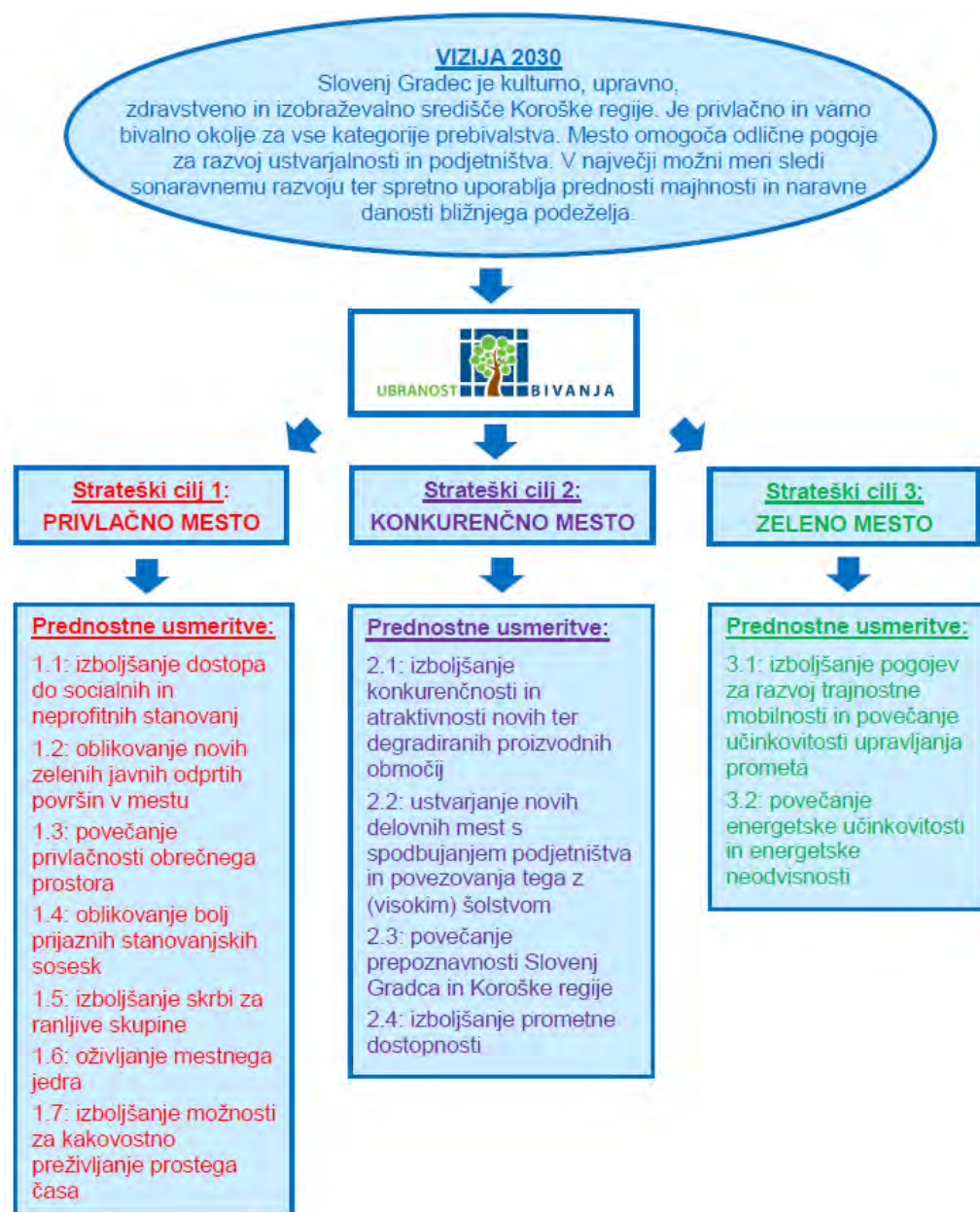
Občinski svet MO Slovenj Gradec je oktobra 2015 sprejel dokument Trajnostna urbana strategija mesta Slovenj Gradec TUS MSG 2015–2030. Namen TUS MSG je, da "se podpira trajnostni urbani razvoj, ki določa celostne ukrepe za spopadanje z gospodarskimi, okoljskimi, podnebnimi, demografskimi in socialnimi izzivi, s katerimi se srečujejo urbana območja in njihova povezanost s podeželskimi območji" (Trajnostna urbana ..., 2015).

Priprava TUS je po 7. členu Uredbe EU št. 1301/2013 obvezen predpogoj za upravičenost do sredstev za tista urbana območja, ki so v skladu s kriteriji v Partnerskem sporazumu upravičena za izvajanje **celostnih teritorialnih naložb (CTN)** za spodbujanje trajnostnega urbanega razvoja – to so mestna naselja in naselja mestnih območij v mestnih občinah.

TUS MSG je postavil 3 strateške cilje s 13 prednostnimi usmeritvami. Med strateškim ciljem 2 "konkurenčno mesto" je prednostna usmeritev 2.4. "izboljšanje prometne dostopnosti". Med strateškim ciljem 3 "zeleno mesto" pa prednostna usmeritev 3.1 "izboljšanje pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti in povečanje učinkovitosti upravljanja prometa". (slika 1). Med ukrepi prednostne usmeritve 3.1 so bili predvideni:

- dopolnitev vrzeli v obstoječem omrežju mesta z gradnjo kolesarskih povezav, ureditev pešpoti, ureditev stojal in nadstrešnic za parkiranje koles in postavitve električnih polnilnic;
- odprava grajenih in komunikacijskih ovir;

- izdelava mobilnostnih načrtov za različne inštitucije;
- ureditev dodatnih parkirnih mest v območju središča mesta (ob zmanjševanju števila parkirnih mest v mestnem jedru);
- povečanje uporabe sodobnih tehnologij za učinkovito upravljanje mobilnosti;
- ozaveščanje javnosti o pomenu in prednostih trajnostne mobilnosti. (Trajnostna urbana ..., 2015).



Slika 1: strateški cilji in prednostne usmeritve TUS MSG 2015–2030

2.1.3 OBČINSKI PROGRAM VARSTVA OKOLJA MO SLOVENJ GRADEC 2008–2013

Mestne občine morajo na podlagi 38. člena Zakona o varstvu okolja (Ur. l. RS, št. 39/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/06 – ZMetD, 66/06 – odl. US, 33/07 – ZPNačrt, 57/08 – ZFO-1A, 70/08, 108/09, 108/09 – ZPNačrt-A, 48/12, 57/12, 92/13, 56/15, 102/15 in 30/16) sprejeti programe varstva okolja in operativne programe za svoje območje. Zaveza izhaja tudi iz Resolucije o nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012 (ReNPVO).

Javno komunalno podjetje Slovenj Gradec je izdelalo Občinski program varstva okolja MO Slovenj Gradec 2008–2013, ki pa ni bil posredovan v proceduro sprejema na Občinskem svetu.

V tem trenutku MO Slovenj Gradec nima programa varstva okolja in operativnega programa za svoje območje.

2.1.4 TRAJNOSTNI ENERGETSKI AKCIJSKI NAČRT MESTNE OBČINE SLOVENJ GRADEC (SEAP)

V letu 2013 je MO Slovenj Gradec pristopila k podpisu *listine Konvencije županov*, ki jo je po sprejetju podnebno-energetska paketa ukrepov EU leta 2008 oblikovala Evropska komisija. Konvencija županov podpisnike zavezuje, da na svojem področju zmanjšajo emisije CO₂ vsaj za 20 % do leta 2020. S tem podpisom se je MO Slovenj Gradec zavezala, da bo izdelala Trajnostni energetskega akcijskega načrta (SEAP), ki določa ukrepe za doseganje cilja Konvencije županov. SEAP je leta 2015 v okvir projekta Meshartility v sodelovanju z Uradom za pripravo projektov MO Slovenj Gradec izdelala lokalna energetska agencija KSENA Velenje (Trajnostni energetskega ..., 2015).

Med ukrepi za zmanjšanje emisij CO₂ so tudi ukrepi v prometu – razdeljeni na 4 področja:

- zakonodajni ukrepi;
- izobraževalni, ozaveščevalni in promocijski ukrepi;
- osebna in komercialna vozila;
- javni prevoz.

Ocenjujemo, da so ukrepi zgolj deskriptivne narave, nedodelani in pomanjkljivi.

2.2 OCENA VPLIVA ŠIRŠEGA OKVIRA

2.2.1 STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA V REPUBLIKI SLOVENIJI

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji (SRPRS) je strateški dokument, katerega namen je prikazati izhodišča, potrebe in možnosti za razvoj ključnih področij prometa v RS, pripraviti usklajen program razvoja ključnih področij prometa v RS, zagotoviti predhodno izpolnitev pogojev za črpanje EU sredstev v finančnem obdobju 2014–2020 za prometno področje in zagotoviti podlago za pripravo resolucije o nacionalnem programu zgraditve prometne infrastrukture oziroma ustreznega operativnega programa. Strategija opredeljuje naslednje posebne cilje:

- št. 1: izboljšanje prometnih povezav in uskladitev s sosednjimi državami;
- št. 2: izboljšanje državne in regionalne povezanosti znotraj Slovenije;
- št. 3: izboljšanje dostopnosti potnikov do glavnih mestnih aglomeracij in znotraj njih;
- št. 4: zboljšanje organizacijske in operativne sestave prometnega sistema za zagotovitev njegove učinkovitosti in trajnosti.

SRPRS v poglavju glede trajnostne mobilnosti ugotavlja, da je "trenutni položaj glede trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa v Sloveniji slab, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014–2020, ena od glavnih prednostnih nalog MZL."

SRPRS med drugim navaja, da bo potrebno celovite rešitve iskati tudi z izdelavo celostnih prometnih strategij. Podan je tudi predlog ukrepov, ki bi kolesarskemu prometu omogočil ustrezen razvoj, med prednostmi nalogami za doseg tega pa loči dvoje:"

- Kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost:
 - izboljšati mestne in primestne kolesarske povezave z javnim avtobusnim in železniškim prevozom ter s tem vplivati na spremembo izbire prometnega sredstva v korist kolesarjev v mestih in primestnih območjih. Vzpostavitev sistema "parkiraj in se pelji" z zgraditvijo parkirišč na obrobju naselij, krepitvijo javnega potniškega prevoza, vključno z uporabo javnih koles...;
 - zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev;
 - zmanjšati neugodni vpliv na okolje.
- Državno kolesarsko omrežje:
 - zagotoviti povezavo z mednarodnim kolesarskim omrežjem;
 - zagotoviti povezanost države tudi s kolesarskimi povezavami;
 - zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev;
 - upoštevati tržno usmerjen pristop in pomen turizma." (Strategija razvoja prometa ..., 2015)

2.2.2 STRATEGIJA PROSTORSKEGA RAZVOJA SLOVENIJE

V pripravi je nova Strategija prostorskega razvoja Slovenije, trenutno veljavna je iz leta 2004. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljevanju SPRS) (sprejeta z Odlokom o strategiji prostorskega razvoja Slovenije (Uradni list RS, št. 76/04) je **temeljni državni prostorski akt** o vsebinskem usmerjanju razvoja v prostoru. Podaja splošna izhodišča in značilnosti slovenskega prostora, na osnovi katerih so določeni cilji prostorskega razvoja Slovenije. Skladno s cilji prostorskega razvoja Slovenije opredeljuje zasnovo bodočega prostorskega razvoja in prioritete ter usmeritve za njegovo doseganje. Prioritete v zasnovi so: enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor, policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj, vitalna in urejena mesta, usklajen razvoj širših mestnih območij, povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture, vitalnost in privlačnost podeželja, krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi.

V SPRS so poleg splošnih usmeritev za prostorski razvoj države podane tudi nekoliko bolj konkretne usmeritve za posamezna območja oz. predele v državi. Gre za usmeritve, ki pomenijo vsebinska izhodišča za usmerjanje prostorskega razvoja tako opredeljenih območij in ki se bodo morala ustrezno odraziti zlasti v strateških, pa tudi v izvedbenih prostorskih aktih občin.

Mestna občina Slovenj Gradec kot sestavni del države je vključena v različne vrste mednarodnih projektov in povezav. Občina je v SPRS integrirana na naslednji način oz. z naslednjimi opredelitvami in odločitvami:

- v poglavju II Zasnova prostorskega razvoja Slovenije s prioritetami in usmeritvami za doseg ciljev prostorskega razvoja Slovenije, točka 2 Policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj: "Kot središča nacionalnega pomena se prioriteto razvija mesta Celje, Kranj, Ljubljano, Maribor, Mursko Soboto, Novo Gorico, Novo mesto, Postojno, Ptuj in Velenje ter somestja Brežice–Krško–Sevnica, Jesenice–Radovljica, Koper–Izola–Piran, **Slovenj Gradec–Ravne na Koroškem–Dravograd** in Trbovlje–Hrastnik–Zagorje ob Savi ..."
- v poglavju II Zasnova prostorskega razvoja Slovenije s prioritetami in usmeritvami za doseg ciljev prostorskega razvoja Slovenije, točka 5 Povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture: "... iz smeri avstrijske Koroške preko **Slovenj Gradca** in Velenja se na avtocesto pri Celju navezuje nova, tretja prometna os, ki se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka. Z novo razvojno prometno osjo se povezuje regionalna središča v Avstriji, Sloveniji in Hrvaški ter omogoča navezovanje tovornega in osebnega cestnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri ..."
- v poglavju III Razvoj prostorskih sistemov z usmeritvami za razvoj na regionalni in lokalni ravni, točka 2 Razvoj gospodarske javne infrastrukture, 2.1 Razvoj prometne infrastrukture, 2.1.1 Cestno omrežje: "Na omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena se navezujejo cestne povezave čezmejnega pomena v smereh

od Razdrtega preko Nove Gorice in naprej proti Vidmu, iz smeri Trsta preko Škofij do Kopra in preko Dragonje naprej proti Bujam, **od Celja preko Velenja in Slovenj Gradca naprej proti Velikovcu** in od Celja preko Novega mesta ter Metlike proti Karlovcu, od Maribora do Dravograda, od Slovenske Bistrice do Hajdine in naprej preko Ptuja in Ormoža proti Varaždinu, od Vidma preko Tolmina in Škofje Loke naprej do Domžal ter od Želina preko Idrije do Logatca z navezavo na omrežje mednarodnih daljinskih cestnih povezav ter od Ljubljane do Kočevja in naprej proti Delnicam."

- v poglavju III Razvoj prostorskih sistemov z usmeritvami za razvoj na regionalni in lokalni ravni, točka 2 Razvoj gospodarske javne infrastrukture, 2.1 Razvoj prometne infrastrukture, 2.1.2 Železniško omrežje:" Ostala nacionalna in nekatera regionalna središča Slovenije se navezuje na daljinske železniške povezave mednarodnega pomena z daljinskimi železniškimi povezavami nacionalnega pomena. Obstoječo železniško infrastrukturo se rekonstruira, posodablja in tam, kjer je potrebno, dogradi ter zagotovi učinkovitejše železniške povezave v smereh od Ljubljane proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu na Hrvaškem, od Nove Gorice do priključka na železniško progo (V. koridor) na italijanski strani in od Nove Gorice do Sežane kot tudi od Nove Gorice prek Tolmina do Jesenic, od Maribora preko Dravograda in naprej proti Celovcu v Avstriji, **od Celja proti Dravogradu** ter od Ormoža proti Čakovcu na Hrvaškem, od Ljubljane proti Kočevju ter od Murske Sobote proti Lendavi."

Za območje občine je v SPRS opredeljeno oziroma je iz grafičnega dela strategije razvidno, da:

- občinsko središče mesto Slovenj Gradec predstavlja regionalno središče nacionalnega pomena kot del somestja Slovenj Gradec–Ravne na Koroškem–Dravograd;
- osrednji del občine predstavlja območje poselitvenega razvoja, v občini pa so tudi degradirana območja, potrebna prenove;
- skozi občino poteka ena glavnih državnih prometnih smeri v obliki tretje razvojne osi, mimo občine pa je zasnovana mejna obodna prometna povezava;
- osrednje območje občine je opredeljeno kot kulturna krajina, kjer razvoj temelji na kmetijski in krajinski raznolikosti ter lokalnih virih, ki na vzhodu in v manjši meri tudi na zahodu prehaja v naravno krajino, kjer si prizadevamo za trajno ohranitev kakovosti;
- celotno občino Slovenj Gradec zaznamujejo hribovska in gorska območja, zahodni in vzhodni del občine pa je obenem prepoznan kot območje z naravnimi in kulturnimi kakovostmi;
- občina naj bi se napajala skozi cestno povezavo čezmejnega pomena in daljinsko železniško povezavo nacionalnega pomena;
- občina s komaj še razpoznavno arhitekturno identiteto leži v Koroški arhitekturni regiji, zaradi urbane in ruralne naselbinske dediščine pa predstavljajo občinsko središče in bližnja naselja prednostna območja prenove;
- občina leži v makroregiji predalpska krajina, po prepoznavnosti pomena krajine delno leži na območju naravnih kakovosti, meji pa tudi na krajinska območja s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni;
- občina leži na jedrnem območju pristočasnih dejavnosti, na območju lesnoproizvodnih gozdov, delno pa tudi na območju varovanih gozdov;

- občina leži na erozijskem območju srednje intenzitete z obstoječimi žarišči zemeljskih plazov in obstoječimi erozijskimi žarišči, vsebuje pa tudi poplavna območja.

2.2.3 PROSTORSKI RED SLOVENIJE

Prostorski red Slovenije (v nadaljevanju PRS) je sprejela Vlada RS z Uredbo o prostorskem redu Slovenije (Ur. l. RS, št. 122/04) in določa **pravila za urejanje prostora**, ki se uporabljajo pri:

- prostorskem načrtovanju sistemov poselitve, gospodarske infrastrukture in krajine;
- pripravi strateških in izvedbenih prostorskih aktov na regionalni in lokalni ravni;
- pripravi strokovnih podlag za vse vrste in nivoje prostorskih odločitev;
- graditvi objektov.

Podana so **splošna pravila za načrtovanje prostorskih sistemov** med katerimi je tudi prometna infrastruktura:

- Poteke nove prometne infrastrukture je treba načrtovati usklajeno z načrtovanjem razvoja poselitve, pri čemer je načrtovani razvoj poselitve osnova za prometne študije, na podlagi katerih se načrtuje nova prometna infrastruktura.
- Med različnimi vrstami prometne infrastrukture in različnimi oblikami prometa je treba zagotavljati učinkovite povezave tako, da je v prometnih vozliščih med njimi omogočeno prehajanje ljudi in blaga v čim krajšem možnem času.
- Pri načrtovanju nove prometne infrastrukture je treba za zagotavljanje učinkovite povezanosti prostora omogočati ohranitev obstoječih ali nadomestitev morebitnih prekinjenih prometnih povezav (lokalnih cest, pešpoti in drugih javnih poti).
- Zagotoviti je treba ustrezno hierarhično strukturo prometne infrastrukture glede na hitrost prometnih povezav, pri čemer hitrejša in bolj zmožljive povezave služijo povezavi večjih enot poselitve, počasnejše in manj zmožljive pa povezavi manjših enot in neposredni dostopnosti osnovnih enot poselitve.
- Pri načrtovanju prometne infrastrukture se spodbuja gospodarsko, socialno, okoljsko in prostorsko najbolj smotrne in učinkovite oblike prometa, zlasti pa vse oblike javnega potniškega prometa.
- Načrtovanje prometne infrastrukture naj prispeva k uravnoveženi obremenjenosti vseh vrst prometne infrastrukture pri njihovi optimalni izkoriščenosti.
- Ob načrtovanju prometne infrastrukture se v čim večji možni meri preprečuje promet skozi naselja, ki nima izvora ali cilja v naselju, skozi katero poteka. Obvozno oziroma razbremenilno prometno infrastrukturo se uredi, kadar obstoječe prometno omrežje ne zadošča predvideni količini prometa.
- Pri načrtovanju prometnih terminalov naj se prednostno preuči možnost preureditve površin opuščene ali predimenzionirane prometne infrastrukture (mejni prehodi s članicami EU in podobno).

Podani so konkretni **pogoji za načrtovanje cest in obcestne krajine** ter za **načrtovanje cest v naseljih**:

- Pri načrtovanju cestne infrastrukture v naselju, ki jo sestavljajo državne, lokalne in zasebne ceste, je treba zagotavljati: prometno funkcijo cest (povezovalna funkcija, dostopna funkcija); bivalno funkcijo cest (prostorska funkcija, socialna funkcija, ekološka funkcija, ekonomska funkcija).
- Upošteva naj se načelo, da z večanjem pomena prometne funkcije cest v naselju upada pomen bivalne funkcije in obratno.
- Cestno infrastrukturo v naselju je treba hierarhično strukturirati na glavne ceste, zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste, mestne ali krajevne ceste ter javne poti, pri čemer glavne ceste opravljajo pretežno prometno funkcijo cest, mestne ali krajevne ceste ter javne poti pa pretežno bivalno funkcijo cest.
- Cestno infrastrukturo v naselju je treba načrtovati tako, da funkcionalno povezanih prostorskih dejavnosti ne delijo ceste s poudarjeno prometno funkcijo.
- Prometne površine v naselju je treba prilagoditi funkcionalno oviranim ljudem.
- Pri načrtovanju cestne infrastrukture v naselju se upošteva načelo prednosti pri dostopnosti po naslednjem vrstnem redu: pešec, kolesar, javni potniški promet in drugi motorni promet.
- Omrežje cest se praviloma načrtuje tako, da glavne ceste in zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste tvorijo mrežno strukturo cest, mestne ali krajevne ceste ter javne poti pa drevesno strukturo cest.
- Glavne ceste in zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste praviloma predstavljajo tudi meje prostorskih ali funkcionalnih enot.
- Za omogočanje preglednosti in enostavne orientacije v prostoru naj struktura omrežja cest praviloma temelji na strukturni urejenosti naselja. Ceste naj sledijo pogledom na izpostavljene ustvarjene ali naravne sestavine prostora.
- Prednostno se načrtuje širjenje omrežja pešpoti ter sklenjena območja za pešce (peš cone), sklenjeno kolesarsko omrežje ter povezano omrežje vseh vrst javnega potniškega prometa.
- Središča naselij se razbremenjuje avtomobilskega prometa in tranzitnega prometa; dejavnosti, ki so vir tovrnega prometa, naj se načrtuje v navezavi na glavne ceste.

Podani so konkretni pogoji za **načrtovanje omrežja poti za kolesarje in pešce**:

- Pri načrtovanju poti za kolesarje in pešce je treba zagotavljati najkrajše možne povezave med izvori in cilji kolesarskega in peš prometa, zlasti stavb in območij družbene infrastrukture, vhodi v stavbe z večjim številom stanovalcev ali zaposlenih, postajališči javnega potniškega prometa in večjimi površinami za mirujoči promet.
- Za zagotavljanje prometne varnosti je treba upoštevati načelo ločenih površin za pešce in kolesarje od površin, namenjenih motornim vozilom. Zagotavljati je treba varno križanje različnih prometnih poti ter določiti območja mirnega prometa.
- Poti za kolesarje in pešce je treba načrtovati usklajeno z ureditvijo površin za mirujoči promet in z omrežjem postajališč javnega potniškega prometa.

- Površine poti za kolesarje in pešce so del javnih odprtih prostorov naselja, zato jih je treba načrtovati usklajeno z zelenimi površinami in drugimi javnimi odprtimi prostori. Pri njihovem načrtovanju je treba upoštevati tudi pravila za načrtovanje zelenih površin in drugih javnih odprtih prostorov.
- Za omogočanje preglednosti sistema poti naj struktura omrežja poti praviloma temelji na strukturni urejenosti prostora, poti pa naj sledijo pogledom na izpostavljene naravne in ustvarjene sestavine prostora.

Podani so konkretni pogoji za **načrtovanje javnega potniškega prometa**:

- Javni potniški promet, ki ga sestavljajo medsebojno povezana omrežja cestnega, železniškega, vodnega in drugega prometa, je treba v poselitvenih območjih načrtovati tako, da omogočajo petminutno peš dostopnost iz območij stanovanj, mešanih območij, posebnih območij ter območij družbene infrastrukture do postajališč javnega potniškega prometa.
- Javni potniški promet se mora povezovati v celovit sistem. Javni potniški promet morajo načrtovati skupaj zlasti občine, ki se združujejo v širša mestna območja. Omrežje javnega potniškega prometa je treba v širših mestnih območjih načrtovati tako, da omogoča večini prebivalstva polurno dostopnost do središča širšega mestnega območja.
- Posamezna omrežja javnega potniškega prometa se med seboj in z drugimi vrstami prometa povezujejo v prometnih vozliščih za javni potniški promet. Omrežje teh vozlišč mora biti hierarhično strukturirano, pri čemer so vozlišča višjega ranga tista, v katerih se povezujejo hitrejša prometna povezave in večje število različnih vrst prometa.
- Pri načrtovanju prometnih vozlišč za javni potniški promet je treba urediti prestopanje med različnimi vrstami prometa tako, da se zagotavljajo čim krajše peš povezave med različnimi vrstami prometa, dobra funkcionalna in vidna povezanost z javnim odprtim prostorom mest in naselij ter dobra povezanost z omrežjem poti za kolesarje in pešce.
- Ob prometnih vozliščih za javni potniški promet in postajališčih javnega potniškega prometa je treba zagotoviti ustrezne površine za shranjevanje koles.

V okviru **pravil načrtovanja in graditve objektov** so podana tudi **merila za načrtovanje javnih odprtih površin**:

- Z načrtovanjem območij drugih javnih odprtih prostorov je treba zagotoviti površine, kot so trgi, ploščadi pred javnimi objekti, tržnice, ulice, utrjene obale ali bregovi, pasaže in podhodi ter evakuacijske površine.
- Območja drugih javnih odprtih prostorov se določajo v prostorskih aktih kot območja javnega dobra, za katera se določijo merila in pogoji za urejanje prostora.
- V mestih je treba izoblikovati povezan sistem javnih prostorov z varovanjem obstoječih in revitalizacijo historyčnih trgov z aktiviranjem potencialnih ali oblikovanjem novih javnih prostorov.
- Odprte javne prostore v mestih je treba načrtovati skladno z razvojem javnega potniškega prometa in omrežja poti za kolesarje in pešce.

- Opredeliti je treba pomembne elemente urbanega prostora, ki prispevajo k izgledu in funkcioniranju mesta in drugih urbanih naselij, ter podati usmeritve za njihovo preoblikovanje, da se zagotovi ravnotežje med urbani in prometnimi programi ter oživitve in programska obogatitev uličnega prostora.
- V javne odprte površine v naseljih se lahko za doseganje višje kvalitete bivalnega okolja in umiritve prometa vključujejo naravne sestavine tako, da pri tem nista zmanjšani varnost in ovirana preglednost.
- Prostore mestnih trgov je treba načrtovati in urejati kot oblikovne celote s prepoznavno geometrijo, ambientom in ustreznimi mikroklimatskimi pogoji. Prostori mestnih trgov se načrtujejo tako, da se lahko dopolnjujejo z javnimi programi.
- V manjših krajih in na obrobju večjih mest je treba oblikovati odprte javne prostore kot prostore za organiziranje javnega življenja na prostem in kot urbana identitetna jedra naselij ali perifernih delov mest.
- Ploščadi pred javnimi objekti je treba oblikovati kot javne prostore z izraženo identiteto. Programsko jih je mogoče dopolnjevati z javnimi programi v pritličjih robne zazidave. Zagotoviti je treba povezanost notranjih in zunanjih javnih prostorov pred javnimi objekti.
- Prostore pred velikimi trgovskimi centri se načrtuje kot odprte javne prostore mestnega in regionalnega pomena, na katerih je mogoče občasno organizirati rekreativno-zabavne in kulturne javne programe.
- V urbanih naseljih je treba zagotoviti čimbolj povezano ulično mrežo kot mrežo javnih prostorov, ki bo omogočila večjo prepustnost in dostopnost, lažjo orientacijo in večjo možnost izbire poti. Mestne ulice kot javni prostori morajo biti primerno oblikovane in opremljene z mikrourbano opremo.
- Mestnim vpadnicam kot javnim prostorom je treba dati pomen in podobo mestnih avenij in bulvarjev z drevoredno zasaditvijo in javnim programom, s kolesarskimi stezami in pločniki, s počivališči in paviljonskimi objekti z ulično ponudbo.
- Podhode za pešce in pasaže je treba oblikovati tako, da bodo predstavljali osvetljene in varne ter prijetne javne prostore. Te ureditve naj se praviloma povezuje z javnimi programi.

V okviru **pravil načrtovanja in graditve objektov** so podana tudi merila za **načrtovanje površin za mirujoči promet**:

- Pri načrtovanju poselitvenih območij je treba za motorna vozila zagotoviti ustrezno število parkirnih mest na površinah za mirujoči promet, pri čemer se v ta namen ne smejo zmanjševati območja zelenih površin in drugih javnih odprtih prostorov.
- Ustrezno število parkirnih mest za posamezne objekte in prostorske ureditve določajo normativi na podlagi podatkov o objektu ali prostorski ureditvi, kakršni so število stanovalcev objekta, bruto ali neto etažna površina objekta, število delovnih mest v objektu ali število obiskovalcev.
- Zaradi prilagajanja posebnostim posameznih delov naselij lahko normativi, ki določajo ustrezno število parkirnih mest, za posamezne prostorske ali funkcionalne enote znotraj

poselitvenega območja določajo različne pogoje glede potrebnih površin za mirujoči promet.

- Pri določanju ustreznega števila parkirnih mest je potrebno upoštevati dostopnost javnega potniškega prometa. Z boljšo dostopnostjo do javnega potniškega prometa se število potrebnih parkirnih mest zmanjšuje z redukcijskim faktorjem, ki je odvisen od osnovne namenske rabe območja, kapacitete javnega potniškega prometa ter velikosti naselja.
- V starih mestnih jedrih ali drugih urbanistično zaključenih delih naselij potrebe po parkirnih mestih ne smejo poslabšati kakovosti ustvarjenih in naravnih sestavin prostora, zato se ustrezno število parkirnih mest zagotavlja tudi na odprtih ali pokritih javnih parkirnih mestih v neposredni bližini, zlasti pa se ustrezna dostopnost zagotavlja z javnim potniškim prometom.
- Površine za mirujoči promet je treba zagotoviti na gradbeni parceli. Če na gradbeni parceli ni tehničnih ali prostorskih možnosti za zagotovitev ustreznega števila parkirnih mest, je mogoče manjkajoče število parkirnih mest zagotoviti tudi na drugih ustreznih javnih ali zasebnih površinah, če od objekta niso oddaljene več kot 200 metrov, in če je omogočena njihova trajna uporaba.
- Večje površine za mirujoči promet (1000 m² in več) je treba praviloma načrtovati tako, da se v času, ko niso zasedene, lahko namenijo drugim dejavnostim (rekreacija, razne prireditve in podobno).

2.2.4 SPLOŠNE SMERNICE ZA PODROČJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA IN TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Izdalo jih je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za promet leta 2013. To so splošne smernice za pripravo občinskih prostorskih načrtov.

Smernice s področja javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti vsebujejo usmeritve z naslednjih področij:

1. zagotavljanja trajnostne mobilnosti z vidika vizije mobilnosti prebivalstva in trajnostnega razvoja;
2. razvoja učinkovitega sistema javnega potniškega prometa (v nadaljevanju JPP);
3. zagotavljanja fizične integracije prometnih podsistemov za učinkovitejše izvajanje gospodarske javne službe javnega potniškega prometa;
4. potreb po zmanjšanju onesnaževanja iz naslova osebnega prometa.

Pri določanju ciljev in izhodišč prostorskega razvoja občine in načrtovanju prostorskih ureditev lokalnega pomena ter določanju pogojev umeščanja objektov v prostor je potrebno upoštevati vidik javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti.

Potreba po zmanjšanju emisij toplogrednih plinov ter napoved zvišanja cen nafte na svetovnih trgih postavljata načrtovanje razvoja mobilnosti v nov položaj. Naselja ja potrebno načrtovati na

način, da bodo manj odvisna od osebnih avtomobilov ter hkrati spodbujati prebivalce k spreminjanju potovalnih navad, kar bo dolgoročno vodilo k višjemu nivoju kvalitete bivanja in večji prometni varnosti.

Podane so smernice, ki se nanašajo na:

- fizično integracijo prometnih podsistemov;
- izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje;
- umeščanje velikih generatorjev prometa v prostor;
- parkirne standarde;
- regionalni vidik načrtovanja JPP;
- izboljšanje ponudbe JPP;
- standard dostopnosti;
- postaje in postajališča JPP;
- smernice za pripravo celostne prometne strategije.

Dokument se navezuje na sprejete državne strategije in na primere dobrih praks evropskih držav na temo izvajanja ukrepov trajnostne mobilnosti.

2.2.5 SPLOŠNE SMERNICE S PODROČJA RAZVOJA POSELITVE

Izdalo jih je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za prostor leta 2013. To so splošne smernice za pripravo občinskih prostorskih načrtov.

Dokument je zavezan načelom trajnostne mobilnosti, predvsem iz dveh glavnih razlogov/usmeritev:

1. prednost pred širitvijo naselij ima notranji razvoj in prenova naselij;
2. preprečuje se izrazito monofunkcionalnost posameznih delov naselij z uvajanjem raznovrstnih dejavnosti ter mešanjem funkcij bivanja in dela.

Te usmeritve pomenijo za občino optimalno izkoriščanje obstoječe infrastrukture, za prebivalce pa krajše poti med izvori in cilji, ki jih lahko opravijo peš ali s kolesom, ter izboljšanje dostopnosti na splošno.

Dokument se navezuje na sprejete državne strategije in zakonodajo.

2.2.6 OPERATIVNI PROGRAM ZA IZVAJANJE EVROPSKE KOHEZIJSKE POLITIKE V OBDOBJU 2014–2020

Operativni program za izvajanje kohezijske politike v obdobju 2014–2020 (OP) je strateški dokument za črpanje sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), Evropskega

socialnega sklada (ESS) in Kohezijskega sklada (KS). V dokumentu so opredeljena prednostna področja, v katera bo Slovenija vlagala sredstva v naslednjih sedmih letih. Skladen je s Partnerskim sporazumom med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014–2020, sledi strategiji EU 2020 ter ustreza zahtevam posameznega sklada EU, tako da bo zagotovljena ekonomska, socialna in teritorialna kohezija.

V OP je predvidena izdelava celostnih prometnih strategij. V OP je opredeljenih 14 prednostnih osi, med njimi tudi prednostna os 4 "Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja", s prednostno naložbo 4.4. "Spodbujanje nizko-ogljiknih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi", v okviru specifičnega cilja "Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih".

V okviru te prednostne naložbe so podpore namenjene aktivnostim, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z izboljšavami na področju trajnostne mobilnosti, kar prispeva k večji kakovosti bivanja. Naložbe v trajnostno urbano mobilnost bodo sledile celostnemu pristopu in temeljile na celostnem konceptu mobilnosti za mesta ali funkcionalna urbana območja, ki pokrivajo vse relevantne načine mobilnosti (hoja, kolesarjenje, uporaba javnega potniškega prometa in drugih oblik trajnostne mobilnosti) ter ukrepe za njihovo spodbujanje.

OP predvideva izdelavo CPS za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in manjše emisije PM10 iz prometa v urbanih območjih in njihovem širšem zaledju, s katerimi bodo definirani prioritetni ukrepi trajnostne mobilnosti na nivoju občine ali regije, ki se bodo financirali iz KS in ESRR (Operativni program ..., 2014).

2.2.7 REGIONALNI RAZVOJNI PROGRAM ZA KOROŠKO RAZVOJNO REGIJO 2014–2020

V skladu z Zakonom o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja je v Sloveniji 12 razvojnih regij, za katere se pripravijo regionalni razvojni programi. Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020 je "temeljni programski dokument regije in hkrati povezovalni dokument s programi na nacionalni ravni /.../; na podlagi ocene stanja opredeljuje razvojne prednosti in priložnosti regije, razvojno vizijo in strateške cilje, razvojne prioritete ter finančni okvir za izvedbo programa". V ukrepu 2.1.1 "Dostopnost in trajnostna mobilnost" so predvidene aktivnosti:

- celostno načrtovanje prometa za celotno funkcionalno regijo Koroška, vključno s pripravo;
- celostne prometne strategije za Koroško regijo;
- priprava trajnostne urbane strategije kot podlaga za izvajanje celostnih teritorialnih naložb (CTN);
- aktivnosti za izgradnjo 3. razvojne osi;
- aktivnosti za modernizacijo železniške proge Maribor–Dravograd;
- sanacija za razvoj regije ključnih odsekov državnih in lokalnih cest;

- aktivno reševanje problema gozdnih cest javnega značaja;
- celovita obnova mestnih jeder;
- nadaljevanje vzpostavljanja širokopasovnih komunikacijskih omrežij (predvsem na območjih t.i. belih lis);
- nadaljevanje vzpostavljanja celovitega omrežja kolesarskih povezav in druge kolesarske infrastrukture;
- posodobitev prevoznih sredstev javnega sektorja (npr. z električnimi ali drugimi okoljsko sprejemljivejšimi vozili);
- napredne tehnologije za spremljanje in upravljanje javnega potniškega prometa;
- združevanje in optimizacija procesov načrtovanja, upravljanja in vzdrževanja javne infrastrukture;
- nove oblike okolju prijazne mobilnosti;
- aktivnosti ozaveščanja, informiranja na vseh ravneh družbe. (Regionalni razvojni ..., 2014).

2.2.8 DOKUMENTI IZDELANI ZA MESTNO OBČINO SLOVENJ GRADEC

2.2.8.1 OCENA RAZPOLOŽLJIVOSTI IN KAKOVOSTI PODATKOV

V tabeli 1 podajamo oceno razpoložljivosti in kakovosti podatkov v izbranih dokumentih izdelanih za Mestno občino Slovenj Gradec relevantnih za izdelavo celostne prometne strategije.

Dokument	Leto izdelave	Razpoložljivost podatkov	Kakovost podatkov (dobra/zmerna/slaba)
Prometna študija mesta Slovenj Gradec - štetje prometa	2013	štetje motoriziranega prometa na 13 lokacijah	dobra
Prometna študija mesta Slovenj Gradec - 1. faza: strokovna podlaga idejnih rešitev in študije variant za cestno omrežje Slovenj Gradca	2013	analiza sedanjega stanja motoriziranega in nemotoriziranega prometa (prometno omrežje, mirujoči promet, javni promet, kolesarski promet, peš promet)	dobra
		ugotovitev glavnih problemov v prometu (splošni, posamezni)	dobra

		razvoj makroskopskega prometnega modela za motoriziran in nemotoriziran promet	dobra
Načrt trajnostne mobilnosti Mestne občine Slovenj Gradec	2009	demografski trendi	dobra
		transport - problemi in možnosti	dobra
		izbira prometnega sredstva	zmerna
		javni promet	zmerna
		mirujoči promet	dobra
		kolesarski promet	zmerna
		prometna varnost	zmerna
		vizija in cilji trajnostne mobilnosti	dobra
Trajnostna urbana strategija mesta Slovenj Gradec – TUS MSG 2015–2030	2015	socioekonomske vsebine	dobra
Občinski prostorski načrt – dopolnjen osnutek	2016	usmeritve za urejanje prometa	dobra
		načrtovane prometnice	dobra
Šolski potovalni načrt Prve osnovne šole Slovenj Gradec s podružnično šolo Sele-Vrhe 2015	2015	varne šolske poti	zmerna
		potovalne navade šolarjev	dobra
Šolski potovalni načrt Druge Osnovne šole Slovenj Gradec s podružnično šolo Pameče-Troblje 2014	2014	varne šolske poti	zmerna
		potovalne navade šolarjev	dobra
Šolski potovalni načrt Osnovne šole Šmartno pri Slovenj Gradcu 2014	2014	varne šolske poti	zmerna
		potovalne navade šolarjev	dobra

Program dela Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Mestne občine Slovenj Gradec za obdobje 2014–2018	2016	število prometnih nesreč, njihove posledice, najpogostejši vzroki	zmerna
		predlogi del na cestno prometni infrastrukturi	dobra
Invalidom (ne)dostopne poti na poti skozi Mesto Slovenj Gradec in njegovo okolico	2009	seznam arhitektonskih ovir	dobra
Akcijski načrt za neodvisno življenje invalidov v Mestni občini Slovenj Gradec za obdobje 2013–2017	2013	ukrepi za odpravljanje arhitektonskih ovir	dobra
Poročilo o izvajanju Akcijskega načrta za neodvisno življenje invalidov v Mestni občini Slovenj Gradec za leti 2014 in 2015	2016	izvajanje ukrepov za odpravljanje arhitektonskih ovir	dobra
		analize dostopnosti vseh objektov v javni rabi na območju MO Slovenj Gradec	zmerna
Trajnostni energetskega akcijskega načrta Mestne občine Slovenj Gradec	2015	analiza rabe energije v prometu v MO Slovenj Gradec	zmerna
		ukrepi na področju prometa	slaba

Tabela 1: Ocena razpoložljivosti in kakovosti podatkov v izbranih dokumentih

2.2.8.2 OBČINSKI PROSTORSKI NAČRT – DOPOLNJEN OSNUTEK

Občinski prostorski načrt (OPN) v 3. poglavju o zasnovi gospodarske javne infrastrukture in grajenega javnega dobra lokalnega pomena v 17. členu podaja **usmeritve za prometno infrastrukturo**. V nadaljevanju povzemamo usmeritve OPN.

"(1) Osrednje vodilo pri načrtovanju prometne infrastrukture je usmeritev v trajnostno mobilnost, za kar je potrebno:

- obstoječi pristop, kjer je voznik avtomobila najpomembnejši prometni udeleženec, spremeniti tako, da je najpomembnejši udeleženec v prometu pešec, sledi mu kolesar, nato uporabnik javnega prometa, voznik avtomobila pa je zadnja, najmanj pomembna prioriteta;

- v občini uveljaviti načelo 8-80, kar pomeni, da je fizična ureditev vseh prometnih površin dostopna in prijazna do pešcev vseh generacij (od osem letnikov do 80 letnikov),
- doseči višjo stopnjo prometne varnosti;
- na vseh cestah v vseh naseljih vzpostaviti cone omejene hitrosti (cone 30), razen na glavnih in regionalnih cestah, kjer so hitrosti lahko tudi višje;
- optimizirati prometno infrastrukturo, na način, ki bo povečal prijaznost infrastrukture do pešcev in kolesarjev;
- izvesti fizične ukrepe umirjanja motornega prometa;
- pri prometnem planiranju in projektiranju upoštevati vse prostorske in urbanistične zahteve in ne le prometnih.

(2) Za območje mesta je dodatno potrebno:

- reducirati dominantno vlogo avtomobilov na kratkih razdaljah in zagotoviti mobilnost in dostopnost za vse vrste prometa s poudarkom na pešačenju in kolesarjenju ter
- na vseh lokalnih cestah v stanovanjskih soseskah, ki nimajo tranzitne vloge, vzpostaviti cone umirjenega prometa, kjer je hitrost vseh vozil omejena na 10 km/h;
- zagotoviti manj hrupa, izpušnih plinov in porabe prostora zaradi prometa.

(3) Trajnostna mobilnost v ostalih naseljih in odprtem prostoru je delno drugačna kot v mestu in pomeni:

- zagotavljati dostopnost do osnovnih življenjskih potrebščin in uslug ter
- zagotoviti mobilnost in dostopnost za vse vrste prometa.

(4) Prometno infrastrukturo sestavljajo državne in občinske ceste – glavna cesta, regionalni cesti, lokalne ceste, zbirne mestne ali zbirne krajevne ceste, mestne ali krajevne ceste, javne poti v mestu, javne poti v naseljih in med naselji ter nekategorizirane ceste, kolesarske poti in povezave, površine za mirujoči promet ter javni potniški promet. Zaradi razgibanega terena in relativno goste poseljenosti predvsem ravninskega dela občine je prometna infrastruktura zgoščena v dolinah Mislinje in Suhodolnice.

(5) Glavna cesta G1-4 kot najpomembnejša prometnica v občini je z izjemo posameznih odsekov in v primerjavi z občinskimi cestami v relativno dobrem stanju. Med najpomembnejše prometnice sodita še regionalni cesti R1-227 in R3-696 ter turistična cesta TR932, za katere pa se predvideva obnova. Občinske ceste (lokalne ceste in javne poti) tvorijo precej razvejano prometno omrežje občine, vendar prometnice ne zagotavljajo prometne varnosti na vseh odsekih, zato so potrebne in predvidene njihove rekonstrukcije (razširitve) ali obnove.

(6) Planira se dokončanje zahodne obvoznice mesta Slovenj Gradec od Ozar do obstoječega krožišča z regionalno cesto R1-227. Južna obvoznica s priključevanjem na vozlišče hitre ceste (3. razvojne osi) se zgradi od Podgorske ceste do križišča z glavno cesto v Šmartnem pri Slovenj Gradcu. Predvideva se podaljšanje Celjske ceste do zahodne obvoznice. Celjska cesta od Iršičeve ulice do Glavnega trga se preuredi v bulvarsko mestno cesto. Na omenjeni cesti se izgradijo krožišča na križiščih z Iršičevo ulico in z Ronkovo ulico. Na odseku 6924 regionalne ceste RT-932 približno med km 3,615 ter km 4,200 se predvideva prestavitev ceste pri kmetiji Rotovnik.

(7) Na območju občine so javna parkirišča v večjem obsegu locirana predvsem v mestu Slovenj Gradec. Tu se predvideva gradnja garažne hiše. Ob objektih različnih dejavnosti je potrebno urediti parkirna mesta glede na vrsto in obseg teh dejavnosti. V lokalnih središčih je potrebno zagotoviti več parkirišč za posebne dogodke (redne in izredne prireditve).

(8) Na območju občine je urejenih več kolesarskih in rekreacijskih poti. Vzpostavi se omrežje kolesarskih povezav s primarnimi in sekundarnimi potmi, ki so navezane tudi na državno kolesarsko omrežje. Omrežje kolesarskih povezav poteka med:

- Slovenj Gradcem in Bukovsko vasjo po opuščeni trasi železnice, dokler se na tej trasi ne začne gradbena dela za ponovno vzpostavitev železniškega prometa;
- Slovenj Gradcem in Pamečami preko Trobelj;
- Slovenj Gradcem in Starim trgom;
- Slovenj Gradcem in Šmiklavžem preko Podgorja;
- Slovenj Gradcem in Mislinjsko Dobravo po opuščeni trasi železnice, dokler se na tej trasi ne začne gradbena dela za ponovno vzpostavitev železniškega prometa;
- Šmiklavžem in Mislinjsko Dobravo;
- Slovenj Gradca do Mislinjske Dobreve po obstoječih lokalnih cestah in javnih poteh preko Trebuške vasi, Šmartna pri Slovenj Gradcu, Žabje vasi, Tomaške vasi in Turiške vasi;
- Slovenj Gradcem in Praprotiščem preko Legna in Spol;
- Slovenj Gradcem in Dobravske vasi preko Dobreve;
- Slovenj Gradcem in prelazom Spodnji Dular v smeri proti Kotljam.

Izhodišče večine zgoraj omenjenih kolesarskih povezav je v starem mestnem jedru Slovenj Gradca. V mestu potekajo kolesarske povezave (deloma ali v celoti) po Celjski (R1-227), Iršičevi (ZMC-377032), Podgorski (R1-227), Francetovi (ZMC-378021), Pohorski (ZMC-378011) in Legenski cesti (RT-932), Kopališki (MC-378232) in Ronkovi ulici (ZMC-278041), po Gozdni poti (ZMC-378041), Pod gradom (MC-378211) in po Starem trgu (ZMC-378051).

Nove kolesarske in rekreacijske prometnice je treba organizirati v sozvočju z naravnimi danostmi in potrebami. Ločeno kolesarsko infrastrukturo se zgradi, kjer je to potrebno zaradi visokih prometnih obremenitev z motornimi vozili. Za pešce je potrebno v naseljih zgraditi pločnike oziroma urediti skupni prometni prostor. Kjer za to ni prostorskih pogojev oziroma je prometna obremenitev z motornimi vozili dovolj nizka, se pešcem in kolesarjem na voziščih podredi prometni režim.

(9) Na območju občine je predvidena ponovna vzpostavitev železniške povezave med Otiškim vrhom in Velenjem. Trasa lahko izven mesta Slovenj Gradec poteka po nekdanji trasi, trasa skozi mesto se določi v posebni študiji. Ob izgradnji železniške povezave se obstoječa pot za pešce in kolesarje prestavi.

(10) Javni potniški promet poteka po glavnih, regionalnih in lokalnih cestah. Gre za linije medkrajevnega in primestnega prometa, namenjene direktnemu povezovanju s sosednjimi občinami in regijo. Avtobusnih postajališč je kar 70, saj so tudi na precej razprostranjenih linijah

šolskega prevoza otrok. Pri javnem avtobusnem potniškem prometu so potrebne izboljšave predvsem na segmentu časovne dostopnosti (interval voženj, hitrost prevoza), pa tudi na drugih determinantah kakovosti prevoza (geografska dostopnost in dosegljivost, udobnost, cene...).

(11) Za notranji zračni promet se na državni ravni razvijajo javna letališča za notranji zračni promet, predvsem pa za športno letenje, šolanje pilotov in turistične dejavnosti letalskih prevozov. Pri tem se upoštevajo tudi potrebe služb nujne zdravniške pomoči. Osnovo tega omrežja sestavljajo javna letališča lokalnega pomena, med katere šteje tudi letališče Slovenj Gradec. Javna letališča za domači zračni promet so osnova za izvajanje dejavnosti splošnega letalstva. Republika Slovenija podpira razvoj sedanjih in prihodnjih javnih letališč za domači zračni promet, saj so lahko ob dobrem sodelovanju z okoliškim prebivalstvom in predvsem turističnimi organizacijami velika gospodarska razvojna možnost za posamezne regije.

(12) Iz Resolucije o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva RS do leta 2020 izhaja, da je potrebno v neposrednem zaledju velikih slovenskih mest in v bližini velikih mest sosednjih držav omogočiti razvoj javnih letališč za mednarodni zračni promet nižje kategorije, če so za to zagotovljene prostorske možnosti. To prav gotovo velja za letališče Slovenj Gradec, saj se pri umeščanju teh letališč in letališke infrastrukture v prostor lahko upošteva lokacija obstoječega letališča. To ima možnosti zagotavljanja navezanosti na urbano središče z javnim potniškim prometom ter prostorske možnosti in omejitve, ki izhajajo iz značilnosti načrtovanega poselitvenega razvoja in zagotavljanja kakovostnega bivalnega okolja." (Občinski prostorski ..., 2016).

2.3 SAMOOCENA

V juniju 2016 smo izvedli **spletno anketo** med odločevalci (občinski svetniki, predsedniki četrtnih in vaških skupnosti) ter zaposlenimi v občinski upravi, s katero smo poskušali pridobiti samooceno trenutnega stanja upravljanja trajnostne mobilnosti na območju MO Slovenj Gradec. Anketni vprašalnik je bil pripravljen s pomočjo spletnega orodja 1ka, zbiranje podatkov je potekalo med 23. .6. in 30. 6. 2016. Vabilo z opomnikom smo naslovnikom poslali po elektronski pošti.

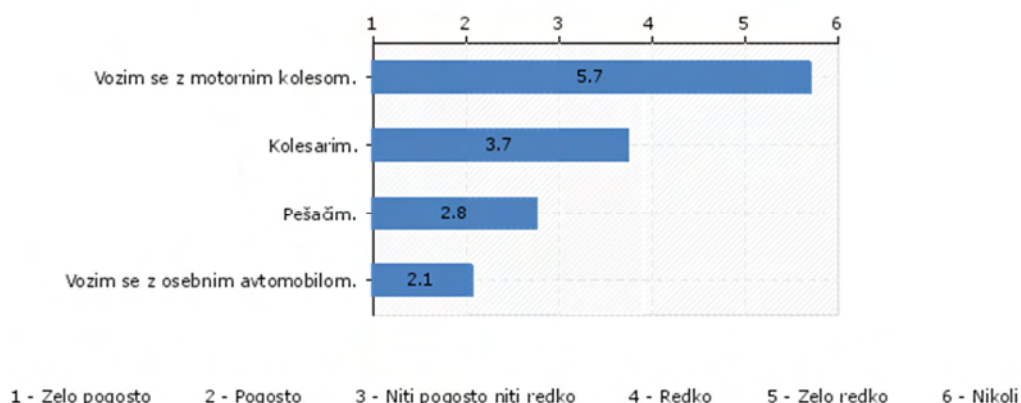
Vprašanja so naslavljala različne vidike ocenitve trenutnega stanja upravljanja trajnostne mobilnosti na območju MO Slovenj Gradec. Vprašalnik z rezultati v tabelarični in grafični obliki je v prilogah v poglavju 6.8

Med drugim smo anketirance spraševali o **stališču do izbranih trditev o oblikovanju politik trajnostne mobilnosti** v občini Slovenj Gradec. Anketiranci se v znatni meri strinjajo, da so vprašanja trajnostne mobilnosti v obstoječi lokalni politiki pomembna, so pa nekoliko zadržani ali ima občina izdelano dolgoročno vizijo in če pri tem v procese aktivno vključuje lokalne deležnike (slika 2).



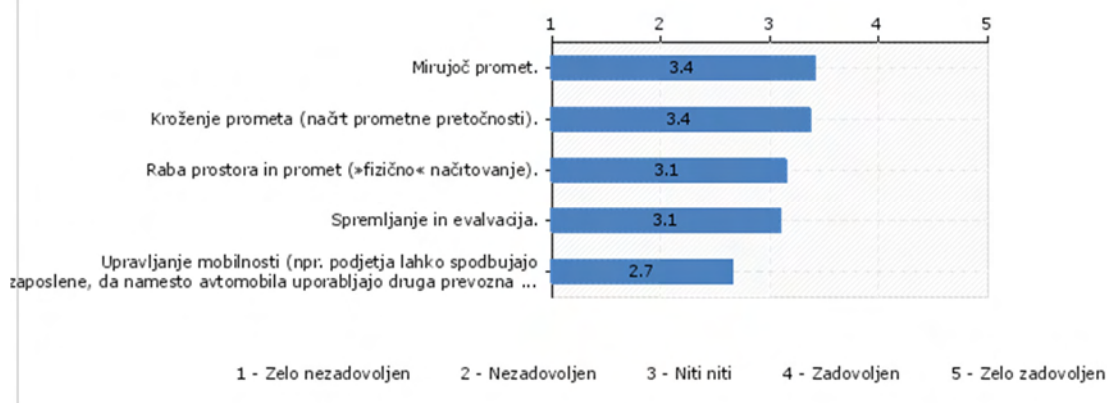
Slika 2: odgovori anketirancev o oblikovanju politik trajnostne mobilnosti v občini Slovenj Gradec (n = 41)

Anketiranci se v povprečju za potrebe vsakodnevnih potovanj v mestu Slovenj Gradec pogosto vozijo z osebnim avtomobilom, niti pogosto niti redko pešajo, redko kolesarijo in skoraj nikoli vozijo z motornim kolesom (slika 3).



Slika 3: pogostost različnih načinov mobilnosti za potrebe vsakodnevnih potovanj v mestu Slovenj Gradec na podlagi samoocenitve (n = 47)

Glede obstoječih prometnih politik so anketiranci v povprečju niti zadovoljni niti nezadovoljni (slika 4).

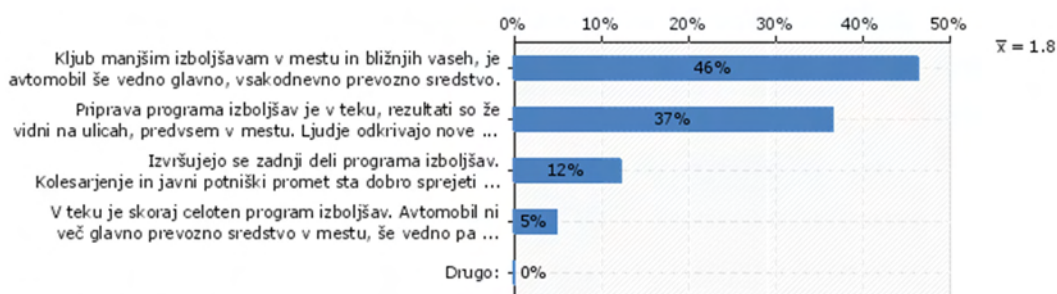


Slika 4: zadovoljstvo z obstoječimi prometnimi politikami v mestu Slovenj Gradec (n = 41)

Anketirance so bili pozvani, da si predstavljajo mesto in občino Slovenj Gradec čez 5 let in ocenijo, kje na področju trajnostne mobilnosti bosta mesto in občino. Na voljo so bile štiri predstave:

1. Kljub manjšim izboljšavam v mestu in bližnjih vaseh, je avtomobil še vedno glavno, vsakodnevno prevozno sredstvo.
2. Priprava programa izboljšav je v teku, rezultati so že vidni na ulicah, predvsem v mestu. Ljudje odkrivajo nove načine prevoza za vsakodnevna potovanja. Izboljšane so kolesarske poveze med mestom in bližnjimi vasi. Skupnost znatno bolj podpira trajnostno mobilnost. Omejevanje uporabe avtomobila in dostop sta še vedno kontroverzni temi.
3. Izvršujejo se zadnji deli programa izboljšav. Kolesarjenje in javni potniški promet sta dobro sprejeti alternativni za vsakodnevna potovanja v mestu in na območju občine. Trajnostna mobilnost je dobro sprejeta s strani skupnosti. Podpora omejevanja uporabe avtomobila se večja.
4. V teku je skoraj celoten program izboljšav. Avtomobil ni več glavno prevozno sredstvo v mestu, še vedno pa prevladuje na podeželju. Trajnostna mobilnost ima široko podporo, vključno s prepovedjo in omejevanjem uporabe avtomobila, dostopa in parkiranja.

Anketiranci so v 46 % izbrali predstavo 1, 37 % predstavo 2, 12 % predstavo 3 in 5 % predstavo 4 (slika 5).



Slika 5: predstave o razvoju mesta in občine na področju trajnostne mobilnosti (n = 41)

2.4 PREGLED RAZPOLOŽLJIVIH VIROV

Mestna občina Slovenj Gradec je uspela pridobiti sredstva Kohezijskega sklada za sofinanciranje izdelave celostnih prometnih strategij, ki jih je oktobra 2015 razpisalo Ministrstvo za infrastrukturo. S postopkom javnega naročila je bilo za izvajalca izbrana RRA Koroška, regionalna razvojna agencija za Koroško d.o.o., v sodelovanju s podjetjema ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. iz Maribora ter PNZ svetovanje projektiranje d.o.o. iz Ljubljane.

S takšno sestavo projektne skupine je zagotovljena široka **interdisciplinarnost**, saj imajo posamezniki/posameznice znanja, kompetence in izkušnje s področij prometa, arhitekture, gradbeništva, geografije in varstva okolja (glej poglavje 1.1). Za posamezne specifični aktivnosti bodo izbrani dodatni zunanji izvajalci (npr. analiza potovalnih navad na podlagi reprezentativnega vzorca).

Dodatno sta bili oblikovani **ožja delovna skupina naročnika in izvajalca** (glej poglavje 1.1) ter **širša delovna skupina** z drugimi relevantnimi deležniki na območju MO Slovenj Gradec (glej poglavje 3.3).

2.4.1 PRORAČUN MO SLOVENJ GRADEC

Za pregled zmožnosti finančnih virov in trenutne proračunske politike, smo pregledali **Proračun MO Slovenj Gradec za leto 2016** (tabela 2). Ukrepi s področja urejanja mobilnosti so v pretežni meri namenjeni investicijam in vzdrževanju infrastrukture ter prometnemu urejanju javnih površin in vzdrževanju drugih objektov.

Programska klasifikacija	Ukrepi
29 Turizem, 2912 – vzdrževanje tematskih in pohodniških ter kolesarskih poti	vzdrževanje
4 Investicije na področju komunalno cestnega gospodarstva	signalizacija
	preplastitve
	novogradnje:
	• ceste • pločniki • varne šolske poti • mostovi
4 Komunalno-cestno gospodarstvo - vzdrževanje	urejanje in vzdrževanje, tudi manjše rekonstrukcije – površine v izključni lasti MO Slovenj Gradec:
	• zelene površine

44 Prometno urejanje javnih površin in vzdrževanje drugih objektov

- ulice, trgi, dostavne poti, javne ceste, javne poti za kolesarje gozdne ceste
 - zimska služba
- vzdrževanje:
- objektov in naprav na parkiriščih
 - semaforiziranih križišč
 - vertikalne signalizacije
 - horizontalne prometne signalizacije
 - talne signalizacije in parkirišč
 - osvetljenih prehodov za pešce
 - semaforiziranih prehodov za pešce
- prometne zapore
podpore šolam, tekmovanja, prireditve
podpora za izboljšanje prometne varnosti
propagandni material
neprometno označevanje kulturnih objektov
turistične označbe
odvoz zapuščenih vozil
celostna prometna strategija

Tabela 2: proračun MO Slovenj Gradec 2016 (vir: MO Slovenj Gradec)

Podrobnejša razdelitev proračunskih sredstev za programsko klasifikacijo 44 Prometno urejanje javnih površin in vzdrževanja drugih objektov je v prilogi 6.9.

2.5 OPREDELITEV ČASOVNEGA NAČRTA

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Priprava CPS	Priprava, sprejem CPS	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS ter revizija	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS ter prenova	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS	Izvajanje CPS ter revizija

Tabela 3: časovni načrt priprave, sprejema ter izvajanja CPS

Celostna prometna strategije ni le dokument, je **proces**. Politična potrditev dokumenta/procesa je predvidena maja 2016. Predvidevamo **5 letno ciklično obdobje** izvajanja ukrepov (tabela 3). Vsako tretje leto izvajanja predvidevamo revizijo izvajanja ukrepov, vsako peto leto pa celovitejšo prenovo celostne prometne strategije. Prva revizija je predvidena v letu 2020, prva prenova pa v letu 2022. Druga revizija je predvidena v letu 2025, druga prenova pa v letu 2027.

2.6 OPREDELITEV KLJUČNIH DELEŽNIKOV

Naročnik in izvajalec sta predhodno identificirala ključne institucije (tabela 4) za vključevanje v proces priprave CPS.

Občinska uprava

Urad župana
Referat za občinsko premoženje in
gospodarske javne službe
Referat za družbene dejavnosti in splošne
zadeve
Referat za medobčinsko redarstvo in
promet

Vzgojno-izobraževalne institucije

Vzgojno varstveni zavod Slovenj Gradec
Prva in druga osnovna šola s podružnicami
Šolski center Slovenj Gradec
Visoka šola za tehnologijo polimerov
Glasbena šola

Večje gospodarske družbe

Johnson Controls Slovenj Gradec
Grammer Automotive Slovenj Gradec
Nieros
Kopur
Tovarna meril
Ko-Si
Purotehnika

Večje trgovske verige

Mercator
Spar
Tuš
Hofer
Lidl
Eurospin
Merkur

Gospodarske družbe v lasti MO Slovenj Gradec

Javno komunalno podjetje Slovenj Gradec

Drugi večji zaposlovalci

Splošna bolnišnica Slovenj Gradec
Društvo MAD (mladinsko)
Društvo invalidov Slovenj Gradec
Društvo paraplegikov Koroške
Ozara Slovenija
Turistično društvo Slovenj Gradec
Orientacijski klub Slovenj Gradec
ŠTD Ojstra rida
Društvo upokojencev Slovenj Gradec

Nevladne organizacije

Javni zavodi

Kulturni dom
JZ Spotur
Knjižnica Ksaverja Meška Slovenj Gradec
Koroška galerija likovnih umetnosti
Koroški pokrajinski muzej
Četrtna in vaške skupnosti
Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
Svet za invalide pri Mestni občini Slovenj Gradec
Policija
Združenja trgovcev

Drugo

Regionalna razvojna agencija za Koroška
Sosednje občine, ki izdelujejo CPS (Občina Dravograd, Občina Ravne na Koroškem, Občina Velenje, Občina Šoštanj)
Sosednje občine, ki ne izdelujejo CPS (Občina Mislinja)

Tabela 4: ključne institucije

3. OPREDELITEV PROCESA

3.1 OPREDELITEV OBMOČJA IN ODGOVORNOSTI

S tehničnimi specifikacijami za izdelavo Celostne prometne strategije Mestne občine Slovenj Gradec je bilo kot območje obravnave določeno **območje mestne občine**. Posamezne vsebine (npr. analiza dostopnosti, analiza mirujočega prometa ...) bodo osredotočene na **naselje Slovenj Gradec**.

Proces izdelave kot izhodišče upošteva strateške dokumente občine in prostorske akte kot tudi relevantne strateške dokumente in prostorske akte na regionalni ravni. Projektna skupina izdelovalca aktivno sodeluje in izmenjuje informacije z drugimi pripravljavci CPS sosednjih občin – najmanj v fazah analize stanja, opredelitve vizije in prioritet in izbire ukrepov.

3.2 KOORDINACIJA POLITIK IN CELOSTEN PRISTOP K NAČRTOVANJU

Za vključevanje nosilcev različnih "sektorskih" lokalnih politik so bili v ožjo delovno skupino predstavnikov naročnika in izvajalci imenovani predstavniki urada župana, referata za medobčinsko redarstvo in promet ter direktorica občinske uprave, ki je hkrati tudi vodja organa skupne občinske uprave Koroške.

Za nadaljnjo vključevanje relevantnih deležnikov "sektorskih" lokalnih politik so predvideni intervjuji s posamezniki ter delavnice.

Predvideva se, da bo tekom procesa izdelave CPS sprejet občinski prostorski načrt (OPN), ki pa je že v fazi dopolnjenega osnutka. OPN naj bi bil sprejet do konca leta 2016. Usmeritve za urejanje prometa v OPN so izhodišče pri pripravi CPS.

3.3 NAČRTOVANJE VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

V maju 2016 je RRA Koroška pripravila komunikacijski načrt, ki je bil dopolnjen avgusta 2016. V nadaljevanju povzemamo predvidene aktivnosti komunikacijskega načrta.

Izhodišče: Vključevanje širše in zainteresirane javnosti ter medijev v proces izdelave Celostne prometne strategije (CPS) MO Slovenj Gradec bo standard načrtovalske prakse.

Med izdelovalci CPS je RRA Koroška d.o.o. zadolžena za oblikovanje, izvajanje in spremljanje participativnega procesa priprave CPS MO Slovenj Gradec.

Vzpostavljena je projektna skupina izvajalca ter ožja delovna skupina naročnika in izdelovalca (glej poglavje 1.1)

3.3.1 ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Dogovorjeno je bilo, da se oblikuje **širša delovna skupina z drugimi relevantnimi deležniki** na območju MO Slovenj Gradec. Širša delovna skupina je bila oblikovana s sklepom št. 370-0054/2015, z dne 1. 8. 2016 (slika 6).

Predstavniki MOSG – skupina za pripravo izvedbe projekta CPS:

1. Aljoša KRIVEC, vodja projektne skupine, odgovoren za vodenje in koordiniranje projekta ter pripravo in realizacijo programskega dela projekta,
2. Boštjan TEMNIKER, član odgovoren za koordiniranje projekta ter pripravo in realizacijo programskega dela projekta,
3. Skledar DRAGICA, članica odgovorna za finančni del projekta in poročanje o izvajanju operacije v informacijski sistem organa upravljanja IS OU (e-MA),
4. Rozalija LUŽNIK, članica odgovorna za strokovni del iz področja prostorskega načrtovanja,

Predstavniki občinskega sveta MOSG in četrtnih skupnosti mesto:

5. Peter Pungartnik, občinski svetnik, predsednik SPV MOSG.
6. Boris Raj, občinski svetnik, predsednik Četrtna skupnosti Polje, podpredsednik SPV MOSG.
7. Boštjan Rigelnik, občinski svetnik,
8. Peter Slemenik, občinski svetnik,
9. Zala Kutin, občinska svetnica,

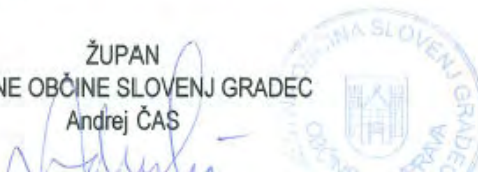
Predstavniki policije:

10. Marko Rožej, pomočnik komandirja Policijske postaje Slovenj Gradec,

Predstavniki strokovno - civilne javnosti:

11. Stojan Rozman – Društvo paraplegikov Koroške,
12. dr. Marko Renčelj – Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Maribor,
13. Boštjan Knez – Agencija za varnost v cestnem prometu, vodja Izpitnega centra SG,
14. Mitja Pungartnik – civilna javnost,
15. Petra Rus – ŠTP Ojstra rida.

ŽUPAN
MESTNE OBČINE SLOVENJ GRADEC
Andrej ČAS



Slika 6: sestava širše delovne skupine

3.3.2 KOMUNICIRANJE

Pri komuniciranju s širšo in zainteresirano javnostjo se poslužuje širokega nabora komunikacijskih orodij. V nadaljevanju podajam pregled po vrstah komunikacijskih orodij.

3.3.2.1 OBVESTILA MEDIJEM

Obvestila medijem pripravlja in v elektronski obliki razpošilja RRA Koroška. Pri tem uporablja svojo adremo naslovnikov.

3.3.2.2 SPLETNA STRAN MO SLOVENJ GRADEC

Spletna stran www.slovenjgradec.si se uporablja za najavo dogodkov ter objavo novic. Besedila in fotografije pripravlja RRA Koroška, na spletni strani jih objavlja MO Slovenj Gradec.

3.3.2.3 SPLETNA STRAN MOJA OBČINA.SI

Spletna stran <http://www.mojaobcina.si/slovenj-gradec> se uporablja za najavo dogodkov ter objavo novic. Besedila in fotografije pripravlja in na spletni strani objavlja RRA Koroška.

3.3.2.4 SOCIALNO OMREŽJE UBRANOST BIVANJA

Profil socialnega omrežja Facebook www.facebook.com/ubranost.bivanja se uporablja za najavo dogodkov ter objavo novic. Besedila in fotografije pripravlja in na spletni strani objavlja RRA Koroška.

3.3.2.5 SGLASNIK

Tiskani mesečnik MO Slovenj Gradec S Glasnik se uporablja predvsem za objavo člankov ter poročil o dogodkih in poteku priprave CPS. Besedila in fotografije pripravlja RRA Koroška.

3.3.2.6 RADIO

MO Slovenj Gradec ima možnost uporabe radijskega medija Koroški radio. Medij se uporablja predvsem za najavo dogodkov. Kolikor bo smotrno, se pripravijo tematske oddaje. Besedila najav in koncept oddaj pripravljata MO Slovenj Gradec in RRA Koroška skupaj.

3.3.2.7 TELEVIZIJA

Kolikor bo smotrno, se Koroška regionalna televizija uporabi za pripravo reportaž o dogodkih ter pripravo tematskih oddaj. Na odmevnejše javne dogodke se povabi tudi regionalno ekipo RTV SLO.

3.3.2.8 LETAK

Tekom priprave CPS bo pripravljen promocijski letak. MO Slovenj Gradec in RRA Koroška predvidoma v III. fazi dogovorita namen in vsebino letaka ter načrt distribucije.

3.3.3 VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

Naročnik in izvajalec sta predhodno identificirala ključne institucije (tabela 4) za vključevanje v proces priprave CPS (glej poglavje 2.6).

3.3.3.1 ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Način vključevanja širše delovne skupine pravilom vključuje seznanitev z gradivom in razpravo v obliki delavnic. Prva se predvidoma izvede po izdelavi zaključnega dokumenta analize stanja. Udeleženci se vabijo osebno preko elektronske pošte.

3.3.3.2 PREDSTAVITVE ODLOČEVALCEM

Predstavitev odločevalcev poteka v obliki predstavitev na sejah občinskega sveta. Predvidoma se izvedeta vsaj dve predstavitvi. Prva ob začetku izdelave ter druga v fazi sprejema CPS.

3.3.3.3 DELAVNICA

Delavnice se namenijo obravnavi specifični tematik (npr. kolesarjenje, urejanja Glavnega trga ...), praviloma s specifičnimi ciljnimi skupinami (npr. občinska uprava, kolesarji ...). Udeleženci se vabijo osebno preko elektronske pošte ter javno preko drugih relevantnih komunikacijskih orodij. Za delavnice namenjene vsem se uporablja prostore, ki so dostopni tudi gibalno oviranim.

3.3.3.4 JAVNA RAZPRAVA

Javna razprava je namenjena vključevanju najširše javnosti. Predvidoma se izvedejo 4 (postavitev temeljev, vizija in prioritete ter izbira ukrepov). Prva javna razprava vključuje tudi predstavitev dobrih praks iz drugih slovenskih okolij. Udeležence se vabi javno preko relevantnih medijev v poglavju 2. Občinske svetnike, predsednike četrtnih in vaških skupnosti se vabi osebno preko elektronske pošte. Za javne razprave namenjene vsem se uporablja prostore, ki so dostopni tudi gibalno oviranim.

3.3.3.5 SPLETNE ANKETE

Spletno anketiranje se nameni pridobivanju podatkov in stališč specifičnih ciljnih skupin. S to metodo se predvidoma izvede samoocena trenutnega stanja s strani odločevalcev (občinski svetniki, predsedniki četrtnih in vaških skupnosti) ter občinske uprave.

3.3.3.6 TERENSKO ANKETIRANJE

Terensko anketiranje se nameni izvedbi raziskave o potovalnih navadah na območju Mestne občine Slovenj Gradec. Izvede se na reprezentativnem vzorcu.

3.3.3.7 INTERVJUJI

Metoda intervjuja se uporabi za pridobitev poglobljenih informacij. Izbor intervjuvancev je praviloma naloga izvajalcev CPS. Po potrebi tudi v dogovoru z naročnikom. Predvidoma se izvede 20 intervjujev.

3.3.3.8 SPREJEMANJ POBUD (E-NASLOV)

Za potrebe prejemanja pobud občanov in občank se vzpostavi namenski elektronski naslov promet@slovenjgradec.si. Elektronski naslov vzpostavi MO Slovenj Gradec, prejemnika sta predstavnik naročnika ter vodja projektne skupine.

3.3.3.9 RAZSTAVE

Razstave se namenijo za predstavitev vizije in prioritet občanom in občankam. Pripravi se v javno dostopnem prostor dostopnem tudi gibalno oviranim. Razstava v .pdf obliki se objavi tudi na spletni strani MO Slovenj Gradec.

3.3.3.10 PRIREDITVE

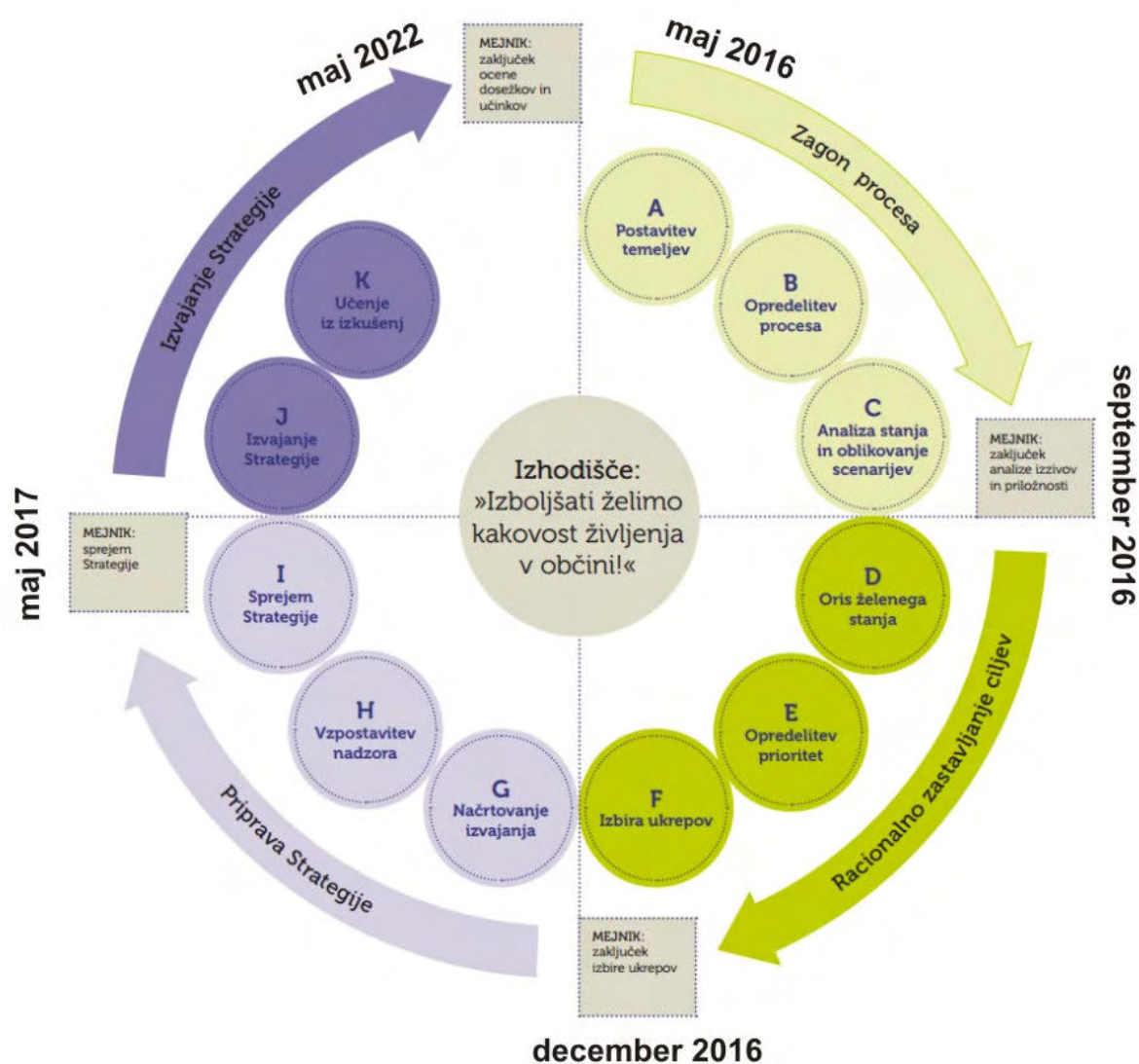
Praviloma se tekom izdelave CPS izvede vsaj ena prireditve – k okviru Evropskega tedna mobilnosti 2016. RRA Koroška pomaga Društvu paraplegikov Koroške izvesti dogodek "Kolo povezuje 2016".

3.4 DOGOVOR O DELOVNEM NAČRTU IN VODENJU

Z oblikovanjem ožje skupine naročnika in izdelovalca ter širše delovne skupine z drugimi relevantnimi deležniki se je zagotovil okvir za celovitejše vključevanje strokovne in odločevalske javnosti že med procesom priprave CPS samim.

Za koordinacijo dela obeh delovnih skupin sta zadolžena mag. Aljoša Krivec, s strani naročnika in vodja projektne skupine, mag. Peter Zajc, s strani izvajalca.

Naročnik in izvajalec sta s pogodbo določila časovne mejnike procesa priprave CPS.



Slika 7: delovni načrt priprave celostne prometne strategije (povzeto po Bührmann in sod., 2012)

4. ANALIZA STANJA IN OBLIKOVANJE SCENARIJEV

4.1 ANALIZA IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI

4.1.1 GEOGRAFSKI ORIS IN REGIONALNI OKVIR

Mesto Slovenj Gradec leži na severni strani Slovenjgraške kotline – ravnega dolinskega sveta tektonskega izvora, ki sta ga preoblikovali reki Mislinja in Suhadolnica s pritoki. Občina pripada predalpskemu svetu Slovenije. Alpski značaj pokrajine je zaznaven le na nekaterih najvišjih vrhovih (Kirn, 2008 po Trajnostna urbana ..., 2015). Dno kotline zavzema približno 1/10, hriboviti obod pa 9/10 vsega površja. Omenjena reliefna struktura (dno-hriboviti obod) je pomembno vplivala na družbeni razvoj. Odraz te strukture sta ***koncentracija prebivalstva in dejavnosti v kotlinskem in dolinskem dnu*** (Zajc, 2006 po Trajnostna urbana ..., 2015).

Ob Slovenj Gradcu je v občini še 21 naselji. Med večja naselja v občini po številu prebivalcev sodijo, poleg občinskega središča in mesta Slovenj Gradca, še Pameče in Šmartno pri Slovenj Gradcu z več kot 1000 prebivalci ter Podgorje in Legen z več kot 900 prebivalci. Ostala naselja so po številu prebivalstva manjša. Mesto Slovenj Gradec je pomembno poselitveno območje, kjer je skoncentriranega 46 % vsega prebivalstva občine. Gostota poselitve v območju naselja Slovenj Gradec je ob zadnjem popisu znašala 1377,1 preb./km², v primerjavi s povprečjem občine, ki je znašalo 96,6 preb./km² in je približno enako slovenskemu povprečju. Visoke gostote poselitve so imela še naselja Tomaška vas, Turiška vas, Šmartno pri Slovenj Gradcu in Stari trg (SURS, 2012 po Trajnostna urbana ..., 2015)

Slovenj Gradec je kulturno, upravno, zdravstveno in izobraževalno središče Koroške regije. Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004) opredeljuje MSG kot del ***somestja Slovenj Gradec–Ravne na Koroškem–Dravograd***. Skupaj tvorijo središče nacionalnega pomena. Funkcije somestja Slovenj Gradec–Ravne na Koroškem–Dravograd služijo oskrbi prebivalstva z javnimi funkcijami in služnostnimi dejavnostmi na nacionalni ravni. Njihova poglobljena naloga je poleg pokrivanja splošno-preskrbovalnih potreb prebivalstva v izobraževalnem, socialnem, kulturnem in gospodarskem pogledu še povezovanje prebivalstva iz regionalnih, lokalnih in občinskih središč (Regionalna zasnova prostorskega razvoja Koroške regije, 2006 po Trajnostna urbana ..., 2015).

4.1.2 SOCIO-DEMOGRAFSKE ZNAČILNOSTI

4.1.2.1 GIBANJE ŠTEVILA PREBIVALSTVA

Občina Slovenj Gradec je ob popisu leta 2002 štela 16.779 prebivalcev, leta 2016 pa 16.720. Največ prebivalcev je v občinskem središču **Slovenj Gradec**, 7.380, kjer živi **skoraj polovica vsega prebivalstva občine** (SURs, 2016). Zgoščevanje prebivalstva je opaziti v nižinskih naseljih v dolini reke Mislinje, ob glavni prometnici, ki povezuje Dravograd, Slovenj Gradec, Velenje in Slovenske Konjice. Med takšnimi naselji so Slovenj Gradec, Pameče in Šmartno pri Slovenj Gradcu.

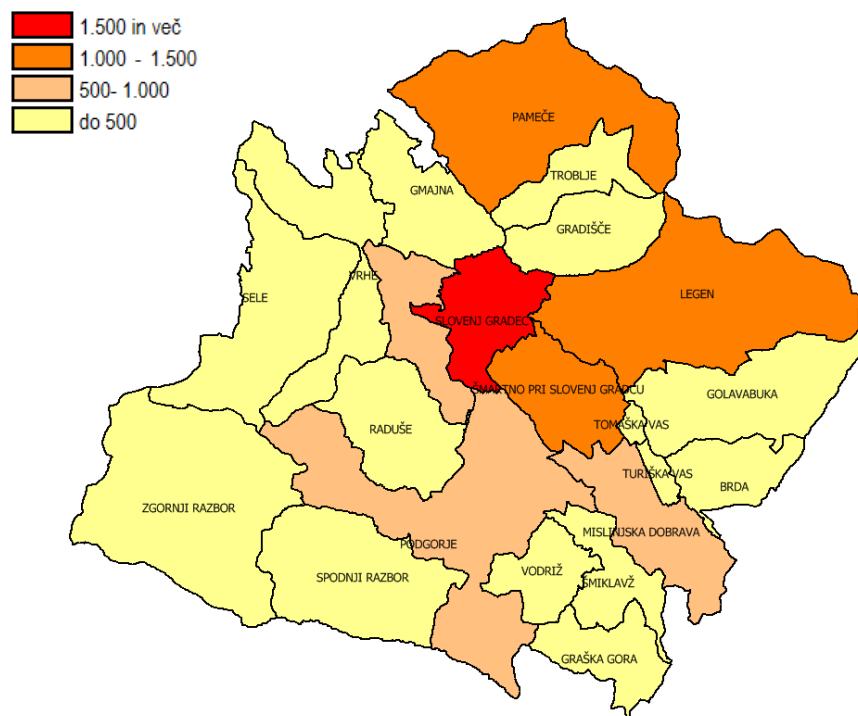
Mislinjska dolina je osrednja poselitvena os, gričevnati in hribovit svet, ki se dvigujeta nad njenim dnem sta poseljena razpršeno, v obliki zaselkov in samotnih hribovskih kmetij. Naselja so po številu prebivalstva manjša, številčno se bistveno ne spreminjajo, pogosto beležijo upad števila prebivalstva.

	Prebivalstvo	Površina teritorialne enote (km ²)	Gostota poselitve (preb./km ²)
Brda	286	4,1	69,8
Gmajna	466	6,1	76,2
Golavabuka	176	9,4	18,8
Gradišče	313	5,5	56,9
Graška Gora	113	4,2	26,6
Legen	1.077	18,4	58,5
Mislinjska Dobrava	740	7,0	106,2
Pameče	1.296	15,8	81,8
Podgorje	989	18,7	52,8
Raduše	221	7,0	31,8
Sele	251	11,4	22,0
Slovenj Gradec	7.380	5,6	1317,1
Spodnji Razbor	193	10,4	18,5
Stari trg	654	4,7	138,0
Šmartno pri Slovenj Gradcu	1.231	5,9	210,1
Šmiklavž	150	4,0	37,6
Tomaška vas	133	0,5	292,3
Troblje	340	3,8	89,5
Turiška vas	147	0,7	211,1
Vodriž	110	3,6	30,5
Vrhe	319	8,9	35,9
Zgornji Razbor	135	18,0	7,5
Občina	16.720	173,7	96,3

Tabela 5: Število prebivalstva leta 2016, površina in gostota poselitve, po statističnih naseljih (vir: SURs, si-stat, julij 2016)

	1869	1900	1931	1961	1971	1981	1991	2002	2016
Brda	275	313	272	272	280	271	292	311	286
Gmajna	268	285	335	378	380	364	430	456	466
Golavabuka	406	429	392	294	253	204	186	216	176
Gradišče	395	454	558	302	291	264	302	310	313
Graška Gora	184	169	177	127	92	82	72	91	113
Legen	432	455	514	686	738	778	837	926	1077
Mislinjska Dobrava	335	285	356	422	497	539	619	679	740
Pameče	635	763	709	786	967	1.066	1.251	1.278	1296
Podgorje	881	882	860	856	823	821	857	947	989
Raduše	243	273	236	259	211	226	223	226	221
Sele - del	331	318	300	314	285	243	268	262	251
Slovenj Gradec	1.101	1.329	1.463	2.925	4.195	5.679	6.714	7.712	7380
Spodnji Razbor	451	413	386	312	270	221	246	237	193
Stari trg	582	665	699	1.104	1.216	1.369	1.602	627	654
Šmartno pri SG	550	617	712	971	1.190	1.329	1.355	1.257	1231
Šmiklavž	178	186	161	128	126	127	126	150	150
Tomaška vas	61	65	60	91	148	128	129	139	133
Troblje	211	300	261	333	289	304	307	302	340
Turiška vas	114	119	127	128	154	155	162	150	147
Vodriž	178	161	157	134	121	101	100	95	110
Vrhe	374	382	414	370	345	309	298	295	319
Zgornji Razbor	259	274	303	236	175	107	111	113	135
OBČINA	8.444	9.137	9.452	11.428	13.046	14.687	16.487	16.779	16.720

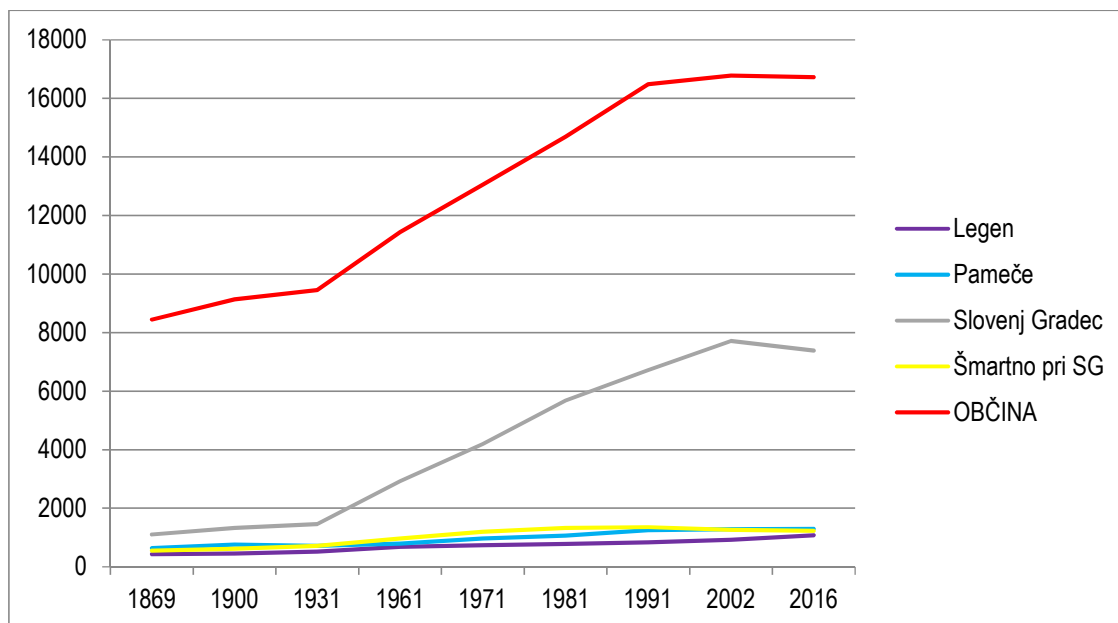
Tabela 6: število prebivalstva po statističnih naseljih v občini Slovenj Gradec 1869-2016 (vir: SURS, popisi prebivalstva 1869–2002 ter statistični podatki si-stat podatkovnega portala)



Slika 8: število prebivalcev po statističnih naseljih leta 2016 (vir: SURS, si-stat, 2016)

	71/61	81/71	91/81	02/91	61/31	91/61	02/71	16/02
Brda	0,03	-0,03	0,08	0,07	0,00	0,24	0,11	-0,08
Gmajna	0,01	-0,04	0,18	0,06	0,40	0,43	0,20	0,02
Golavabuka	-0,14	-0,19	-0,09	0,16	-0,95	-1,51	-0,15	-0,19
Gradišče	-0,04	-0,09	0,14	0,03	-2,03	0,00	0,07	0,01
Graška Gora	-0,28	-0,11	-0,12	0,26	-1,10	-1,87	-0,01	0,24
Legen	0,08	0,05	0,08	0,11	0,97	0,67	0,25	0,16
Mislinjska Dobrava	0,18	0,08	0,15	0,10	0,57	1,29	0,37	0,09
Pameče	0,23	0,10	0,17	0,02	0,34	1,56	0,32	0,01
Podgorje	-0,04	0,00	0,04	0,11	-0,02	0,00	0,15	0,04
Raduše	-0,19	0,07	-0,01	0,01	0,31	-0,50	0,07	-0,02
Sele - del	-0,09	-0,15	0,10	-0,02	0,15	-0,53	-0,08	-0,04
Slovenj Gradec	0,43	0,35	0,18	0,15	2,34	2,81	0,84	-0,04
Spodnji Razbor	-0,13	-0,18	0,11	-0,04	-0,71	-0,79	-0,12	-0,19
Stari trg	0,10	0,13	0,17	-0,61	1,54	1,25	-0,48	0,04
Šmartno pri SG	0,23	0,12	0,02	-0,07	1,04	1,12	0,06	-0,02
Šmiklavž	-0,02	0,01	-0,01	0,19	-0,76	0,05	0,19	0,00
Tomaška vas	0,63	-0,14	0,01	0,08	1,40	1,17	-0,06	-0,04
Troblje	-0,13	0,05	0,01	-0,02	0,82	-0,27	0,04	0,13
Turiška vas	0,20	0,01	0,05	-0,07	0,03	0,79	-0,03	-0,02
Vodriž	-0,10	-0,17	-0,01	-0,05	-0,53	-0,97	-0,21	0,16
Vrhe	-0,07	-0,10	-0,04	-0,01	-0,37	-0,72	-0,14	0,08
Zgornji Razbor	-0,26	-0,39	0,04	0,02	-0,83	-2,48	-0,35	0,19
Občina	0,14	0,13	0,12	0,02	0,21	0,44	0,29	0,00

Slika 9: indeksi gibanja števila prebivalstva med popisi, statističnih po naseljih (vir: SURS, popis prebivalstva 1971, 1981, 1991, 2002, SURS in si-stat podatkovni portal)



Slika 10: Grafični prikaz gibanja števila prebivalcev v statističnih naseljih z največjim številom prebivalstva in občini Slovenj Gradec (vir: SURS, popis prebivalstva 1971, 1981, 1991, 2002, SURS in si-stat podatkovni portal)

Na splošno je občina Slovenj Gradec vseskozi beležila pozitivno rast števila prebivalstva, predvsem na račun mesta Slovenj Gradec, v zadnjem času **gibanje prebivalstva stagnira**. Od 22 naselij v občini jih je 9 med zadnjima popisoma zabeležilo upad števila prebivalstva, med drugim tudi občinsko središče Slovenj Gradec.

Demografsko najbolj konstanten upad doživljajo statistična naselja, ki jih je le malo zajela urbanizacija, to so Golavabuka, Sele in Spodnji Razbor. Graška gora, Vodriž, Vrhe, Zgornji Razbor pa za razliko od prej navedenih naselij v zadnjih 15 letih doživljajo celo demografski porast.

V primerjavi z letom 2002 je občina leta 2014 beležila višji naravni prirast. Selitveni prirast je bil leta 2002 pozitiven, medtem kot leta 2014 občina beleži negativni selitveni prirast, tako med občinami kot s tujino. Skupni prirast je leta 2014 znašal -2,8/1000 prebivalcev (leta 2002 1,6/1000 prebivalcev).

Naselje	Gospodinjstva	
	2002	2015
Brda	95	112
Gmajna	143	186
Golavabuka	61	68
Gradišče	89	107
Graška Gora	25	36
Legen	298	388
Mislinjska Dobrava		267

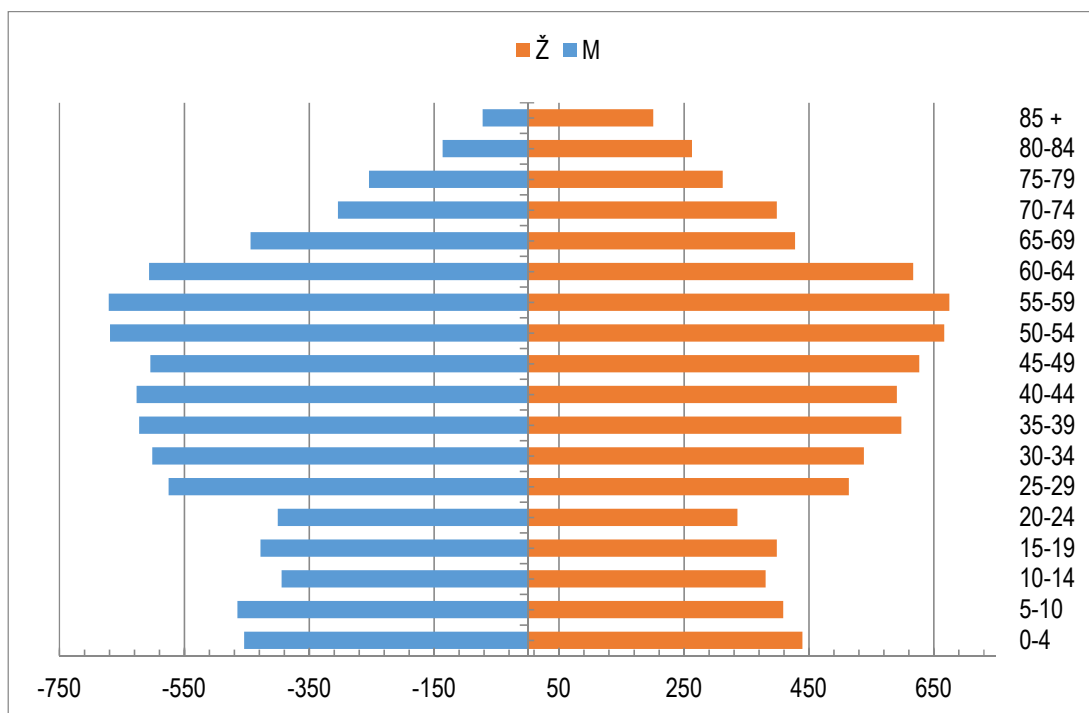
	221	
Pameče	392	511
Podgorje	279	348
Raduše	67	89
Sele - del	77	90
Slov. Gradec	2.817	3205
Sp. Razbor	54	69
Stari trg	203	231
Šmartno pri SG	418	458
Šmiklavž	52	56
Tomaška vas	49	54
Troblje	95	120
Turiška vas	49	54
Vodriž	36	41
Vrhe	96	123
Zg. Razbor	28	43
OBČINA	5.644	6.656

Slika 11: število gospodinjstev, po statističnih naseljih (Vir: Popis prebivalstva 2002, si-stat podatkovni portal, julij 2016)

V vseh statističnih naseljih in na splošno na območju celotne občine se je v zadnjih 15 letih **povečalo število gospodinjstev**, zmanjšalo pa se je tudi število članov na gospodinjstvo. Povprečna velikost gospodinjstva je bila leta 2002 3,0 člane na gospodinjstvo, leta 2015 pa še samo 2,5. Precejšnje zmanjšanje števila članov posameznega gospodinjstva označuje predvsem podeželska naselja (Golavabuka, Gradišče, Spodnji Razbor). Nad povprečno 3 člane na gospodinjstvo v letu 2015 beležita le še naselji Zgornji Razbor in Graška gora. Med letoma 2002 in 2015 se je povečalo tudi število družin (SURS, 2016).

4.1.2.2 STAROSTNA SESTAVA PREBIVALSTVA

Starostna sestava prebivalstva je pomemben pokazatelj demografskega stanja v občini in s tem **usmerjevalec prostorskega razvoja**. Od starosti prebivalstva se spreminjajo potrebe in interesi lokalnega prebivalstva, katerim se lahko občina bolje prilagaja, če pozna smer spreminjanja starosti prebivalstva. Ob pričakovanju povečanja mladega prebivalstva je potrebno dopolnjevati mreže šol, izboljšati ponudbo dejavnosti za mlade ljudi in mlade družine, organizirati prostor za druženje, zabavo, igranje, športne in rekreativne aktivnosti tamkajšnjega prebivalstva. S staranjem prebivalstva se povečujejo potrebe po zagotavljanju zdravniške oskrbe in drugih socialnovarstvenih organizacijah – domovih za starejše, pomoč na domu in podobno.



Slika 12: Starostna struktura prebivalcev občine Slovenj Gradec (vir: SURS, si-stat podatkovni portal, 2016)

Starostna struktura prebivalstva v občini Slovenj Gradec je po podatkih za leto 2016: 15,2% prebivalstva starega 0-14 let, 68% prebivalstva starega 15-64 let in 16,8% prebivalstva starega nad 65 let. V primerjavi z letom 2002 se je delež mladega prebivalstva zmanjšal, **povečal pa delež starega prebivalstva**. Starostna piramida za občino Slovenj Gradec kaže na **zrelo demografsko strukturo** v občini. Povprečna starost v občini je leta 2016 42,3 leta, indeks staranja pa 110,6. Višji indeks staranja je značilen za žensko populacijo (130,3), kar kaže na višji delež starega ženskega prebivalstva kot moškega (SURS, 2016).

Indeks staranja (IS) izkazuje kako ugodno starostno strukturo ima občina. Ta se razlikuje med posameznimi naselji. Najbolj demografsko ugodno starostno strukturo (IS je pod 80) v letu 2016 izkazujejo naselja Gmajna, Graška gora, Spodnji Razbor, Šmiklavž, Troblje, Vodriž in Zgornji Razbor, pretežno naselja z zabeleženim upadom števila prebivalstva (SURS, 2016).

4.1.2.3 IZOBRAZBENA SESTAVA PREBIVALSTVA

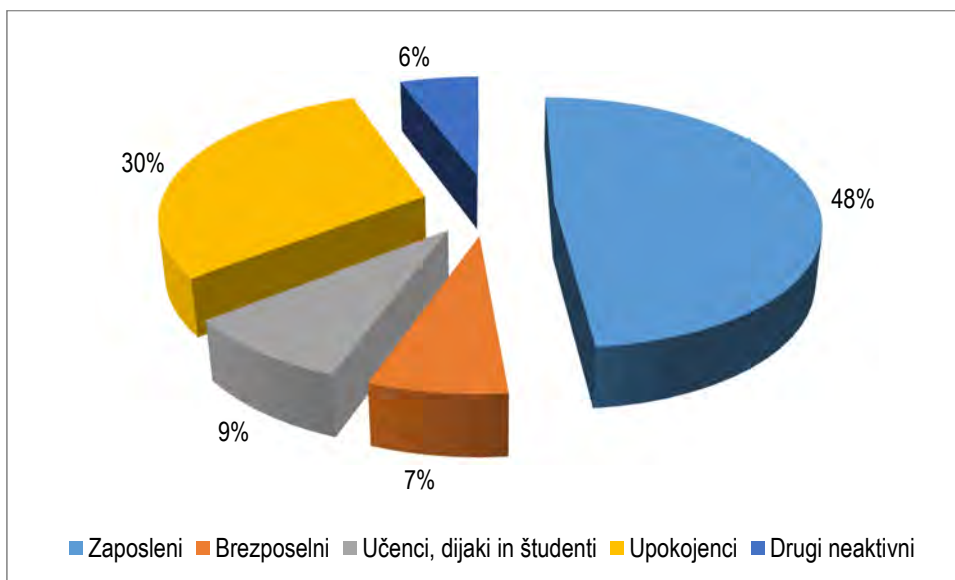
Leta 2016 je imelo 26% prebivalstva starega 15 let in več osnovnošolsko izobrazbo, od tega 13% nepopolno osnovno šolo, 53% srednješolsko izobrazbo, od tega slaba polovica z nižjo poklicno ali srednjo poklicno srednješolsko izobrazbo, in 21% višješolsko izobrazbo. Delež srednješolske izobrazbe se v občini še vedno prevladujoč. Izobrazbena struktura v občini **ne odstopa bistveno od slovenskega povprečja** (SURS, 2016).

4.1.3 GOSPODARSTVO IN ZAPOSLOVANJE

Koroška kljub strukturnim spremembam zadnjih let za razliko od drugih regij ohranja značaj tipično predelovalno usmerjene regije. Predelovalne dejavnosti ustvarijo tri četrtine prihodkov regije, njihov delež pa je vseskozi med največjimi v državi. Gospodarsko podobo regije v največji meri kroji nekaj velikih družb, ki sicer številčno predstavljajo le slaba 2 % vseh podjetij, ustvarijo pa več kot četrtino prihodkov in zaposlujejo nekaj manj kot 40 % vseh zaposlenih. Pomembna značilnost koroškega gospodarstva je tudi izrazita izvozna usmerjenost; k slovenskemu izvozu regija prispeva preko 6 % (Trajnostna urbana ..., 2015).

Po številu zaposlenih sta bili leta 2014 največji podjetji v MOSG Johnson Controls (613) in Grammer automotive Slovenija (293). **Število podjetij v MOSG se je povečalo** s 1323 leta 2008 na 1560 v letu 2013, ob tem pa se je **povprečno število zaposlenih na podjetje zmanjšalo** s 7,3 (2008) na 4,6 (2013). Prihodek podjetij v tem obdobju se zmanjšal za 31 % oz. s 798 mio € (2008) na 551 mio € (2013). Število oseb, ki delajo v teh podjetjih, se je po letu 2008 zmanjšalo z 9369 na 6657 leta 2015, kar predstavlja 29% upad (Trajnostna urbana ..., 2015).

V občini je bila leta 2015 struktura 15 in več let starega prebivalstva po statusu aktivnosti podobna slovenskemu povprečju, in sicer 56% aktivnega 44% neaktivnega prebivalstva. Med aktivnimi je bilo 12,7% (SLO= 12,9%) registriranih kot brezposelne osebe, ostali so bili zaposleni. Neaktivne so sestavljali 20% učenci, dijaki in študenti, 67% upokojevci in 13% drugi neaktivni (slika 13).



Slika 13: Struktura aktivnosti prebivalstva v Občini Slovenj Gradec leta 2015 (Vir: SURS, si-stat podatkovni portal, 2015)

Leta 2015 je za Občino Slovenj Gradec znašala stopnja aktivnosti prebivalstva 55,5%, stopnja delovne aktivnosti 48,5% in stopnja brezposelnosti 12,7%. Stopnja brezposelnosti je bila višja pri ženskah kot pri moških (SURs, 2016).

4.1.4 PROMET IN MOBILNOST

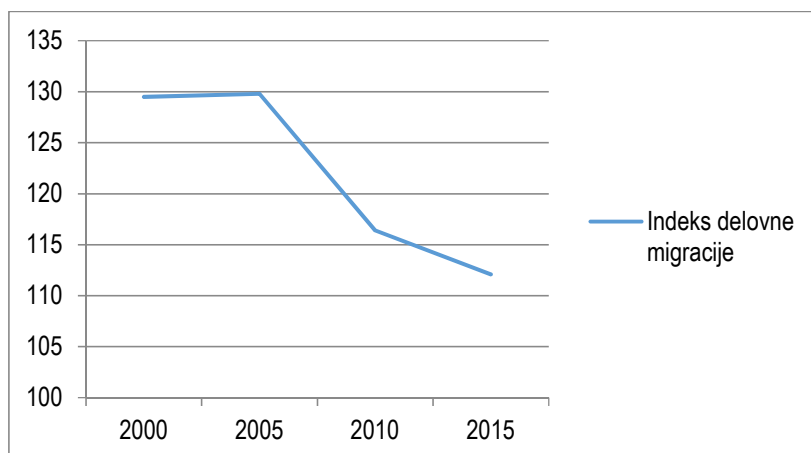
4.1.4.1 DNEVNA MOBILOST IN PROMETNI VPLIVI ŠIRŠEGA OKVIRA

Mestna občina Slovenj Gradec, predvsem pa urbano središče Slovenj Gradec, predstavlja kulturno, upravno, izobraževalno in zdravstveno središče Koroške, vendar jo zaradi njegove sorazmerne gravitacijske šibkosti ustrezno dopolnjujeta občini Ravne na Koroškem in Dravograd. Mesto predstavlja tudi **oskrbovalno središč za okolico ter center storitvenih dejavnosti**, kar se kaže z zgoščeno trgovsko ponudbo in odpiranjem novih nakupovalnih središč (predvsem na obrobju mesta). Na obrobju mesta se skoncentrirano pojavljajo tudi ostale servise, obrtne ter industrijske dejavnosti in s tem pridobivajo pogoje za svoje delovanje in zadovoljevanje potreb mesta ter njegove ožje in širše okolice. Zaradi vseh naštetih funkcij mesta Slovenj Gradec se na obravnavanem območju vsakodnevno opravi veliko število potovanj – tako potovanj znotraj mesta, kot potovanj okoliških prebivalcev, ki v Slovenj Gradcu opravljajo svoje obveznosti oz. zadovoljujejo svoje potrebe. V preteklem obdobju sta bili v MOSG zgrajeni industrijska cona Pameče in poslovna cona Ozare. Cona Pameče je leta 2015 skoraj v celoti zapolnjena s proizvodno – storitvenimi dejavnostmi, medtem ko so zemljišča v coni Ozare skoraj v celoti v lasti potencialnih investitorjev (v coni sta trenutno objekta Mrežnega podjetniškega inkubatorja Slovenj Gradec in Hostla Slovenj Gradec z Mladinskim kulturnim centrom). Možnost za nakup oz. najem zemljišč za namene proizvodno-storitvenih dejavnosti v MOSG so tako majhne (Trajnostna urbana ..., 2015).

Indeks delovne migracije se je v 15 letih zmanjšal. Predvsem na račun zmanjšanja delovne migracije izven občine stalnega prebivališča, povečan pa je delež delovnih migrantov znotraj same občine. Znotraj občine je močno povečana migracija iz hribovitih predelov proti urbanim zaposlitvenim centrom, saj samozaposlovanje na kmetijskih gospodarstvih, še posebej na hribovitih predelih, ni možno zagotoviti za vse člane teh kmetijskih gospodarstev. Indeks delovne migracije je "kazalnik, ki za določeno teritorialno enoto (občino, upravno enoto, statistično regijo) povezuje število delovnih mest s številom delovno aktivnih prebivalcev (glede na prebivališče) /.../ meri samo delovne migracije med posameznimi teritorialnimi enotami, ne upošteva pa vseh notranjih delovnih migracij v opazovani teritorialni enoti." (SURs, 2016)

Izbrani kazalniki	2000	2005	2010	2015
Indeks delovne migracije	129,5	129,8	116,4	112,1
Delovni migranti, ki delajo zunaj občine prebivališča	23,2%	28%	35%	37,2%
Delovni migranti, ki delajo v občini prebivališča	76,8%	72,0%	65,0%	59%

Tabela 7: Izbrani kazalnik delovne migracije (vir: SURs, si-stat, 2016)



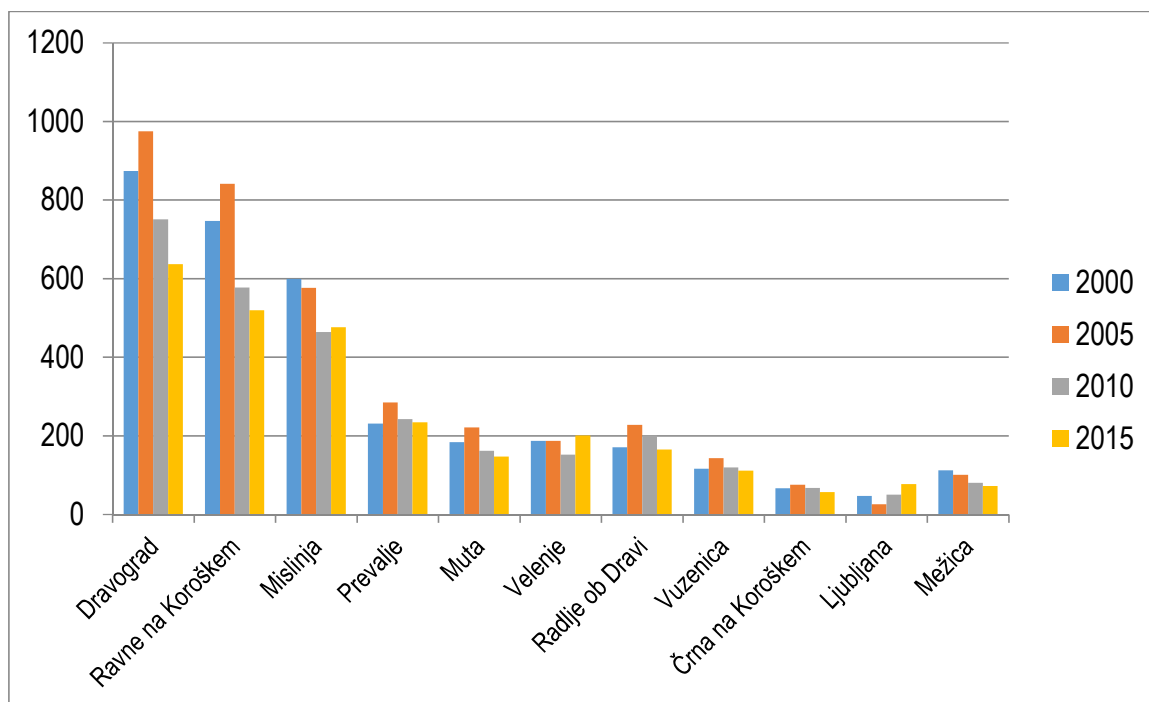
Slika 14: Indeks delovne migracije med leti 2000 in 2015 (vir: SURS, si-stat, 2016)

Vrednost indeksa delovne migracije ločijo med delovnimi in bivalnimi občinami. Do leta 2010 je MO Slovenj Gradec bila izrazito delovna občina (indeks več kot 116), danes pa sodi med **zmerno delovne občine** (indeks med 96 in 115,9)

Slovenj Gradec je zaposlitvena občina za številne prebivalce okoliških občin. Med leti 2000 in 2015 se je delovna migracija v občino zmanjšala. Največ delovnih migrantov se vozi iz občin Dravograd, Ravne na Koroškem in Mislinja. Poleg omenjenih pa se več kot 50 delovnih migrantov na dan pripelje v občino še iz drugih občin (tabela 8, slika 15) .

Občina prebivališča	2000	2005	2010	2015
Dravograd	874	975	751	637
Ravne na Koroškem	747	841	577	519
Mislinja	599	576	464	476
Prevalje	231	285	242	234
Muta	184	221	162	147
Velenje	187	187	152	201
Radlje ob Dravi	171	228	201	165
Vuzenica	116	143	119	111
Črna na Koroškem	66	75	67	57
Ljubljana	47	26	50	77
Mežica	112	101	80	72

Tabela 8: dnevna delovna migracija v občino Slovenj Gradec iz izbranih ostalih občin v Sloveniji v obdobju med 2000-2015 (vir: SURS, si-stat, 2016)

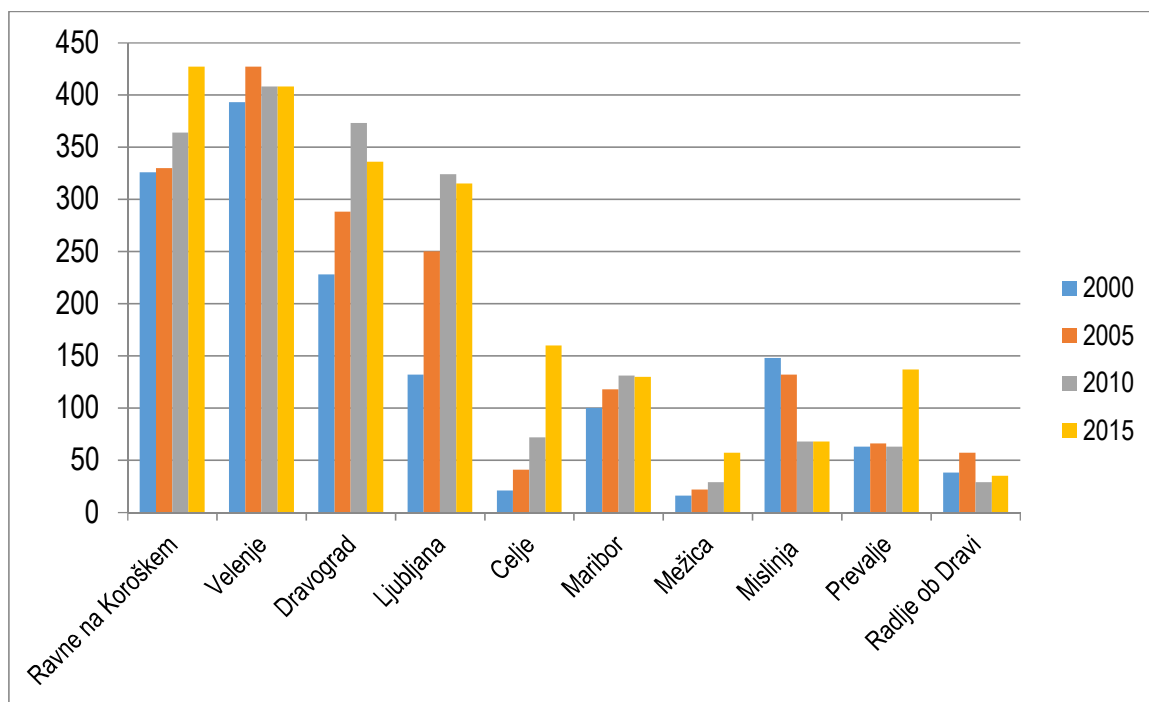


Slika 15: Dnevna delovna migracija v občino Slovenj Gradec iz izbranih ostalih občin v Sloveniji v obdobju med 2000 – 2015 (vir: SURS, si-stat, 2016)

Dnevna delovna migracija iz občine je v zadnjih 15 letih najintenzivnejša v občine Velenje, Ravne na Koroškem, Dravograd, Ljubljana, Celje, Maribor. Precej se je zmanjšala v občino Mislinja.

Občina dela	2000	2005	2010	2015
Ravne na Koroškem	326	330	364	427
Velenje	393	427	408	408
Dravograd	228	288	373	336
Ljubljana	132	250	324	315
Celje	21	41	72	160
Maribor	100	118	131	130
Mežica	16	22	29	57
Mislinja	148	132	68	68
Prevalje	63	66	63	137
Radlje ob Dravi	38	57	29	35

Tabela 9: Dnevna delovna migracija iz občine Slovenj Gradec v izbrane ostale občine v Sloveniji v obdobju med 2000–2015 (vir: SURS, si-stat, 2016)

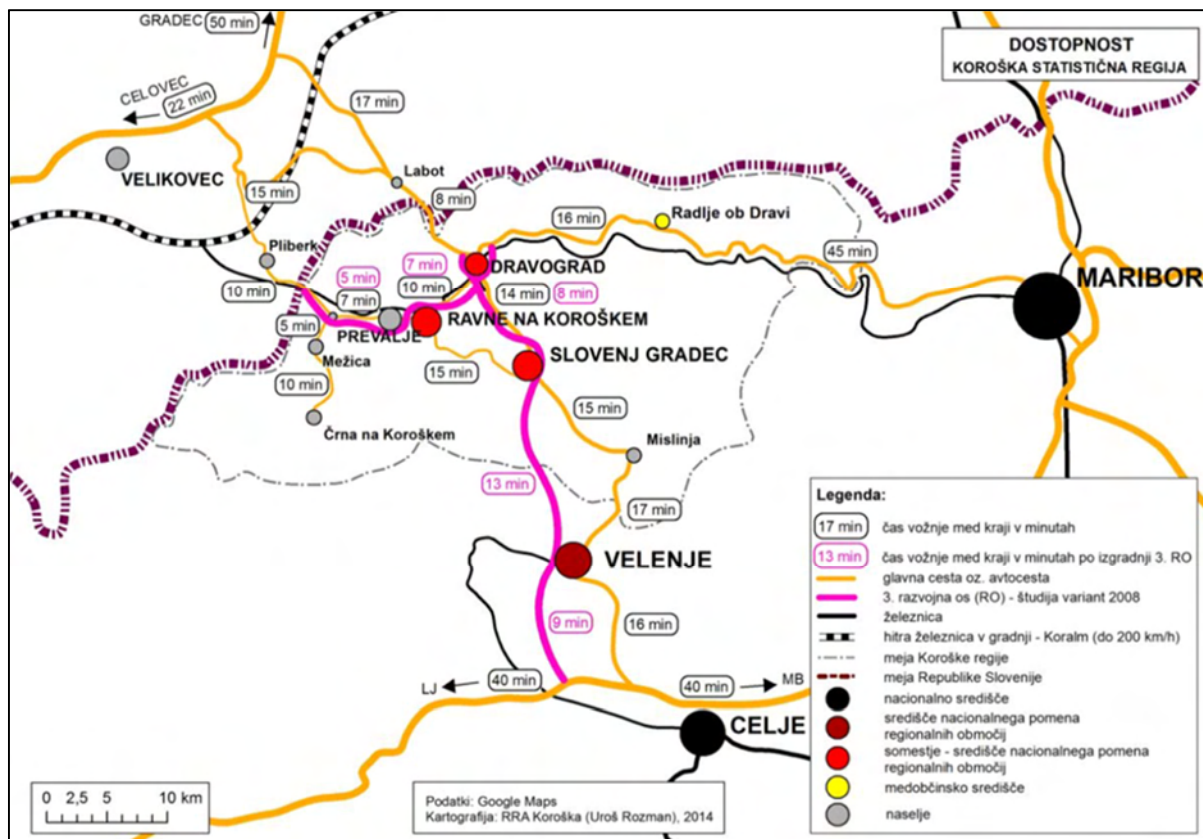


Slika 16: Dnevna delovna migracija iz občine Slovenj Gradec v izbrane ostale občine v Sloveniji v obdobju med 2000-2015 (vir: SURS, si-stat, 2016)

Po opažanjih se v zadnjih letih **povečuje delovna mobilnost v sosednjo Avstrijo**, vendar verodostojni podatki o teh procesih niso na voljo.

Dostopnost Koroške regije do osrednje Slovenije in stanje državnega prometnega omrežja znotraj regije ostajata povsem neustrezna. Proces vzpostavljanja **3. razvoje osi** v obliki nove državne ceste med avtocesto A1 in mejo z Republiko Avstrijo, razdeljen na 4 državne prostorske načrte (DPN). Z razvojno osjo se povezujejo regionalna središča v Avstriji, Sloveniji in na Hrvaškem ter se omogoča navezovanje obstoječega tovornega in osebne prometa vseh regij na tej osi na glavne evropske prometne in razvojne osi.

Leta 2013 je bil sprejet zgolj državni prostorski načrt na odseku med priključkom Velenje jug in Slovenj Gradec jug. V Strategiji razvoja prometa v RS, ki je bila sprejeta leta 2015, je za zagotovitev boljše dostopnosti Koroške zapisan naslednji ukrep: "Kar najbolj se posodobi oz. nadgradi obstoječa prometna infrastruktura. Gre predvsem za posege vanjo. Le v posameznih primerih oz. tam, kjer ustreznega standarda tako ni mogoče zagotoviti, se preuči možnost izvedbe posegov zunaj obstoječe prometne infrastrukture."



Slika 17: Oddaljenost koroških mest pred in po predvideni gradnji 3. razvojne osi (vir: Trajnostna urbana ..., 2015)

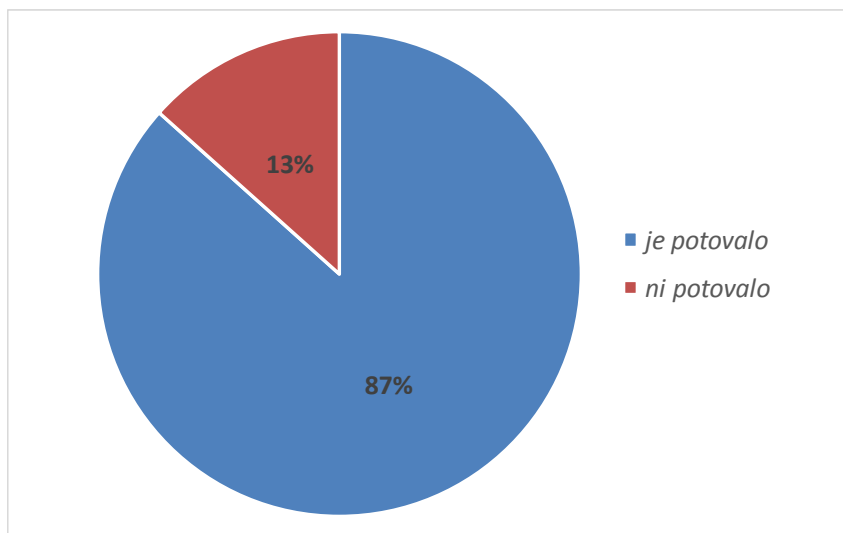
Časovna oddaljenost Slovenj Gradca od Ljubljane ali Maribora po obstoječem omrežju cest znaša več kot 70 minut. Oddaljenost do avtoceste (okoli 40 km) znaša več kot 40 minut tako v smeri A1 (Slovenija), kot v smeri A2 (Avstrija), kar je največ med vsemi mestnimi občinami v Sloveniji. Izgradnja 3. razvojne osi je tako nujna za boljšo konkurenčnost samega mesta kot celotne regije. Z izgradnjo hitre ceste po študiji variant iz leta 2008, bi se čas vožnje do avtoceste A1 zmanjšal s trenutnih 45 minut na okoli 20 minut. Dostopnost Slovenj Gradca je kljub odličnemu strateškemu položaju med dvema prometnima koridorjema slaba – zaradi neustreznih prometnih povezav (Trajnostna urbana ..., 2015).

4.1.4.2 ANALIZA POTOVALNIH NAVAD

Analiza potovalnih navad prebivalcev Mestne občine Slovenj Gradec je narejena na podlagi rezultatov anket, ki so se izvajale na terenu in po gospodinjskih. Anketiranje je bilo izvedeno v prvi polovici meseca septembra 2016. Na podlagi **reprezentativnega vzorca** ga je izvajalo podjetje Valicon d.o.o. Tehnično poročilo o anketiranju je v prilogi 7.1.

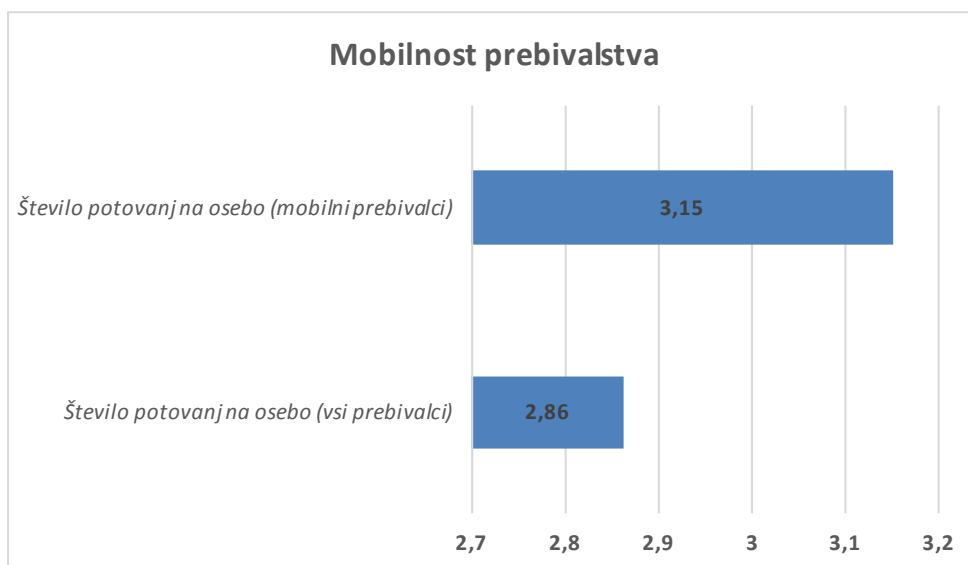
Osnovo za izdelavo vzorčnega načrta so predstavljali podatki o številu prebivalcev v naselju občine v starosti od 15-75. Za doseg ustreznih raznolikosti je bila potrebna stratifikacija vzročnega okvirja glede na tip naselja in spol in štiri starostne razrede. Realiziranih je bilo 351 anket.

V Mestni občini Slovenj Gradec okoli 13 % prebivalstva na delovni dan ne opravi nobene poti, 87 % pa vsaj eno ali več (slika 18).



Slika 18: Delež oseb, ki na dan opravijo eno ali več poti

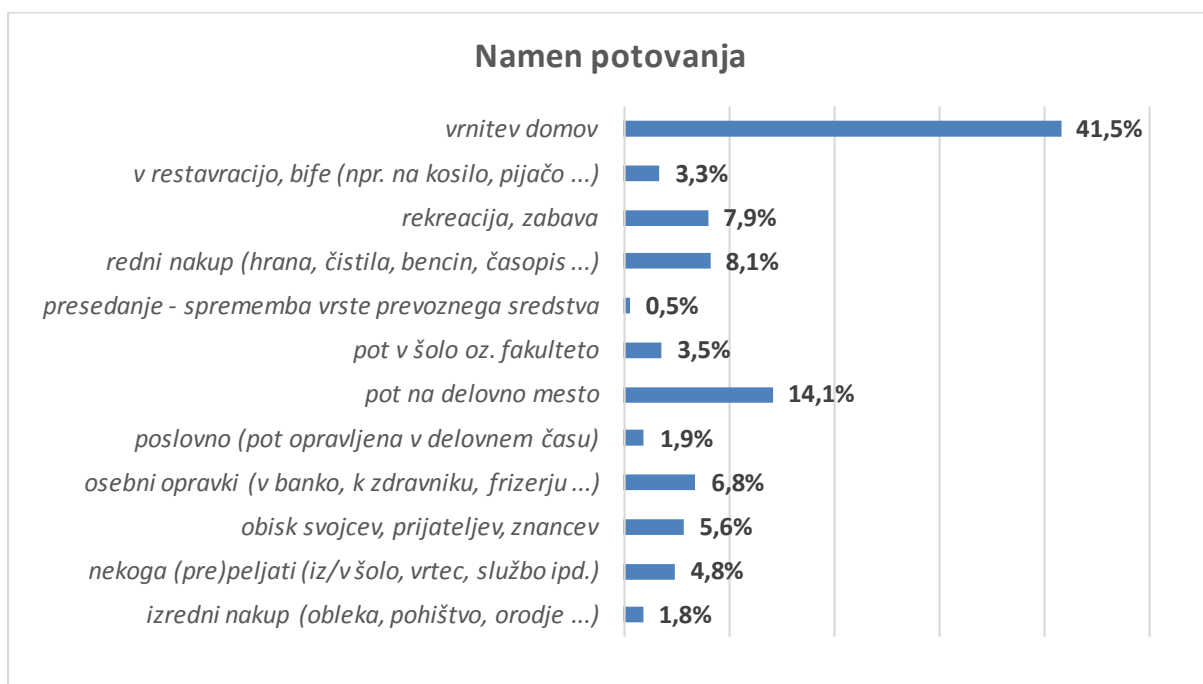
V Mestni občini Slovenj Gradec prebivalec opravi povprečno 2,86 vseh potovanj na delovni dan. V kolikor upoštevamo samo prebivalce, ki opravijo na dan vsaj eno potovanje ali več, povprečno opravijo 3,15 potovanj (slika 19).



Slika 19: Število potovanj na delovni dan/prebivalca

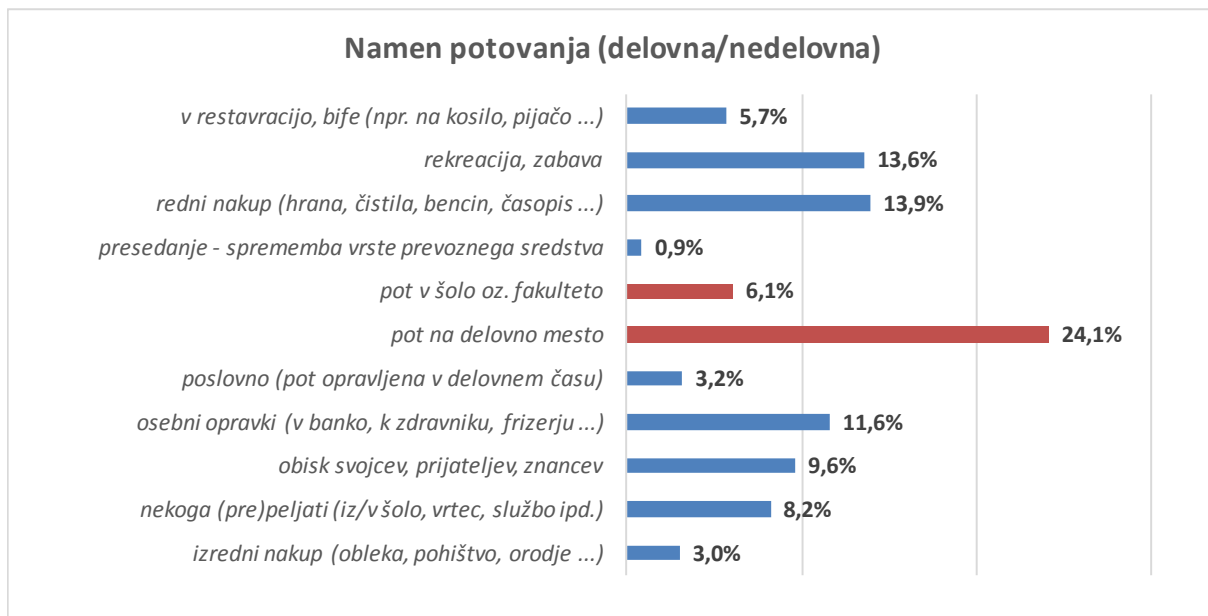
Določene dejavnosti, ki jih opravljamo oziroma storitve, ki jih potrebujemo se nahajajo izven lokacije prebivališča. Zato se ljudje zaradi različnih namenov premikamo po prostoru.

Nameni potovanj so razvrščeni v 12 skupin. Največji delež potovanj 41,5 % predstavljajo potovanja z namenom vrnitev domov, saj se v večini vsi prebivalci še isti dan vrnejo domov. Pred vrnitvijo domov pa prebivalci Mestne občine Slovenj Gradec pa lahko opravijo vsaj še eno ali več potovanj zaradi drugih namenov (slika 20).



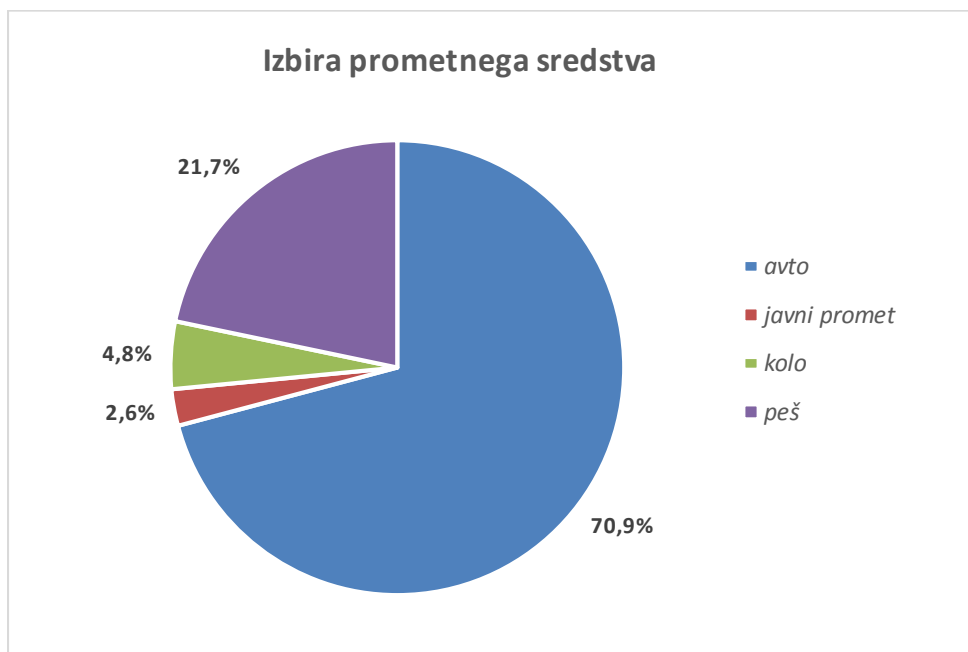
Slika 20: Delež potovanj po namenih

V kolikor analiziramo samo potovanja, brez upoštevanja namena vrnitev domov, je delež delovnih potovanj, potovanj z namenom na delovno mesto in šolo (fakulteto), 30,2 %. Ostalih, nedelovnih potovanj, ki so v grafu obarvana z modro, je 69,8 % (slika 21).



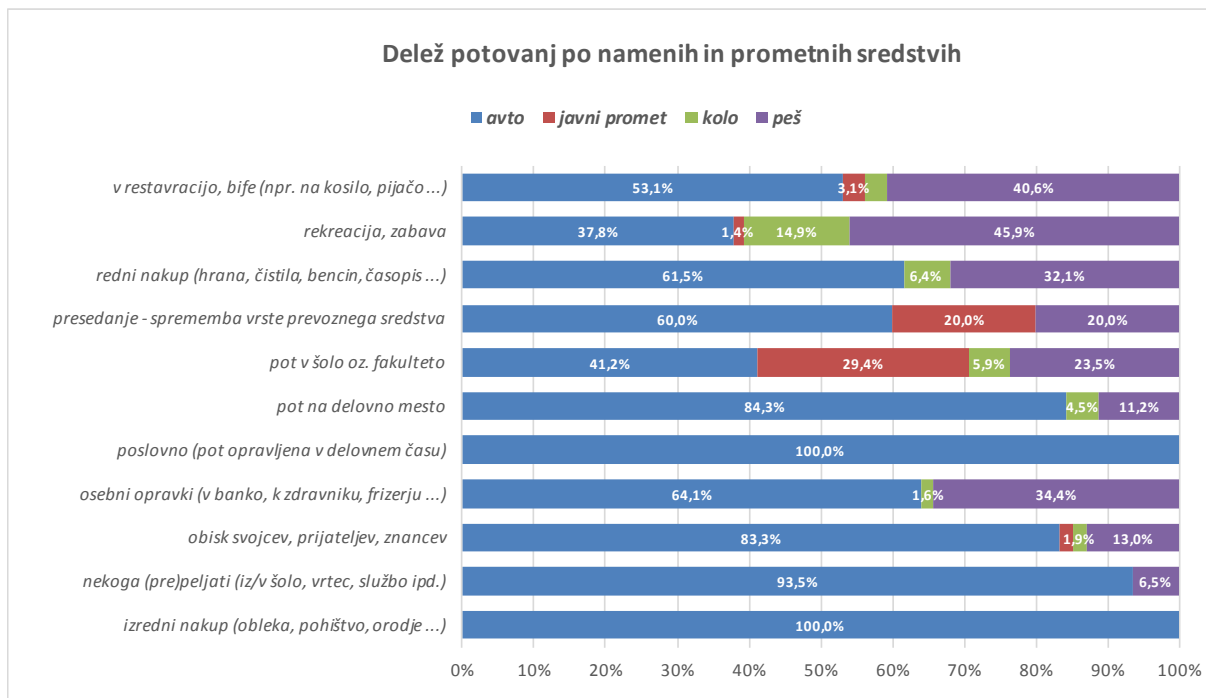
Slika 21: Delež potovanj po namenih

V Mestni občini Slovenj Gradec se okoli **70 % potovanj opravi z osebnim avtomobilom** in **slabe 3 % z javnim prometom**. S kolesom se opravi nekoliko **manj kot 5 % vseh potovanj**, skoraj **22 % potovanj se opravi peš**.



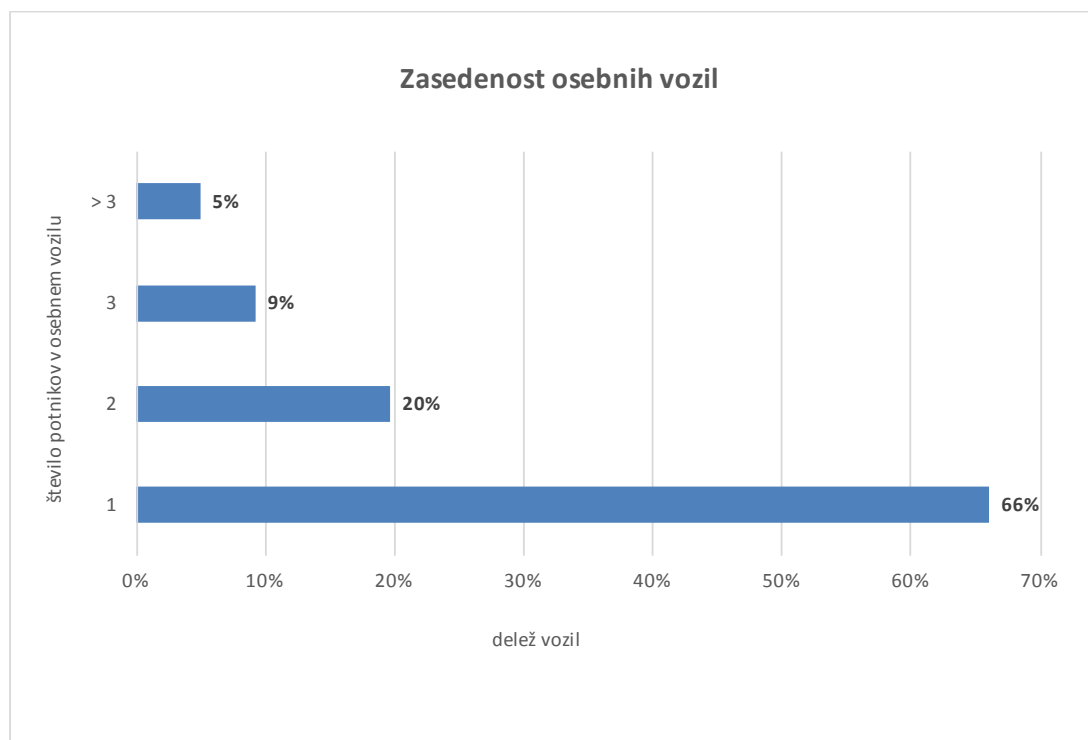
Slika 22: Izbira prometnega sredstva

Avtomobil se uporablja pri vseh namenih najpogosteje, razen za namen rekreacija. Delež potovanj na delovno mesto z javnim prometom je zanemarljiv. Okoli 30 % poti v šolo in fakulteto s opravi z javnim prometom (slika 23).



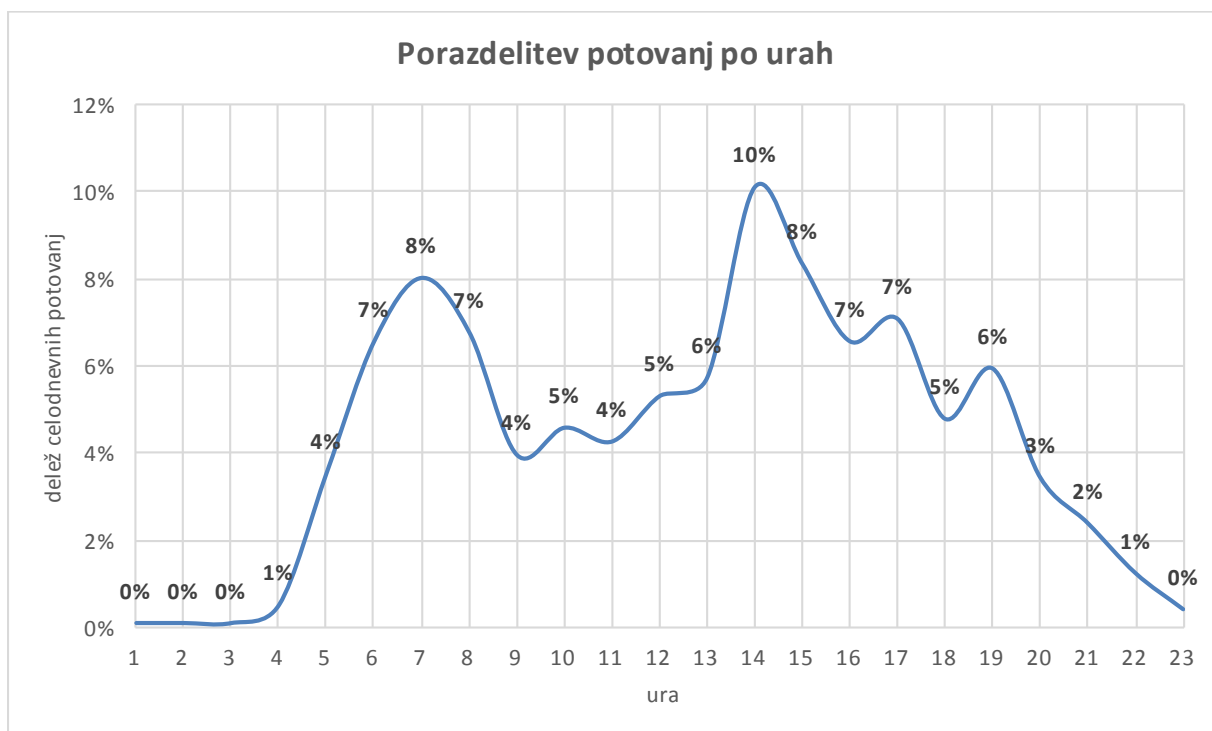
Slika 23: Izbira prometnega sredstva po namenih potovanj

Zasedenost avtomobila v Mestni občini Slovenj Gradec je 1,56. Prevladuje delež voženj, pri katerih je v osebni avtomobilu samo voznik (slika 24)



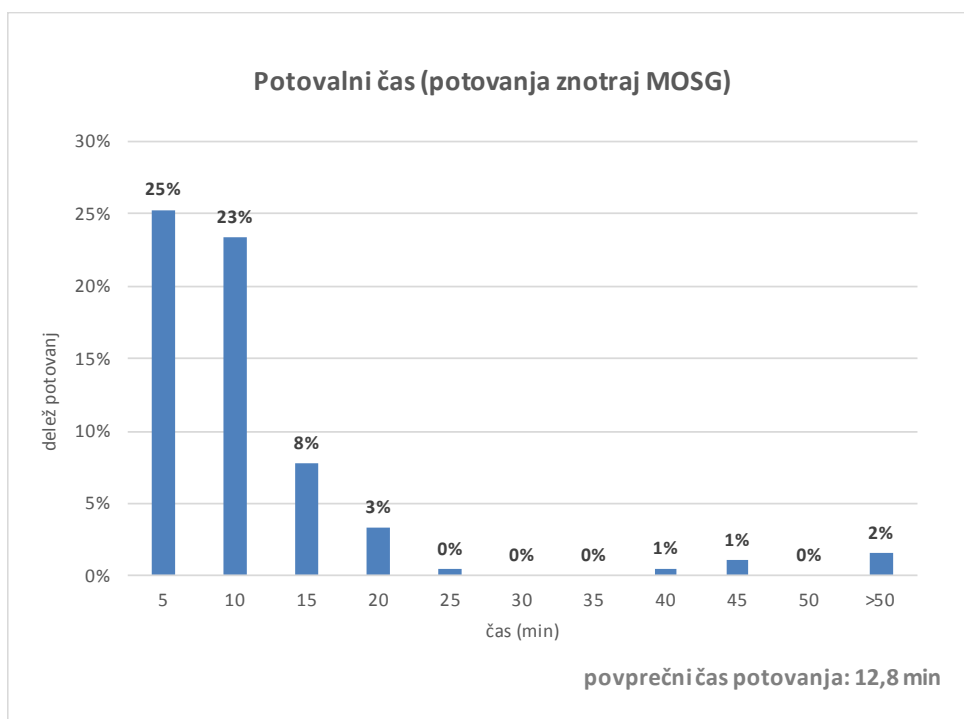
Slika 24: Zasedenost osebnih vozil

Promet sledi življenjskemu ritmu v mestu, kar je vidno iz porazdelitve potovanj po urah (slika 25). V času delovnih dni so v jutranjem času potovanja usmerjena pretežno na delovna mesta ali šole, v popoldanskem pa se ljudje vračajo domov ali pred tem opravijo določene opravke. Pretežni delež vseh potovanj je opravljen med 6 in 8 uro in v popoldanskem času med 14 in 17 uro.



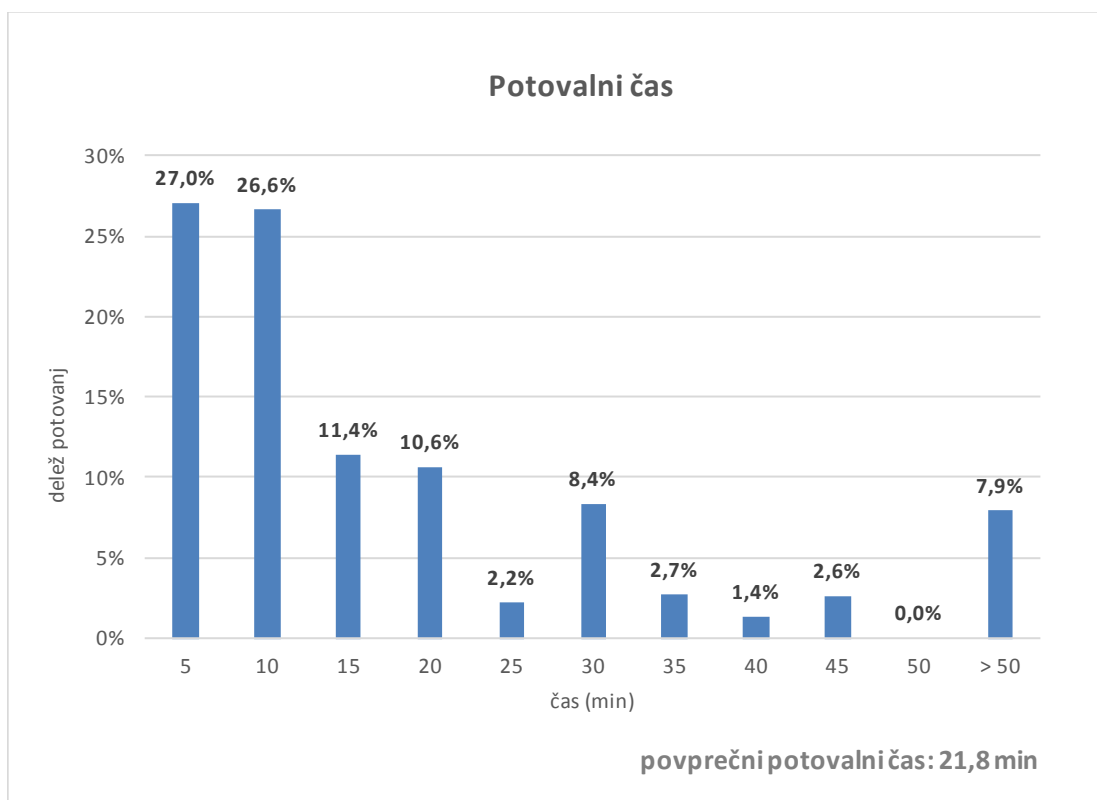
Slika 25: Urna porazdelitev vseh potovanj z vsemi prometnimi sredstvi

Povprečni čas potovanja na delovni dan, za potovanja, ki pričnejo pot in tudi končajo v Mestni občini Slovenj Gradec, je 12, 8 minute.



Slika 26: Povprečni potovalni čas za potovanja znotraj Mestne občine Slovenj Gradec

V kolikor pa upoštevamo tudi potovanja pri katerih je bil cilj ali konec izven Mestne občine Slovenj Gradec, je povprečni potovalni čas 21,8 minute.



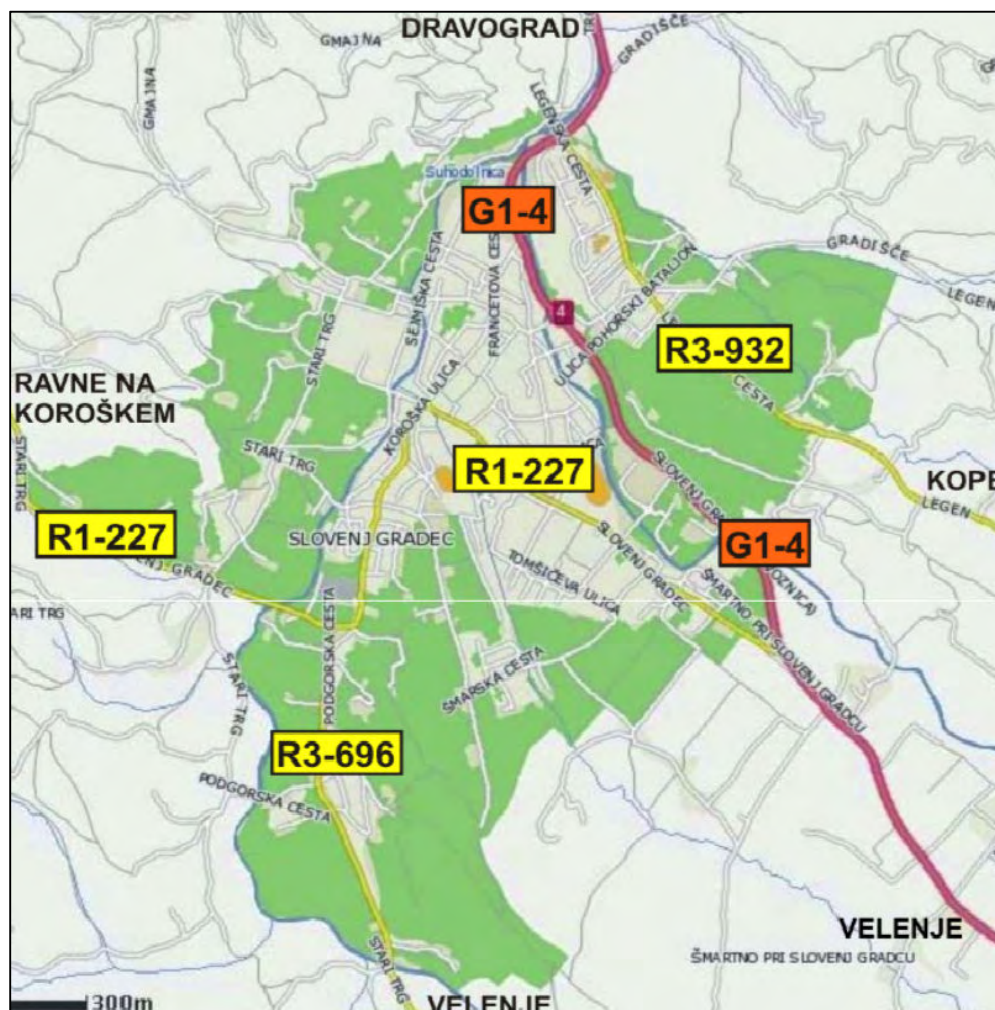
Slika 27: Povprečni potovalni čas za vsa potovanja

4.1.4.3 MOTORNI PROMET

S prometnega vidika je za mestno občino Slovenj Gradec in celotno Koroško regijo najpomembnejša **glavna cesta G1-4**. Glavna prometnica poteka od Dravograda, v območju Slovenj Gradca prevzame vlogo vzhodne mestne obvoznice, se nadaljuje po Mislinjski dolini do Velenja ter naprej do avtocestnega priključka Arja vas.

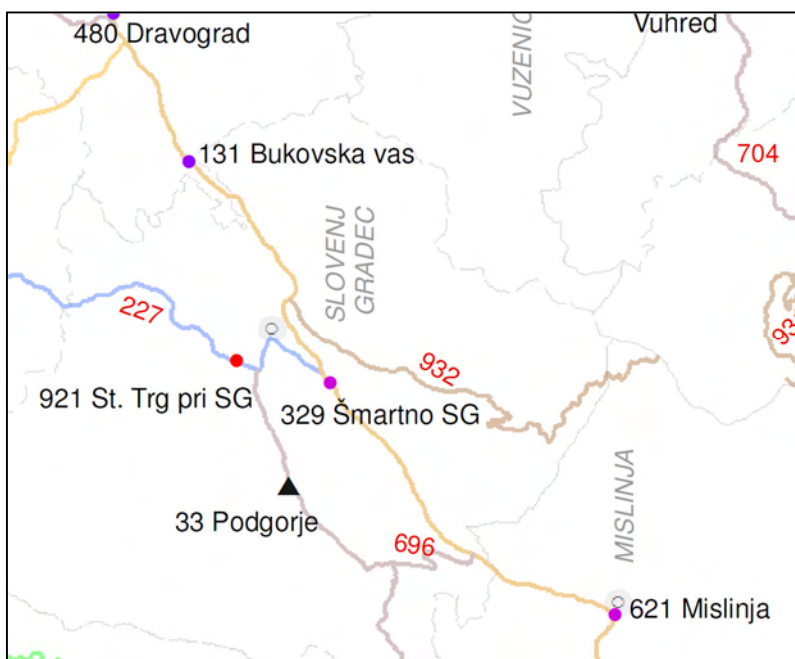
Čez območje Mestne občine Slovenj Gradec potekajo še državne ceste **R1-227** (Ravne na Koroškem–Kotlje–Slovenj Gradec), R3-696 (Velenje–Škale–Graška gora–Šmiklavž in Slovenj Gradec – Mislinjska Dobrava) in turistična cesta R3-932 (Slovenj Gradec – Pungart).

G1-4 in še posebej R1-227 predstavljata problem v okviru zagotavljanja kvalitetne prometne ureditve v samem mestu.



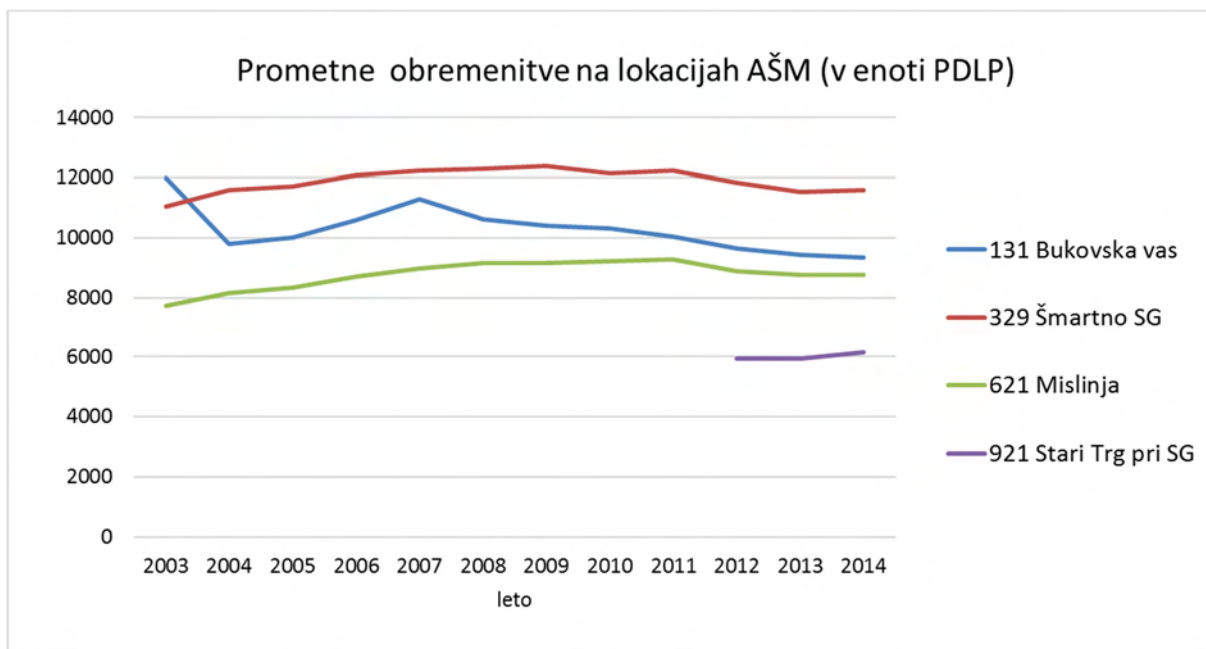
Slika 28: državno cestno omrežje na območju mesta Slovenj Gradec (vir: ZUM d.o.o.)

Na območju občine in bližnji okolici se nahajajo nekatera avtomatska števna mesta, s katerimi upravlja Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI).



Slika 29: Lokacije avtomatskih števnih mest DRSI (vir: DRSI)

Podatki avtomatskih števnih mest zadnjih (AŠM) 11 let kažejo na precej **konstanten promet na državnih cestah** (slika 30).



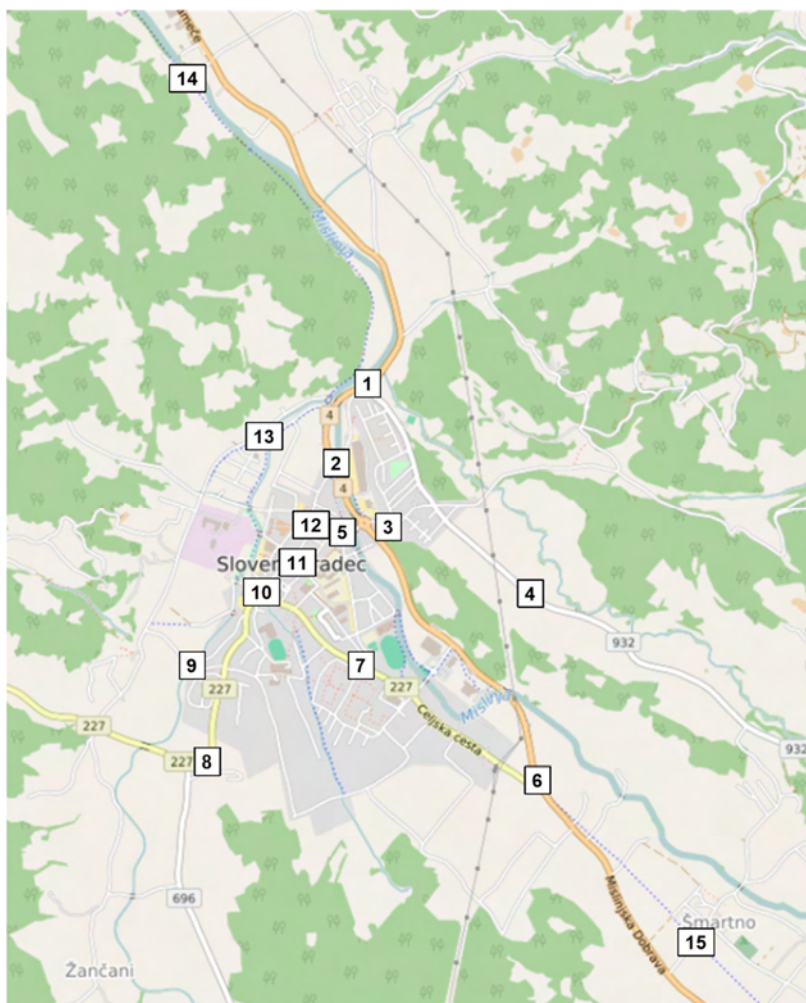
Slika 30: Pregled prometnih obremenitev PLDP po letih 2003–2014 (vir: DRSI)

Na podlagi podatkov pridobljenih iz AŠM in upoštevanjem ročnih štetij smo ocenili vrednosti povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) leta 2014 na državnih cestah na območju MO

Slovenj Gradec. Na cesti G1-4 je bilo v območju Slovenj Gradca, kjer funkcioniira kot mestna obvoznica, leta 2015 do 14.000 vozil na delovni dan (12.000 PLDP). V smeri Mislinje in Dravograda se količina prometa zmanjšuje. Opozoriti je potrebno, da cesta G1-4 na celotnem odseku od Velenja do Dravograda ne omogoča kakovostne ponudbe ceste kategorije G1. Zaradi preozkega profila in nizkih potovalnih hitrosti vožnje, je raven usluge nesprejemljivo nizka.

4.1.4.3.1 Štetje prometa 2016

V dnevih 31. 5., 1. 6., 2. 6., 8. 6., 22. 6. in 31. 8. 2016 je bilo v mestu Slovenj Gradec opravljenih **15 štetij prometa v križiščih in presekah** (slika 31). Na nekaterih mestih je bil štet samo kolesarski oziroma peš promet (št. 11, 14 in 15).



Slika 31: Pregledna karta števnih mest

Zaporedna številka	Lokacija	Tip križišča	Datum štetja
1	Legenska cesta	Štirikrako	2.6.2016
2	Francetova cesta	Štirikrako	2.6.2016
3	Pohorska cesta	Presek	2.6.2016
4	Legenska cesta	Presek	2.6.2016
5	Pohorska-Meškova	Štirikrako	31.5.2016
6	Šmartno pri SG	Štirikrako	1.6.2016
7	Celjska-Iršičeva	Štirikrako	1.6.2016
8	Pokopališče	Presek	1.6.2016
9	Stari trg	Presek	1.6.2016
10	Celjska-Glavni trg	Krožno	22.6.2016
11*	Trg svobode	Presek	8.6.2016
12	Francetova	Presek	8.6.2016
13	Osare	Presek	22.6.2016
14**	Pameče	Presek	31.8.2016
15**	Šmartno	Presek	31.8.2016

*samo peš promet ** samo kolesarski promet

Tabela 10: pregled števnih mest

16-urno štetje prometa je bilo opravljeno s pomočjo kamer, podatki pa so se obdelali naknadno na podlagi video posnetkov na območju posameznega merilnega mesta pri podjetju Miovision Technologies Inc. ter s programoma MS Excel in PTV Visum.

Fotografije lokacij kamer za anonimno štetje prometa na posameznih lokacijah, skupaj z rezultati štetja, so v prilogi v poglavju 6.6.



Slika 32: kamera za štetje prometa na križišču 1 na Legenski cesti

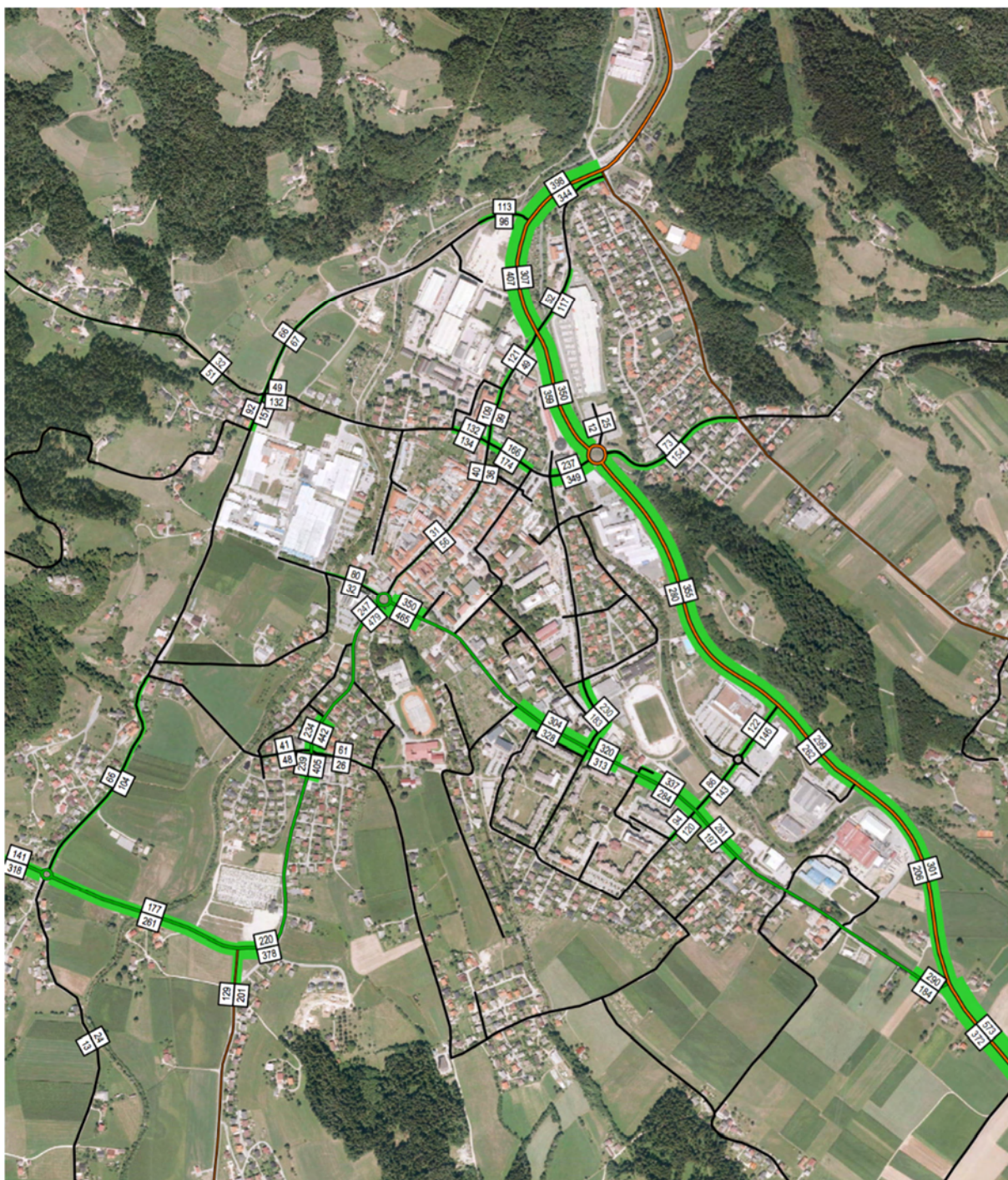
Rezultati štetja prometa 2016 kažejo, da so največje obremenitve ravno na glavni cesti G1-4. Celjska cesta deluje v funkciji tranzitne ceste proti Kotljam in naprej, zato je tudi najbolj obremenjena znotraj samega mesta. Na povprečni delovni dan je na njej do 9.500 vozil. V jutranji in popoldanski konici je do 500 vozil/h v smeri, kar pomeni, da na območju mesta ni težav s prepustnostjo.

Delež tovornih vozil na Celjski cesti je okoli 8 %. Prisotnost tovornih vozil zmanjšuje občutek varnosti ostalih udeležencev v prometu, predvsem pešcev in kolesarjev. Znotraj mesta so obremenitve precej manjše, zaradi česar so ceste bolj privlačne za pešče in kolesarje.

Iz primerjave s števničnimi podatki leta 2013 ugotavljamo, da **je količina motoriziranega prometa približno na isti ravni**. Na slikah 33, 34 in 35 so prikazane prometne obremenitve (vsa vozila skupaj) v celodnevnem obdobju, jutranji in popoldanski konici, na podlagi štetja v letu 2013..



Slika 33: Rezultati štetja prometa, vsa vozila, celodnevni promet (14-ur), leto 2013 (vir: PNZ d.o.o, 2013)



Slika 34: Rezultati štetja prometa, vsa vozila, jutranja konica (7-8), leto 2013 (vir: PNZ, d.o.o., 2013)

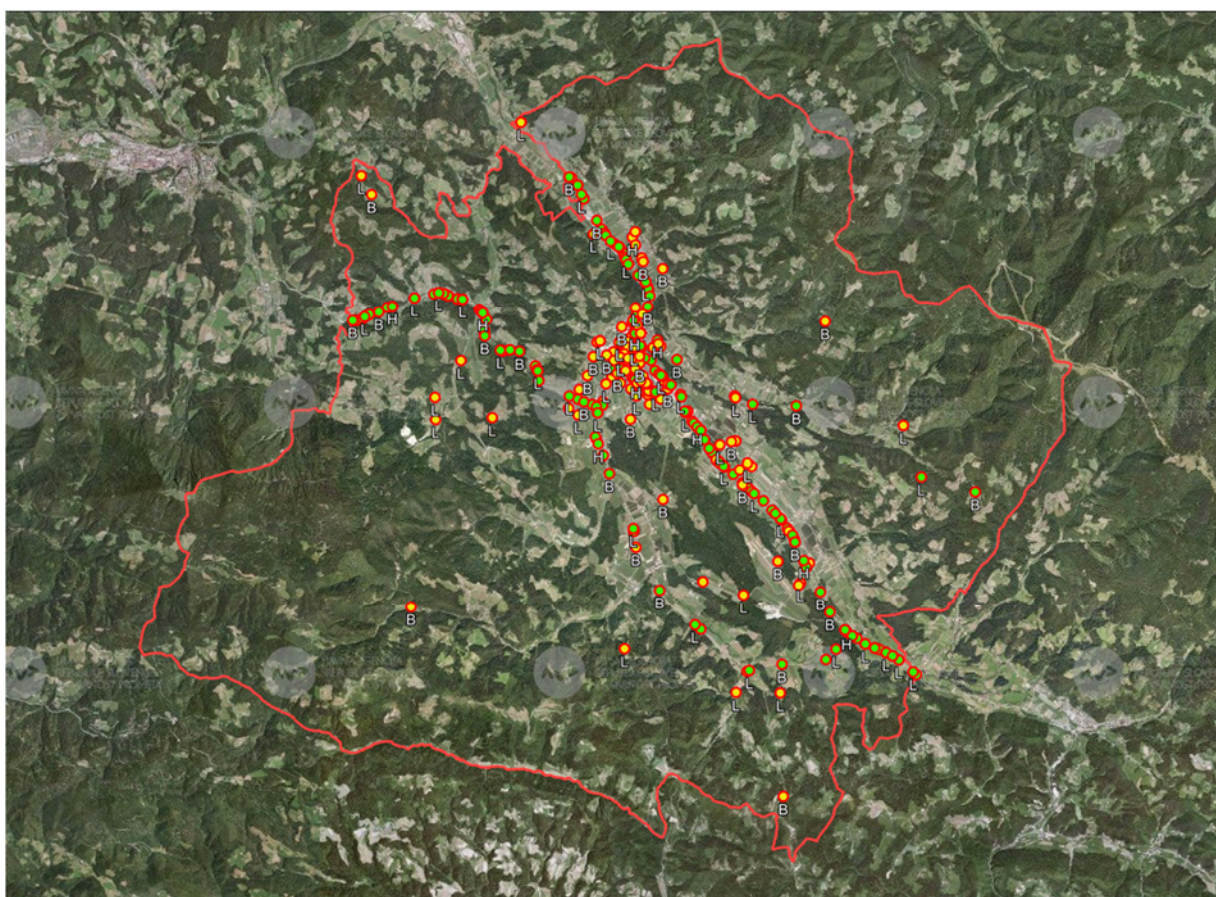


Slika 35: Rezultati štetja prometa, vsa vozila, popoldanska konica (15-16), leto 2013 (vir: PNZ d.o.o., 2013)

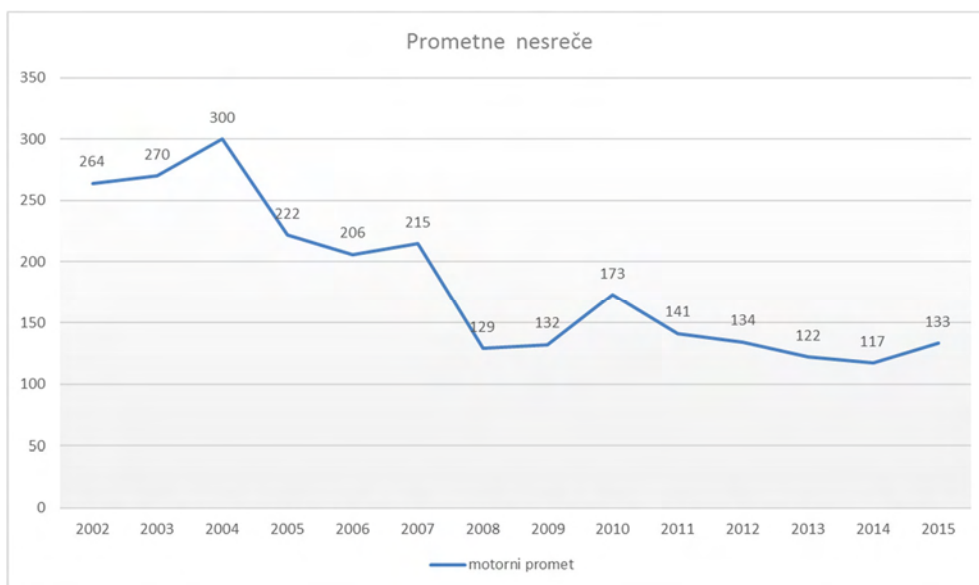
4.1.4.3.2 Prometne nesreče

Na podlagi baze podatkov o prometnih nesrečah podatkih Generalne policijske uprave je bilo v času od 1. 1. 2013 do 31. 12. 2015 na območju MO Slovenj Gradec obravnavanih 408 prometnih nesreč. Od tega je bilo huje telesno poškodovanih 13 oseb, s smrtnim izidom ni bilo nobene nesreče. Nesreč, kjer so bila udeležena izključno motorna vozila je bilo 371 (slika 36).

Na sliki 36 so prikazane lokacije nesreč, kjer so bila udeležena samo motorna vozila. Večina nesreč se je zgodila na državnih cestah in v mestnem območju Slovenj Gradca.



Slika 36: Prikaz lokacij prometnih nesreč motoriziranega prometa v letu 2013–2015: H-huda telesna poškodba, L-lažja telesna poškodba, B-brez poškodbe (vir: AVP, <http://nesrece.avp-rs.si/>, 2016)



Slika 37: Prikaz trenda prometnih nesreč motoriziranega prometa od leta 2002 (vir: AVP, <http://nesrece.avp-rs.si/>, 2016)

4.1.4.3.3 Izzivi in priložnosti

Pogoji na prometnem omrežju v območju mesta Slovenj Gradec so za motoriziran promet neproblematici. Vodenje tranzitnega prometa po Celjski in Podgorski cesti ter pretirana navzočnost vozil na glavnem trgu povzročajo varnostne in okoljske težave ter ambientalne neprijetnosti.

Nadaljnji razvoj prometnega omrežja za motoriziran promet v mestu Slovenj Gradec mora biti usmerjen predvsem v izločitev motoriziranega prometa iz območja mestnega središča (delna ali popolna zapora Glavnega trga, izgradnja južne obvoznice) in umirjanje prometa v mestnem središču.

Raven dostopnosti po cesti do MO Slovenj Gradec iz smeri osrednje Slovenije in Velenja je na nespremenljivo nizki ravni.

Na območju občine je okoli 255 km gozdnih cest (230 km v zasebnih gozdovih, 25 km v državnih gozdovih). Vzdrževanje takšnega omrežja je zahtevno – tako organizacijsko kot finančno. Hkrati pa številni odseki presegajo prvoten namen gospodarjenja z gozdovi in so hkrati tudi prometnice, ki povezujejo posamezne samotne kmetije in zaselke.

4.1.4.4 MIRUJOČI PROMET

Vsako vozilo v določenem trenutku sodi ali med dinamični ali mirujoči promet. Mirujoči promet obsega vsa vozila, ki so parkirana¹ za krajši ali daljši čas. Vozila so parkirana povprečno več kot 23 ur na dan in opravljajo svojo osnovno funkcijo – prevoz – le 4 % celotnega časa. Če primerjamo čas obratovanja osebnih vozil in površino, ki jo zasedajo (okoli 20 m²), gre za potratno rabo prostora. Moderno poslovanje in moderni način življenja je odvisen od mobilnosti, uporaba osebnih motoriziranih vozil pa se smatra za nujno. Prav zaradi tega je načrtovanje parkirnih površin eno najpomembnejših področij celovitega prometnega načrtovanja, upravljanje in nadzor nad mirujočim prometom pa ena glavnih nalog prometne politike evropskih držav.

V splošnem prebivalci MO Slovenj Gradec zadovoljni s ponudbo mirujočega prometa (Trajnostna urbana ..., 2015). Parkirišča so razpršena po celem mestu, v neposredni bližini pomembnih ciljev potovanja in bivanja. Pri novejših ureditvah v mestu je zaznati, da ima osebno vozilo in z njim povezano urejanje parkirnih površin še vedno prioriteto pred ostalimi uporabniki javnih površin (npr. ureditev Meškove ulice).

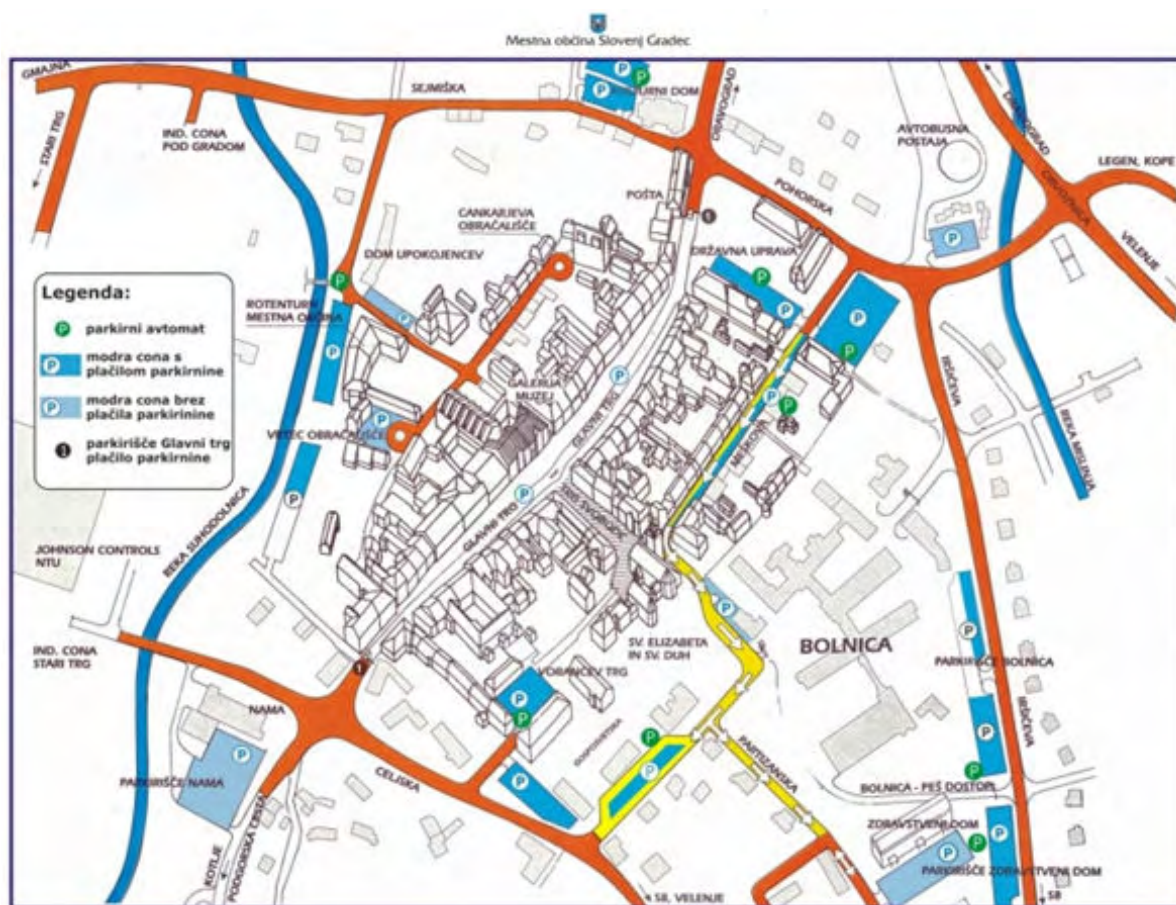


Slika 38: Parkirni pas na Meškovi ulici, kljub večjemu parkirišču tik ob vstopu na to urejeno površino

MO Slovenj Gradec je pričela z ukrepi upravljanja z mirujočim prometom v devetdesetih letih na območju središča mesta (Glavni trg), z uvedbo plačljivega parkiranja, in nato v letu 2000, ko je pričela z uvedbo plačljivega in kratkotrajnega parkiranja v ožjem območju mesta, ki ga ureja z veljavnim Odlokom o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec (Ur. l. št. 68/95, 33/97, 71/97, 56/98, 78/99, 59/00, 58/2001, 79/2006, 110/2009, 23/2011).

¹ Po SSKJ – je **parkíratí** -am nedov. in dov. (ī) puščati motorno vozilo dalj kot petnajst minut na mestu, ki je za to določeno, kjer je dovoljeno (vir: <http://www.fran.si/iskanje?View=1&Query=parkirati> 2016)

Upravljanje z mirujočim prometom je urejeno v obliki "modrih con", tako da so parkirišča plačljiva (I. in II. cona) ali kratkotrajna (II. cona). V mestu in drugih naseljih v občini je še več urejenih neplačljivih javnih parkirnih mest na parkiriščih ali na parkirnem pasu na javni cesti. Plačljiva parkirišča so urejena v dveh režimih: na Glavnem trgu (I. cona), kjer se pobira parkirnina v vratarnicah na obeh izstopih iz mesta (0,5 EUR/uro) in v ožjem območju mesta (II. cona), kjer se plačuje na parkirnih avtomatih (0,5 EUR/2 uri in vsaka nadaljnja ura 0,5 EUR). Kratkotrajno parkiranje je brezplačno in omejeno na 2 uri, razen ob poslovni stavbi bolnišnice na 30 min.



Slika 39: Lokacije javnih upravljanjih parkirišč v središču mesta in režim upravljanja (vir: MO Slovenj Gradec, <http://www.slovenjgradec.si/mirujoc-promet.html>, 2016)

Z veljavnim Odlokom o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec (Ur. l. št. 68/95, 33/97, 71/97, 56/98, 78/99, 59/00, 58/2001, 79/2006, 110/2009, 23/2011) in s podrejenim Sklepom o določitvi območij uvedbe časovno omejenega parkiranja – modre cone in plačila občinske takse za parkiranje na javnih in urejenih parkiriščih v Slovenj Gradcu, je določena tudi možnost izdajanja parkirnih kartic (abonmajev) proti plačilu za: stanovalce, fizične in pravne osebe po posameznih conah in možnost rezervacije parkirnega prostora (s prometno

signalizacijo) proti plačilu. Na ta način je proti plačilu omogočeno tudi dolgotrajno parkiranje v območjih kratkotrajnega parkiranja. Nadzor nad mirujočim prometom opravlja medobčinska redarska služba.



Slika 40: Rezervirana parkirna mesta za invalide in matere z dojenčki



Slika 41: Rezervirano parkirno mesto (proti plačilu)



Slika 42: Nadzor nad mirujočim prometom pri Zdravstvenem domu Slovenj Gradec



Slika 43: Vhod na parkirišče Glavni trg



Slika 44: Parkirišče pri glavni avtobusni postaji

MO Slovenj Gradec je v zadnjih letih, s spremljanjem zasedenosti režima parkiranja na javnih parkiriščih v ožjem območju mesta, prilagajala ponudbo povpraševanju. Povečevala je število plačljivih parkirnih mest in kratkotrajnih parkirnih mest (npr. kjer je bila zasedenost velika) ter zmanjševala število brezplačnih parkirnih mest.

4.1.4.4.1 Podatki o številu parkirnih mest in zasedenosti parkirišč v ožjem mestnem središču leta 2014

Vrsta	Ime parkirišča	Število parkirnih mest	Dnevna zasedenost	Zasedenost po 18 uri
Parkirnina	Glavni trg	126	64 %	49 %
parkirni	Vorančev trg	64	59 %	38 %
avtomat				
parkirni	Gospodsvetska cesta	26	85 %	88 %
avtomat				
parkirni	Meškova ulica	19	84 %	95 %
avtomat				
parkirni	Parkirišče pri Upravnih enotah	89	47 %	27 %
avtomat				
parkirni	Parkirišče za hotelom Pohorje	47	70 %	49 %
avtomat				
parkirni	Parkirišče Iršičeva ulica	46	77 %	37 %
avtomat				
parkirni	Parkirišče Kulturni dom	30	64 %	30 %
avtomat				
časovno omejeno parkiranje	Parkirišče avtobusna postaja	24	75 %	25 %
časovno omejeno parkiranje				
časovno omejeno parkiranje	Parkirišče Iršičeva ulica	100	77 %	37 %
časovno omejeno parkiranje				
časovno omejeno parkiranje	Parkirišče ob Zdravstvenem domu	42	83 %	69 %
časovno omejeno parkiranje				
časovno omejeno parkiranje	Parkirišče Kulturni dom (zg. plato)	20	64 %	30 %
časovno omejeno parkiranje				
časovno omejeno parkiranje	Parkirišče Nama	108	71 %	58 %
prosto parkiranje				
prosto parkiranje	Parkirišče ob Rotenturnu	32	72 %	21 %
prosto parkiranje				
prosto parkiranje	Parkirišče Iršičeva ulica	44	77 %	37 %
prosto parkiranje				
prosto parkiranje	Parkirišče Kopališka ul. (športna dvorana)	79	82 %	32 %
prosto parkiranje				
prosto parkiranje	Parkirišče Kulturni dom	22	64 %	30 %
prosto parkiranje				
prosto parkiranje	Parkirišče ob Rotenturnu	103	72 %	21 %
prosto parkiranje				
prosto parkiranje	Parkirišče stara Picerija, Francetova	50	72 %	10 %
prosto parkiranje				
prosto parkiranje	Parkirišče Cankarjeva pri bivšem VVZ	12		

prosto parkiranje	Partizanka ul.	12
-------------------	----------------	----

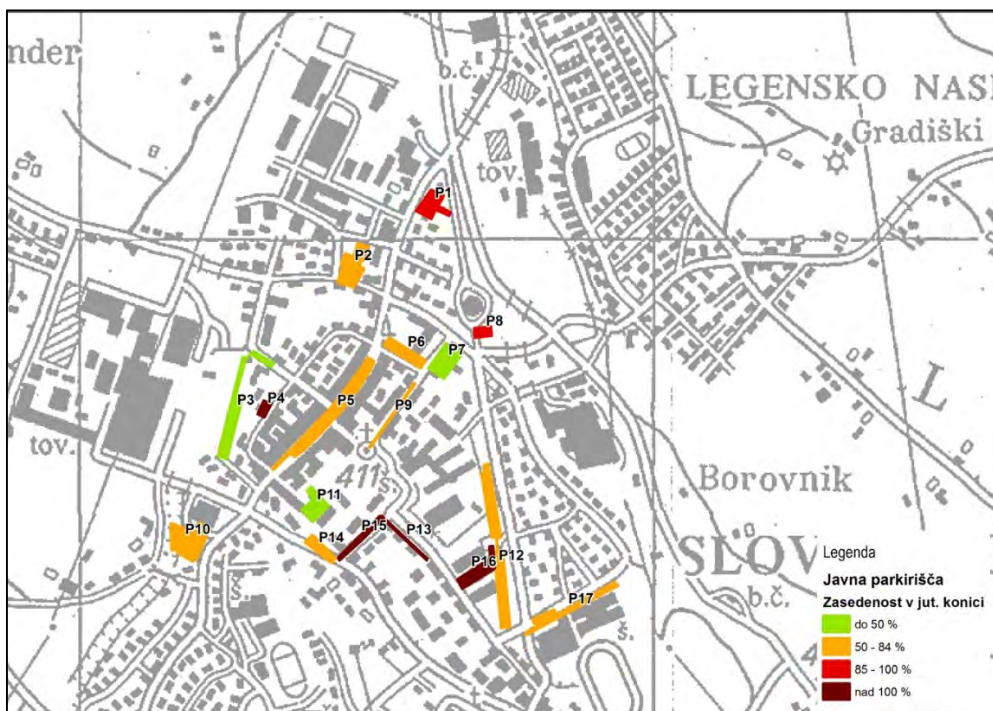
Tabela 11: vrsta in zasedenost parkirišč v letu 2014 (vir: MO Slovenj Gradec, 2016)

4.1.4.4.2 Podatki o številu parkirnih mest in zasedenosti parkirišč v ožjem mestnem središču 2016

Vrsta	Ime parkirišča	Število parkirnih mest
parkirni avtomat	Vorančev trg	64
parkirni avtomat	Gospodsvetska cesta	26
parkirni avtomat	Meškova ulica	19
parkirni avtomat	Parkirišče pri Upravni enoti	89
parkirni avtomat	Parkirišče za hotelom Pohorje	47
parkirni avtomat	Parkirišče Iršičeva ulica	191
parkirni avtomat	Parkirišče Kulturni dom	57
parkirni avtomat	Parkirišče ob Rotenturnu	67
časovno omejeno parkiranje	Parkirišče avtobusna postaja	24
časovno omejeno parkiranje	Parkirišče ob Zdravstvenem domu	24
časovno omejeno parkiranje	Parkirišče Nama	108
časovno omejeno parkiranje	Parkirišče pred Glasbeno šolo na Cankarjevi	12
časovno omejeno parkiranje	Parkirišče pred Rotenturnom	6
prosto parkiranje	Parkirišče Kopališka ul. (športna dvorana)	79
prosto parkiranje	Parkirišče pod Glasbeno šolo	50
prosto parkiranje	Parkirišče stara Picerija, Francetova	50

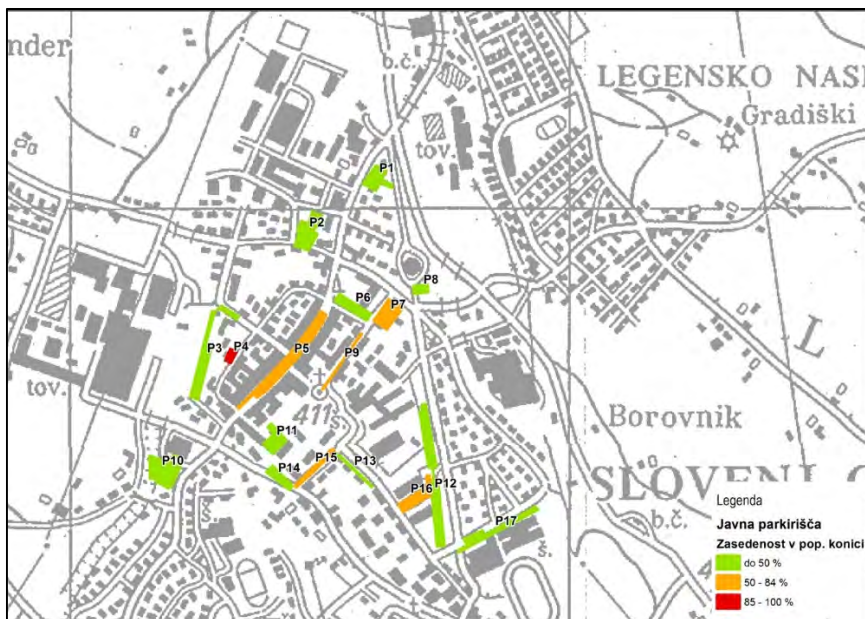
Tabela 12: vrsta parkirišč 2016 (vir: MO Slovenj Gradec, 2016)

V letu 2016 je MO Slovenj Gradec izdelala dodatno analizo zasedenosti parkirišč v jutranji in popoldanski konici (slika 45 in slika 46).



Slika 45: Prikaz zasedenosti parkirišč v jutranji konici (vir: MO Slovenj Gradec, 2016)

V jutranji konici je zasedenih nad 50 % večina parkirišč. Določena parkirišča (P3, P7 in P11) so manj obremenjena (slika 45).



Slika 46: Prikaz zasedenosti parkirišč v popoldanski konici

V popoldanski konici je zaznati manjšo zasedenost parkirišč (slika 46). Pretežno so zasedena manj kot 50 %.

4.1.4.4.3 Izzivi in priložnosti

MO Slovenj Gradec je dokaj hitro pričela z upravljanjem mirujočega prometa, izvaja stalen monitoring in prilagaja ukrepe upravljanja z javnimi parkirnimi mesti. Sistem upravljanja je sicer na eni strani restriktiven: plačljiva parkirna mesta, časovno omejena. Na drugi strani pa omogoča izjeme: rezervirana parkirna mesta, parkirne kartice za stanovalce, tudi za vse fizične osebe, pravne osebe, ki pa morajo za ta "privilegij" plačati. Ta način upravljanja z mirujočim prometom se trenutno kaže kot uspešen – kljub na prvi pogled dokaj zmedenemu sistemu (rezervacije, parkirne kartice, cene, posebni režim na Glavnem trgu ipd.). Verjetno pa sistem predstavlja težavo "novim" obiskovalcem Slovenj Gradca, ki načina upravljanja in lokacij javnih parkirnih mest ne poznajo.

Enega glavnih izzivov na področju mirujočega prometa predstavlja urejanje parkirnih mest skoraj v vsaki ulici in na kvalitetnih urbanih površinah v ožjem območju mesta. Priložnosti MO Slovenj Gradec se kažejo v možnosti drugačnega urejanja javnih površin v smislu več površin nameniti prebivalcem in manj parkiranim vozilom, pri tem pa dalje izvajati ukrepe upravljanja s parkirnimi mesti in vzporedno izboljševati ponudbo drugih oblik prevoza.

4.1.4.5 KOLESARSKI PROMET

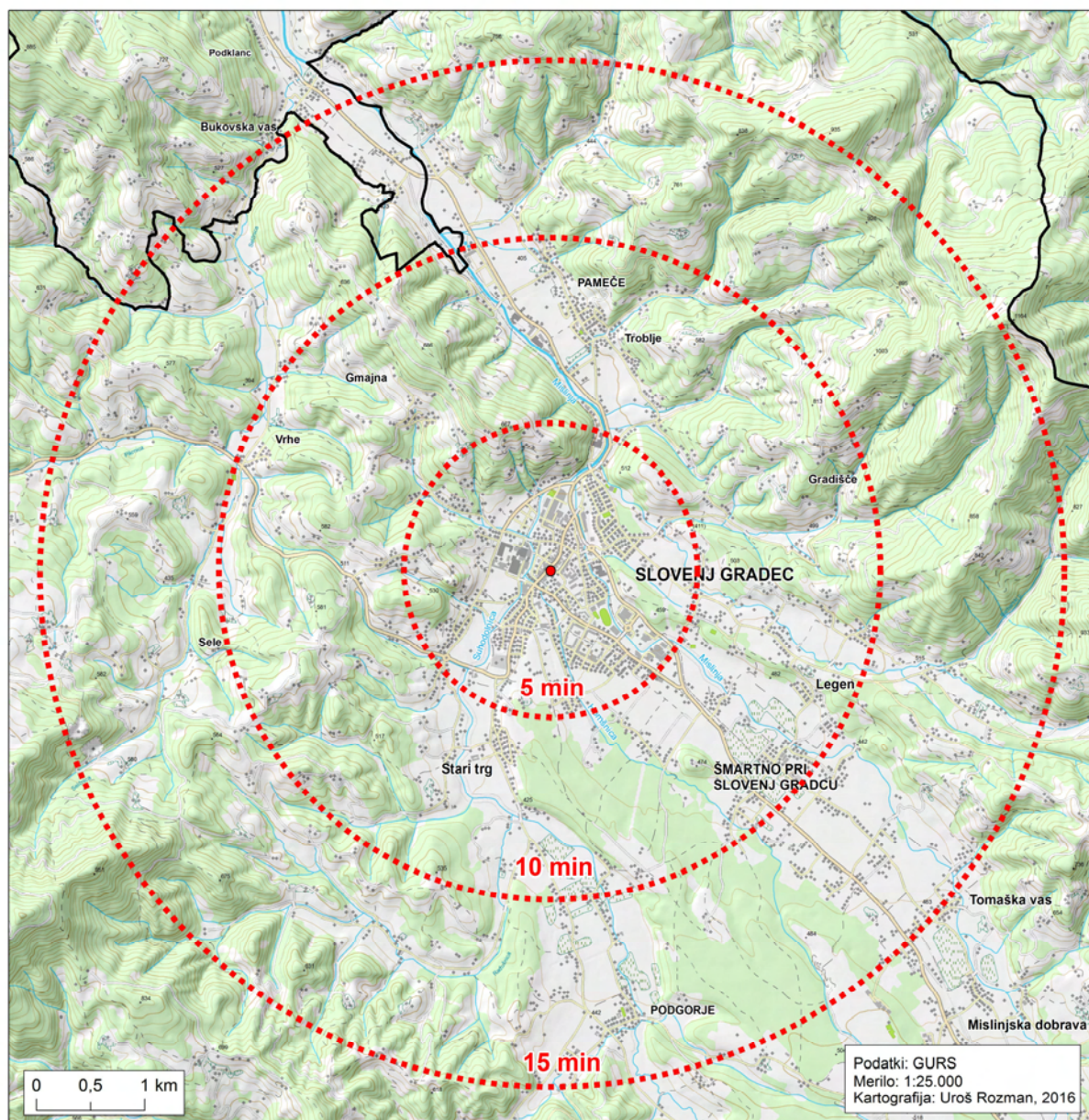
V preteklih desetletjih je bila stopnja motorizacija merilo razvitosti posameznih držav oz. mest. Takšen način vrednotenja pa je v razvitih državah zahodne Evrope že pred časom pričel spreminjati, saj se razvijajo druge oblike mobilnosti, med katerimi je kolesarjenje ena izmed privlačnejših možnosti. Poleg tega, da lahko s kolesom opravimo tudi daljše razdalje znotraj mest, imajo kolesarjenje številne pozitivne učinke - tudi na zdravje ljudi.

Razvoj kolesarske infrastrukture je ključen za povečanje privlačnosti kolesarjenja in spremembo prevoznega sredstva. Pri tem je pomembno, da je kolesarska infrastruktura sklenjena ter v kolikor prostor to omogoča ločena od ostalega motoriziranega prometa. Pri tem pa je potrebno analizirati potrebne uporabnikov, saj je umestitev kolesarskih povezav drugačna, ko govorimo o dnevni mobilnosti ali o rekreativnem kolesarjenju.

MO Slovenj Gradec je v preteklem desetletju sledila trendu razvoja kolesarske omrežja, vendar je poudarek dajala predvsem povezovanju med naselji znotraj občine, nekoliko manj povezavam znotraj samega mesta Slovenj Gradec. Takšen trend je predvsem posledica majhnosti mesta, ter večje potrebe ljudi po rekreativnem kolesarjenju, kot pa kolesarjenju iz potreb dnevne mobilnosti. V mestu namreč vodilno vlogo še vedno predstavlja motorni promet, privlačna pa je tudi hoja, saj je mesto majno in relativno dobro urejeno za pešce. Vendar bi lahko z izboljšanjem pogojev za mestno kolesarjenje ter drugimi ukrepi omejevanja motornega prometa povečali privlačnost uporabe kolesa tudi na krajših razdaljah znotraj mesta, ter zmanjšali uporabo osebne avtomobila.

Geografska značilnost Slovenj Gradca omogoča velik delež opravljenih poti brez avtomobila. Vsa večja naselja v občini so se razvila znotraj Mislinjske doline, kjer kolesarjem ni potrebno premeščati večjih višinskih razlik. Zaradi svoje majhnosti je tako samo središče mesto Slovenj Gradec v radiju 5 minut s kolesom (hitrost vožnje 17 km/h) dosegljivo vsem prebivalcem mesta (slika 47). V radiju 10 minut vožnje s kolesom do središča mesta so tudi štiri večja naselja Šmartno pri Slovenj Gradcu, Pameče, Legen in Stari trg. Znotraj 15 minutnega radija pa se nahajajo naselja Podgorje, Tomaška vas in nekoliko izven radija še Mislinjska Dobrava. Dostopnost prebivalcev s kolesom znotraj večjega dela MO Slovenj Gradec je tako primerljiva z dostopnostjo znotraj avtocestnega obročja mesta Ljubljane, kjer je uporaba kolesa z namenom dnevne mobilnosti zaradi omejitev motornega prometa zelo privlačna.

Dostopnost je dobra iz smeri S – J, veliko slabša pa v ostalih smereh, saj je poselitev izven Mislinjske doline omejena na hribovita območja z predvsem razpršeno poselitvijo. Veliko manj privlačna je dostopnost do naselij Vrhe, Sele, Gradišče, Golavabuka. Naselja Šmiklavž, Vodriž in Raduše pa kljub temu, da so reliefno dobro dostopna niso tako privlačna za dnevno mobilnost, saj je čas vožnje več kot 15 minut, kar se smatra kot mejo, ki je še privlačna za večji del prebivalstva.



Slika 47: Dostopnost okolice Slovenj Gradca iz središča mesta s kolesom (pri vožnji 17 km/h)

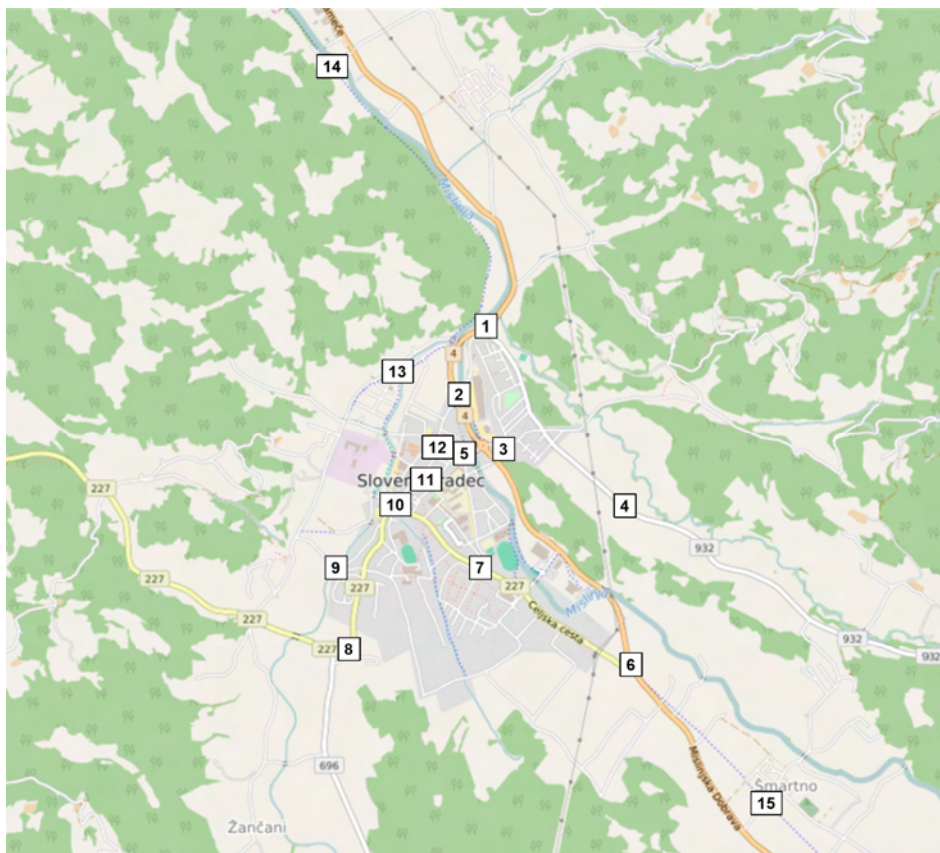
4.1.4.5.1 Štetje kolesarskega prometa 2016

V okviru priprave CPS se je na območju mesta Slovenj Gradec (v mesecu maju, juniju in avgustu 2016) izvajalo štetja prometa, poleg motornih vozil in pešcev tudi število kolesarjev (glej poglavje 4.1.4.3.1).

Zaporedna številka	Ime	Tip križišča	Datum štetja
1	Legenska cesta	Štirikrako	2.6.2016
2	Francetova cesta	Štirikrako	2.6.2016
3	Pohorska cesta	Presek	2.6.2016
4	Legenska cesta	Presek	2.6.2016
5	Pohorska-Meškova	Štirikrako	31.5.2016
6	Šmartno pri SG	Štirikrako	1.6.2016
7	Celjska-Iršičeva	Štirikrako	1.6.2016
8	Pokopališče	Presek	1.6.2016
9	Stari trg	Presek	1.6.2016
10	Celjska-Glavni trg	Krožno	22.6.2016
11*	Trg svobode	Presek	8.6.2016
12	Francetova	Presek	8.6.2016
13***	Osare	Presek	22.6.2016
14**	Pameče	Presek	31.8.2016
15**	Šmartno	Presek	31.8.2016

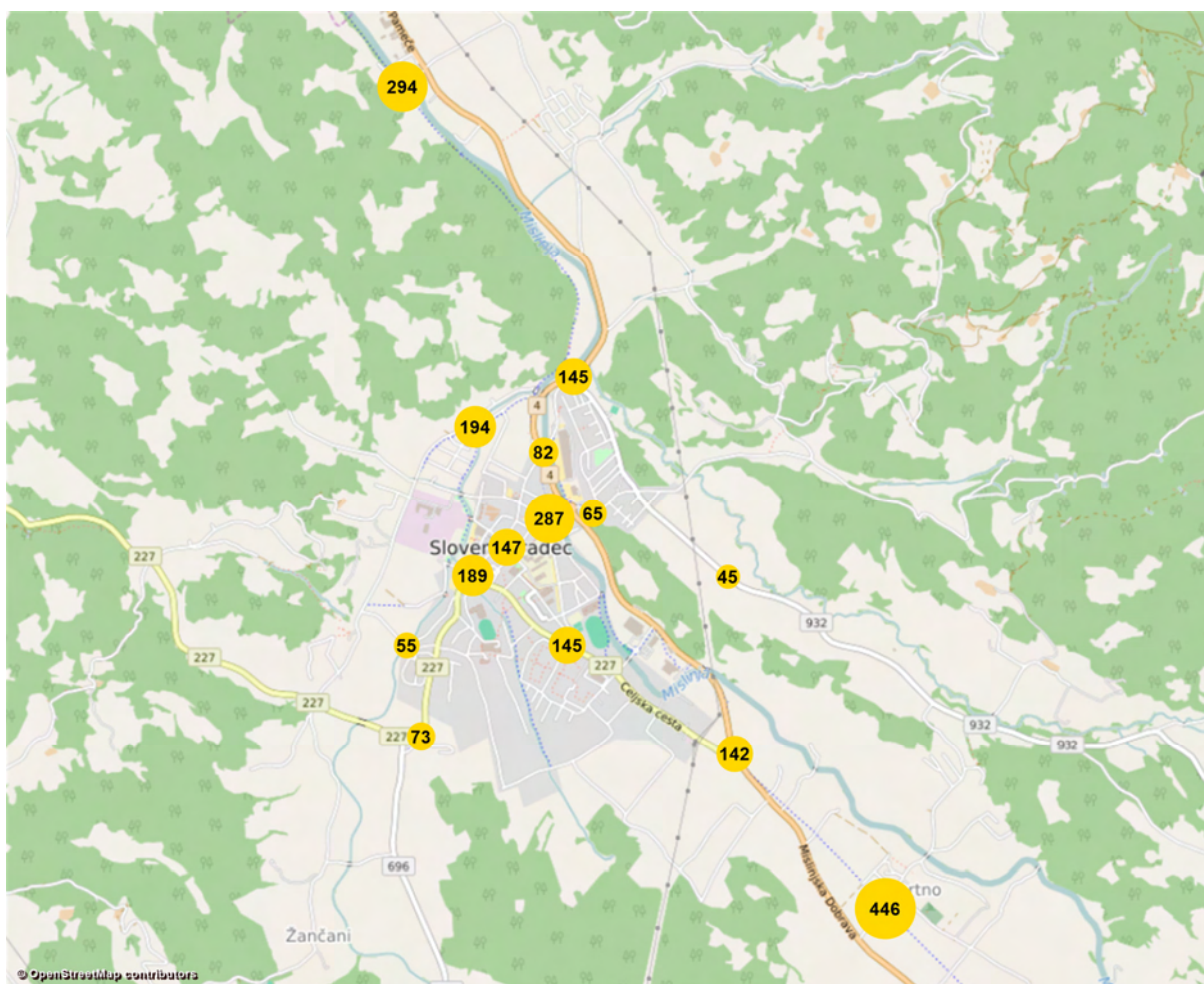
*samo peš promet, ** samo kolesarski promet, *** štetje kolesarjev in pešcev

Tabela 13: Lokacije in datum opravljenega štetja 2016



Slika 48: Lokacije opravljenega štetja 2016

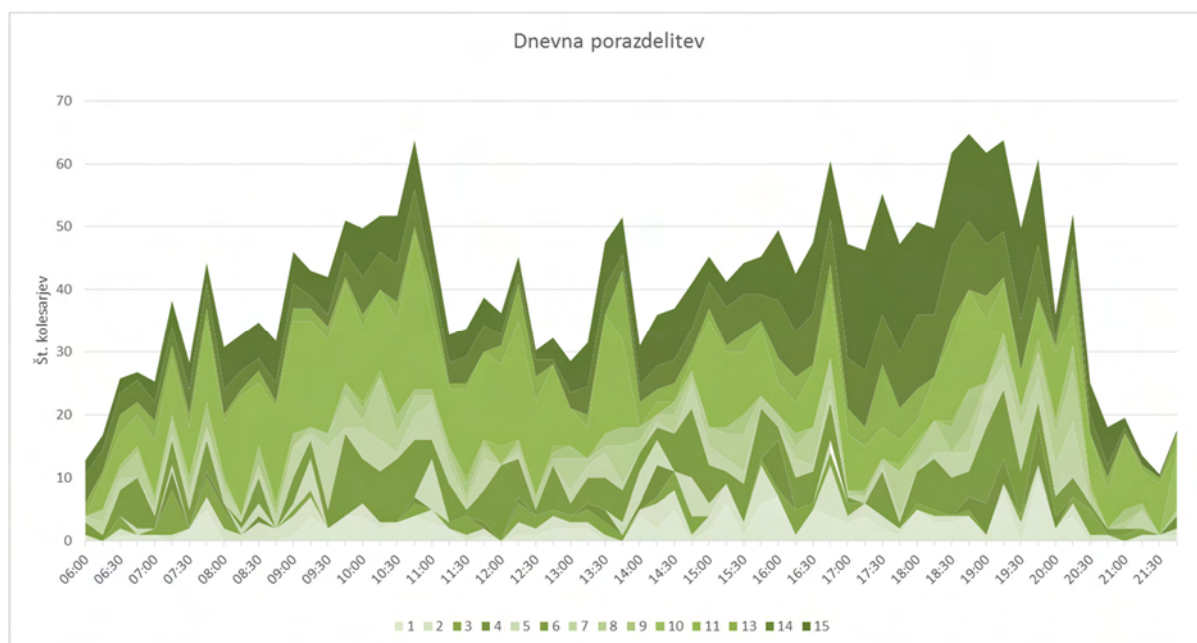
Na podlagi pridobljenih podatkov ugotavljamo, da je največ kolesarjev na glavnih kolesarskih povezavi Otiški vrh–Gornji Dolič. Pri tem je daleč najbolj obremenjena kolesarska povezava v Šmartnem (lokacija 15), ki so jo kolesarji prečili dnevni 446 krat (slika 48 in slika 49). Sledita lokaciji 14 in 5 z okrog 290 prečenju. Privlačna za kolesarjenje je tudi kolesarska povezava ob Suhodolnici (13), ki jo je bila prečena slabih 190 krata dnevno. Kljub neurejenosti kolesarskih površin na Celjski cesti, smo na števnih mestih 10, 7 in 6 zaznali med 140 in 190 prečenje dnevno. Še posebej zaskrbljujoč je podatek, da na števnem mestu 6, kjer je križanje državnih cest G1-4 in R1-227, ni urejene kolesarske infrastrukture in varnega prehoda za kolesarje, kolesarji cesto dnevno prečkajo 142 krat. Glavni razlog je verjetno bližina kolesarske povezave Otiški vrh–Gornji Dolič ter večjih stanovanjskih naselij.



Slika 49: Število kolesarjev na delovni dan (24 ur)

Med ostalimi lokacijami velja izpostaviti lokacijo 12, križišče pri Kulturnem domu, kjer je bilo zabeleženih 147 prečenj kolesarjev. To križišče je le delno urejeno za kolesarje, iz smeri trgovskega centra Spar, na krakih v druge smeri pa ni urejene kolesarske infrastrukture. Na ostalih odsekih je bilo zabeleženih manj kot 100 prečenj kolesarjev na dan in to kljub temu, da

ponekod je urejena kolesarska infrastruktura. Vzrok temu gre iskati tudi v nepovezanih in posledično neprivlačnih kolesarskih odsekih.



Slika 50: Dnevna porazdelitev kolesarjev štetja 2016

Dnevna razporeditev kolesarjev je relativno enakomerna, brez izrazitih konjic (slika 50). Opazna je dopoldanska konica med 10. in 11. uro ter večerna konica med 19. in 20. uro, ki pa se kaže že vse od 15. ure naprej, ko večina prebivalcev konča z službo. K temu verjetno pripomore predvsem rekreativno kolesarjenje. Manjše konjice so tudi ob med 7. in 8. uro, ter med 13. in 14. uro, kar bi lahko nakazovalo, na povišan delež kolesarjev kot posledica mobilnosti na delo ali v šolo ali nazaj domov.

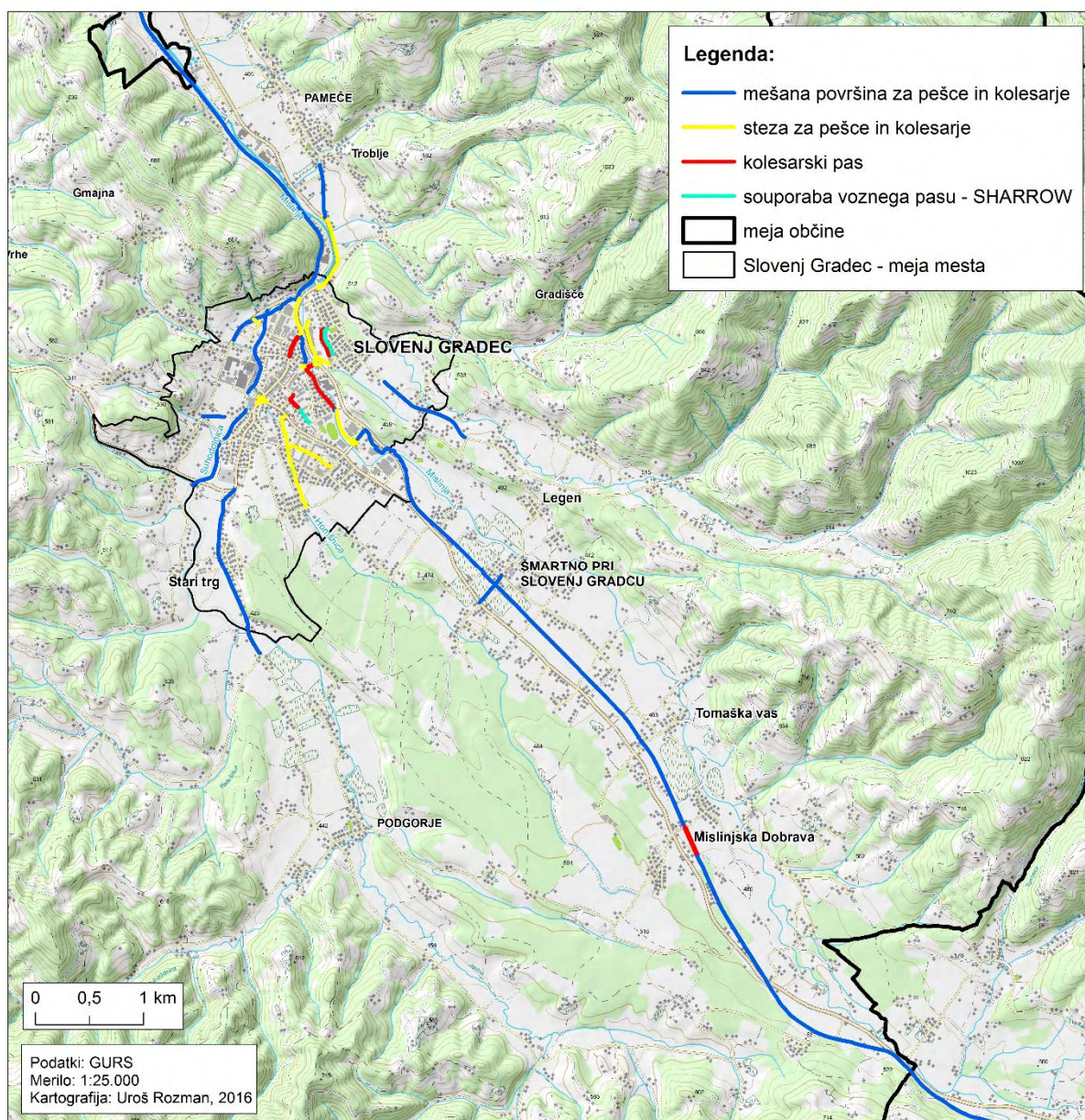
4.1.4.5.2 Kolesarska infrastruktura v MO Slovenj Gradec

Na območju MO Slovenj Gradec so uporabljeni štirje tipi kolesarske infrastrukture. Največji delež predstavljajo mešane površine za kolesarje in pešce. Te so urejene predvsem izven strnjenege dela mesta. Najdaljši odsek predstavljata povezavi proti Mislinji in Dravogradu. Skozi občine Dravograd, Slovenj Gradec in Mislinja poteka kolesarska povezava med Otiškim vrhom in Gornjim Doličem (skupna dolžina 24 km), ki večji del potka po tej mešani površini po trasi opuščene železnice.

Kolesarske povezave izven mestnega središča iz smeri Podgorja, Pameč in Legna niso navezane na kolesarsko omrežje mesta, posledično niso tako zanimive za uporabnike, saj ne omogočajo

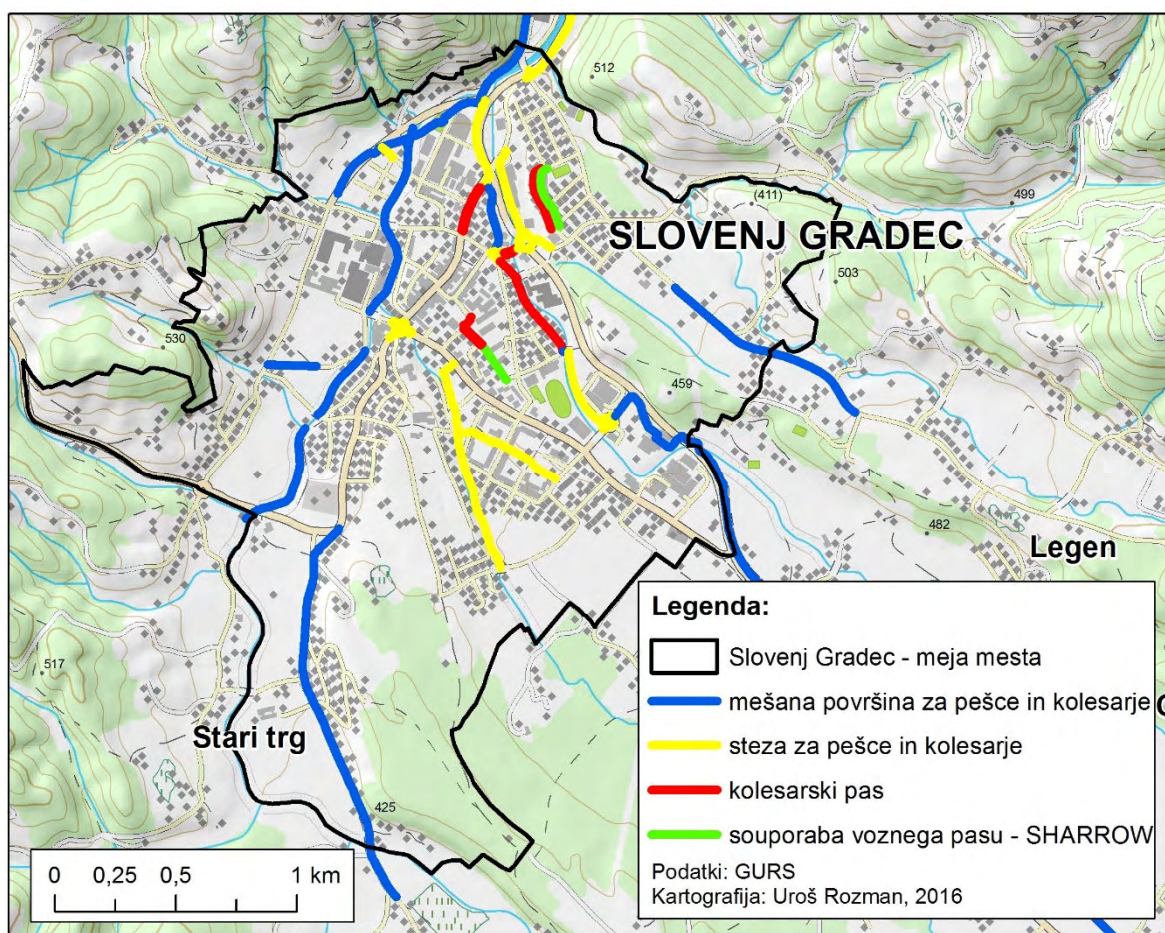
varne vožnje v mesto. Varna povezanost mesta z zalednimi naselji je ključna za večjo uporabo že zgrajene kolesarske infrastrukture v občini.

Znotraj mesta se tipi infrastrukture mešajo. Skupna dolžina vse kolesarske infrastrukture v mestu znaša okoli 11,2 km. Največji delež predstavljajo mešane površine za pešce in kolesarje (55 %), po deležu sledijo steze za pešce in kolesarje (31 %). Občina se je odločila, da bo tudi te površine počasi prekvalificirala v mešane površine za pešce in kolesarje, zato se talne označitve ne obnavljajo. Žal vertikalna signalizacija ni bila spremenjena in tako velikokrat prihaja do nejasnosti. Edini odseki kjer se ohranja talna označitev je v območju krožišč.



Slika 51: Kolesarska infrastruktura v MO Slovenj Gradec

Manjši delež kolesarskih površin je urejenih kot kolesarski pasovi na cestišču (10 %), v zelo majhnem deležu pa so kolesarji vodeni po cesti po sistemu sharrow (4 %). Izvedena pa je tudi kombinacija vodenja po kolesarskem pasu in sistemu sharrow.



Slika 52: Kolesarska infrastruktura znotraj meja mesta Slovenj Gradec

Širina kolesarske infrastrukture glede na njen tip večinoma ustreza veljavni pravni ureditvi. Manjša odstopanja so le tam, kjer gre za starejše infrastrukture (npr. skozi Kuharjev park) ter na mestih, kjer zaradi omejitev ni bilo mogoče zagotoviti zadostne širine (pod mostovi). V posameznih primerih so slabo rešeni prehodi med posameznimi tipi infrastruktur ter zaključki posameznih odsekov, kjer so kolesarji nevarno spuščeni na cesto z motoriziranim prometom.

Tip infrastrukture	Odsek	Dolžina	Širina
Mešana površina za kolesarje in pešce 	SZ obvoznica – Kuharjev park	840 m	2 – 3 m
	Most čez Suhadolnico – most Stari trg	920 m	3,2 m
	Kulturni dom Stari trg – Medicinski center	200 m	2,5 m
	Jezernik		
	Pokopališče Stari trg – odcep Raduše	1.530 m	2,5 m
	SZ obvoznica	740 m	3 m
	Odcep Nieros – železniški most	300 m	1,75 – 3 m
	Krožišče Mercator – most Merkur	470 m	2,9 m
	Poligon – Železniška postaja	280 m	2,8 – 3,8 m
	Legenska cesta – smer Kope	930 m	2,5 m
Steza za pešce in kolesarje 	II. osnovna šola – krožišče Mercator	480 m	3 – 4 m
	Nakupovalni center Špar – krožišče Hofer – smer Legen	630 m	2,5 m
	Celjska cesta Lečnik – ob Suhadolnici – Šmartinska cesta	920 m	2,5 m
	Tomšičeva - Ronkova	460 m	2,4 m – 3,2 m
	SZ obvoznica križišče – Špar križišče - poligon	400 m	2,5 – 3,5 m
	Krožišče Nama	260 m	2,5 m
	SZ obvoznica - Eurospin	80 m	3 m
	Krožišče Avtobusna postaja	230 m	2,5 – 3 m
	Zidanškova ulica	280 m	1,2 m
	Poligon – Kulturni dom Slovenj Gradec	200 m	1 m
Kolesarski pas 	Zavarovalnica Triglav – II. osnova šola	440 m	1,1 m, obe smeri skupaj 2,2 m
	Partizanska pot – SB Slovenj Gradec	160 m	1 m
	Mosta Avtobusna - Hofer	40 m	1 m
	Partizanska pot	170 m	/
	Zidanškova ulica	280 m	/
Sharrow			

Slika 53: Tipi kolesarske infrastrukture v MO Slovenj Gradec

Kljub kar veliki dolžini urejene kolesarske infrastrukture težko govorimo o dobrih pogojih kolesarjenja znotraj mesta. Večji del kolesarskih povezav ni sklenjenih med seboj. Posledično mora kolesar za prevoz iz ene lokacije na drugo praviloma skoraj vedno uporabljati ceste z motornim prometom in to kljub temu, da so nekatere površine za pešce dovolj široke, da bi na njih lahko potekal mešan promet pešcev in kolesarjev. Velika težava pri kolesarskih povezavah pa so kolesarjem neprilagojeni mostovi in brvi. Skoraj vsi mostovi namreč nimajo ločenih površin za kolesarje, nekatere peš brvi pa so tako ozke, da ne omogočajo mešanega prometa. Na nekaterih mestih vodotoki, zaradi manjkajočih brvi, predstavljajo splošno oviro za kolesarjenje.

4.1.4.5.3 Varnost kolesarjev

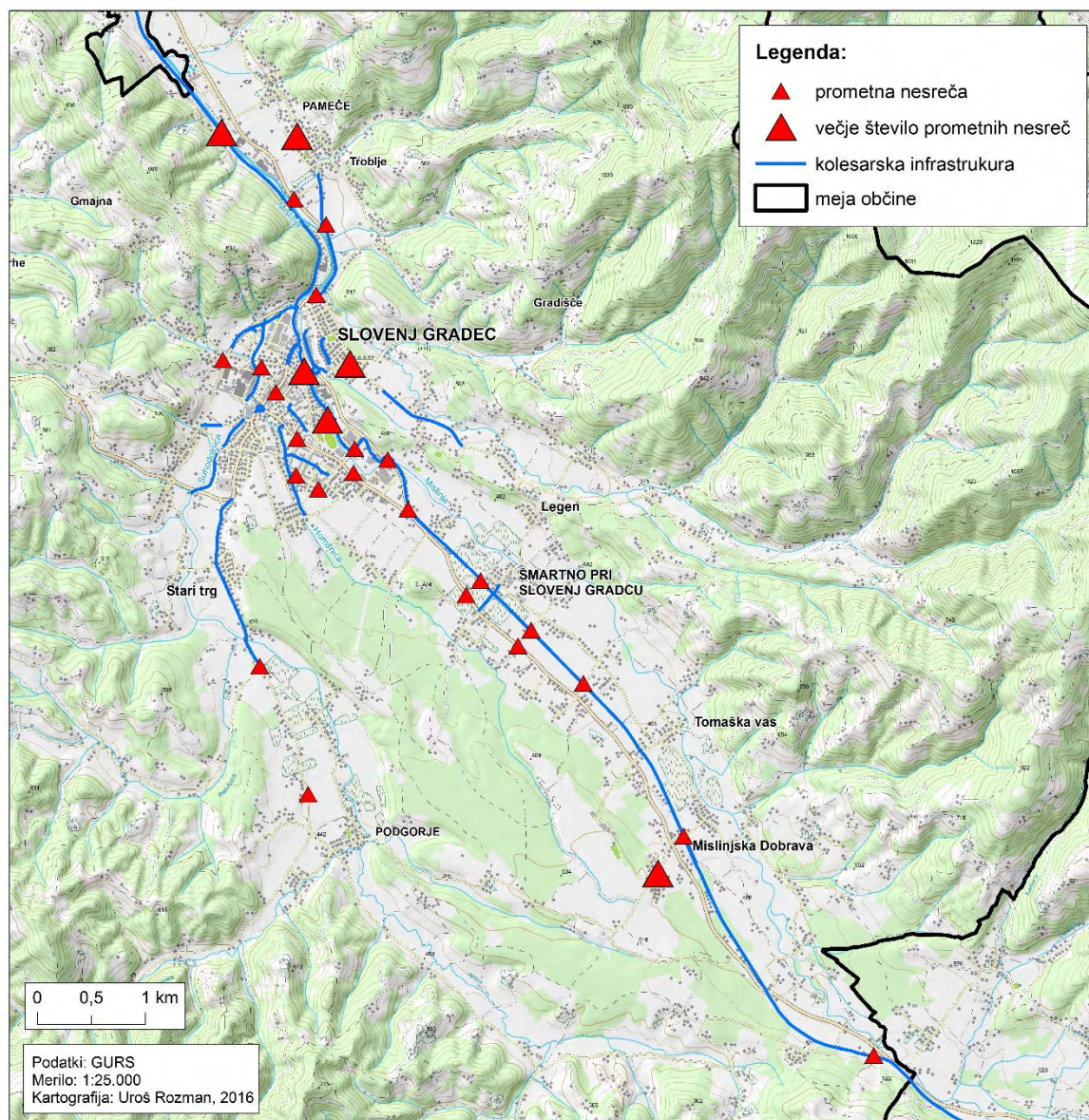
Prometna varnost kolesarjev je med najpomembnejšimi kriteriji ustreznosti kolesarske infrastrukture v občini. Analizirali smo število in lokacije prometnih nesreč med leti 2010 in 2015. Ugotavljamo, da je največ nesreč z soudeleženi kolesarji v samem mestu Slovenj Gradec ter, da je večji delež prometnih nesreč na mestih, kjer v preteklih letih ni bilo ali še vedno ni urejene kolesarske infrastrukture. Znotraj mesta je največ prometnih nesreč na križišču pri avtobusni postaji (kjer se v letu 2016 ureja krožno križišče z kolesarskimi stezami), pri II. osnovi šoli (ki nima urejena varnega dostopa za kolesarje) ter na križišču Legenske in Pohorske ceste (primer nesreče z hujšimi poškodbami), kjer ni urejene kolesarske infrastrukture. Prometne nesreče z hujšimi posledicami so se zgodile tudi na Glavnem trgu in na krožnem križišču pri Mercatorju.

Med cestami v mestu, je z vidika varnosti kolesarjev, problematična predvsem Celjska cesta, kjer so se zgodile 3 prometne nesreče na treh križiščih, tudi na križišču srečanja z državno cesto G1-4 (PLDP 14.000 vozil) – tu je zaradi varnosti iz smeri kolesarske povezave Gornji Dolič–Otiški vrh prepoved kolesarjenja (ta je bila uvedena zaradi večjega števila prometnih nesreč pred letom 2010). Na tem mestu se tako že dalj časa izkazuje potreba po varnem prečkanju državne ceste G1-4. Dve prometni nesreči sta se zgodili tudi v stanovanjskih soseski S8 ter na križišču pri gostišču Murko, križišču Šolske ulice in Sejmiške ceste ter na križišču zahodne obvoznice ter ceste Pod Gradom.



Slika 54: Prikaz prometnega režima prečkanja kolesarske povezave s cesto v MO Slovenj Gradec (levo) in primer iz Kranjske Gore (desno)

Izven mesta Slovenj Gradec je bilo največ prometnih nesreč v naselju Pameče (tudi hujša prometna nesreča) ter v Mislinjski Dobravi. Zelo nevarno so križanja državne ceste G1-4 in lokalnih cest, kjer se je zgodila tudi nesreča z smrtnimi posledicami. Prav tako se je kot nevarna izkazala državna cesta proti Podgorju, na odseku kje ni ureje kolesarske infrastrukture.



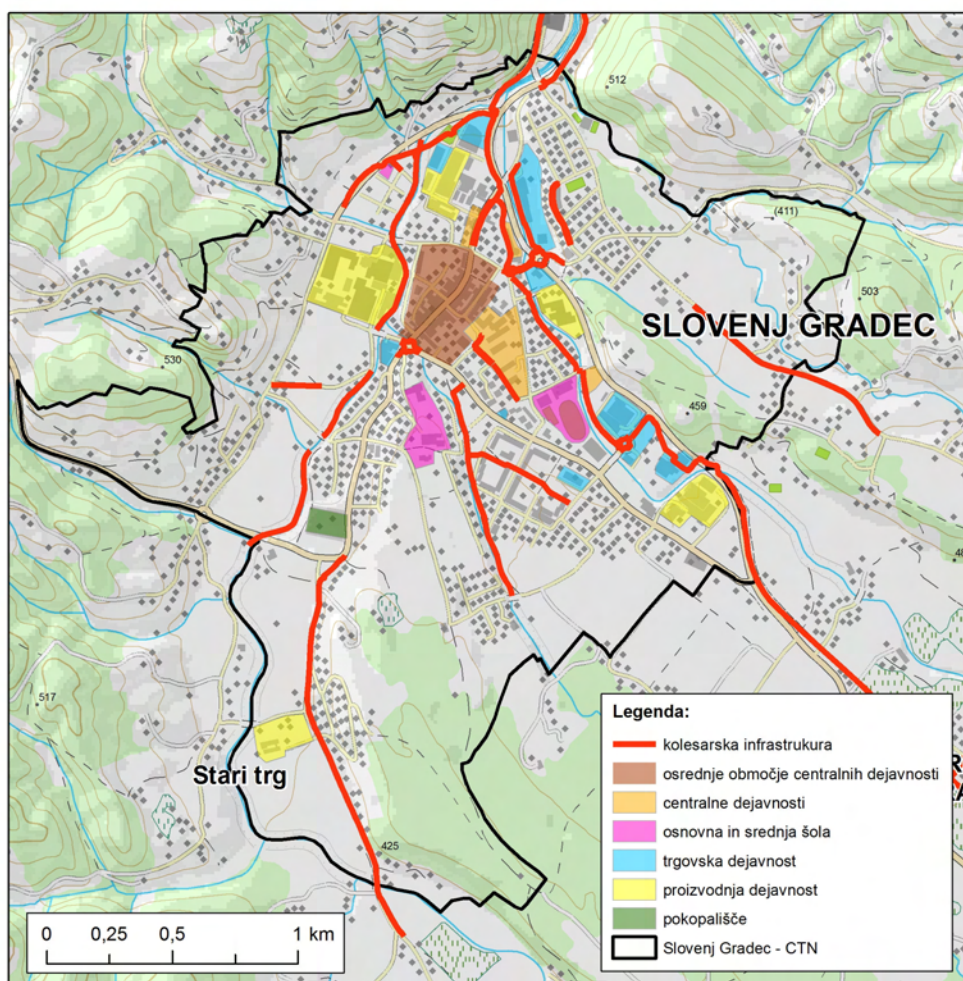
Slika 55: Lokacije nesreč z soudeleženi kolesarji z lažjimi, hujšimi ali smrtnimi posledicami med leti 2010 in 2015 (vir: AVP, <http://nesrece.avp-rs.si/>, 2016)

Kot zelo nevarna so se izkazala tudi srečanja kolesarske povezave Otiški vrh–Gornji Dolič z lokalnimi cestami, kjer se je zgodilo 7 nesreč s poškodbami kolesarjev. Glede na število nesreč lahko sklepamo, da trenutni prometni režim, ki daje na križiščih prednost avtomobilom pred kolesarji ni najustreznejši in bo potrebno razmisliti o spremembi prometnega režima. Kot dober primer reševanja srečanj kolesarjev in avtomobilov je lahko ureditev v Kranjski gori, kjer imajo avtomobili pri prečkanju kolesarske povezave stop znak (slika 54).

4.1.4.5.4 Kolesarske povezave do dejavnosti znotraj mesta Slovenj Gradec

Slovenj Gradec ima znotraj mesta slabo povezano kolesarsko omrežje (slika 56). Izjema so relativno dobro medsebojno povezana trgovska središča, kar je posledica gradnje kolesarskih površin v sklopu gradnje trgovskih centrov ter bližini kolesarske povezave med Otiškim vrhom in Gornjim Doličem. Žal pa ta povezava nima takšnega pomena, kot bi lahko imela, saj manjkajo povezave od stanovanjskih območij do trgovskih dejavnosti. Zelo slabe so povezave do samega centra mesta oziroma znotraj mestnega središča.

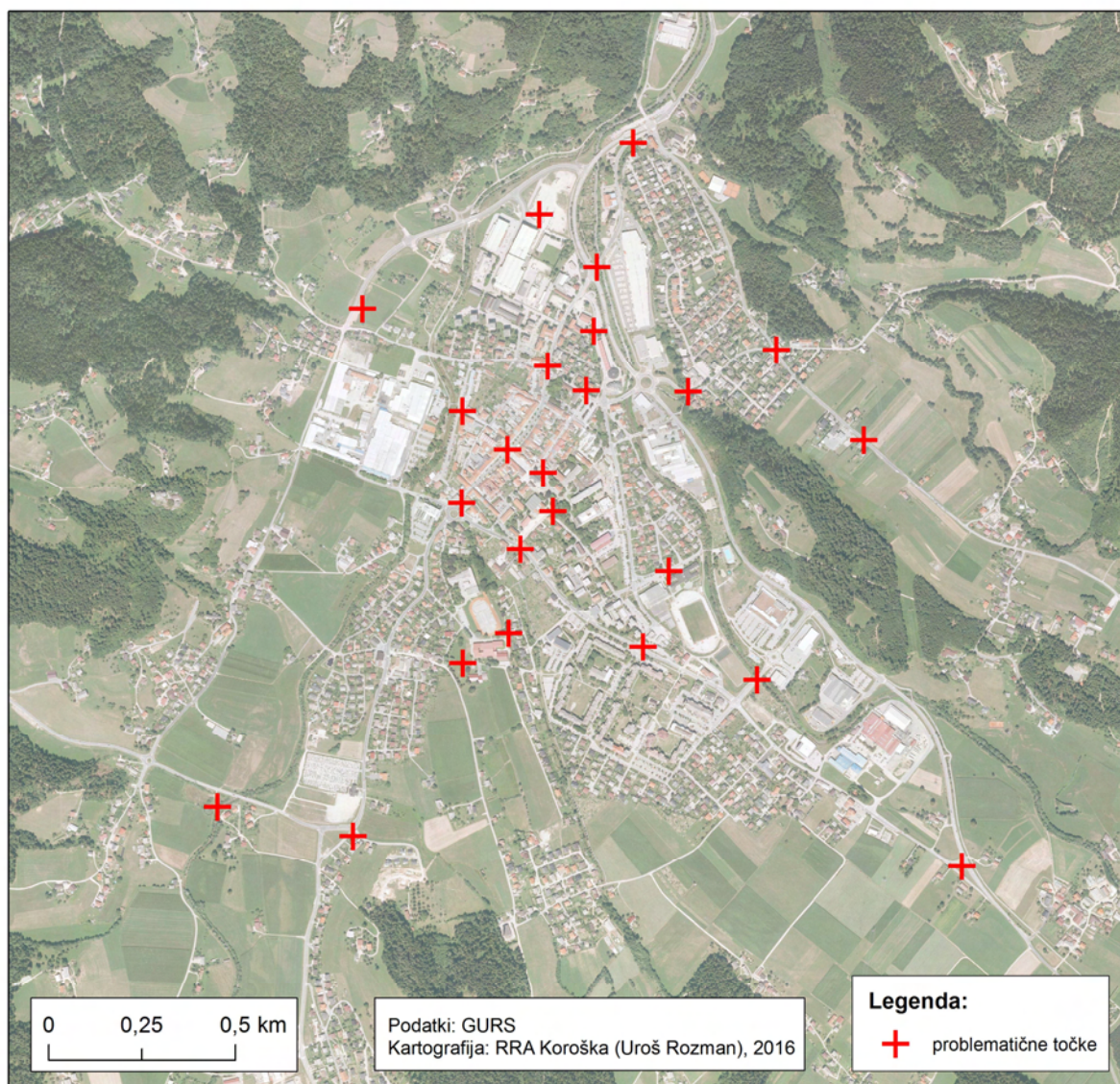
Med večje slabosti lahko štejemo pomankanje kolesarskih povezav do šol, do katerih so urejene samo peš povezave. Z kolesarskimi povezavami nepovezano je tudi pokopališče, do katerega ni mogoče dostopati s kolesom. Mestu manjkajo predvsem varne kolesarske povezave med različnimi poselitvenimi območji in storitvenimi dejavnostmi v mestu.



Slika 56: Kolesarska infrastruktura in njena povezanost do dejavnosti v mestu

4.1.4.5.5 Analiza kolesarskih povezav, priložnosti in težav znotraj mesta Slovenj Gradec

Analiza stanja kolesarskih povezav ter priložnosti in težav znotraj mesta Slovenj Gradec je pokazala več kot 25 točk, kjer je možnost izboljšav (slika 57). Točke so prikazane na karti mesta, podrobneje pa so ključne ugotovitve predstavljene v nadaljevanju tega poglavja.



Slika 57: Kolesarjem problematične točke v mestu Slovenj Gradec

Neizkoriščenost obstoječe infrastrukture

Slovenj Gradec ima kar nekaj površin, ki bi lahko bile že sedaj uporabljene tudi za kolesarjenje, vendar zaradi pomanjkanja strateškega načrtovanja niso bila preoblikovana v mešane površine. Delno je k obstoječemu stanju botrovalo dejstvo, da posamezni krajši odseki brez večjih

infrastrukturni posegov ne omogočajo vodenja kolesarjev. Pri merjenju širine obstoječih pločnikov smo ugotovili, da širina le-teh v posameznih daljših odsekih znaša 2,5 m, kar je dovolj za vzpostavitev mešane površine pešcev in kolesarjev. Med te odseke smo uvrstili Celjsko cesto, Legensko cesto, Ronkovo ulico in Pohorsko cesto.



Slika 58: Primer Celjske ceste, kjer je infrastruktura dovolj široka za ureditev površin za kolesarje

Ozka grla na neizkoriščeni infrastrukturi

Kljub nekaterim odsekom pločnikov, ki so dovolj široki za vodenje kolesarjev, je v mestu nekaj odsekov, ki so problematični, saj posamezni objekti fizično ne omogočajo večjih razširitev. Takšne točke so na Celjski cesti in Pohorski cesti.



Slika 59: Primer Celjske ceste (levo) in Pohorske ceste (desno)

Mostovi – kolesarjem nevarni

Slovenj Gradec je mesto sotočja reke Mislinje in reke Suhodolnice, zato vodotoki in mostovi zelo vplivajo na dostopnost in povezanost mesta. Kljub temu večina mostov nima urejenih varnih površin za kolesarje, problematične pa so tudi kolesarske brvi za pešce, ki v nekaterih primerih ne omogočajo varnega srečanja dveh kolesarjev. Na nekaterih ključnih mestih smo zabeležili pomankanje kolesarskih brvi, ki bi omogočale boljšo in hitrejšo vožnjo kolesarjem, s čimer bi postali bolj konkurenčni avtomobilom.



Slika 60: Primer neurejenega cestne mostu na Ronkovi ulici ter kolesarske brvi pri Kuharjevem parku (širine 1,5 m)

Problematični dostopi do centra mesta

Dostopi do starega mestnega jedra so problematični skorajda iz vseh 4 smeri. Dostop iz S in J smeri nima varnih pasov za kolesa, zato so kolesarji primorani kolesariti po cesti mimo hišk za plačilo parkirnine. Iz V smeri je določen režim peš cone, iz S smeri pa režim dostopa v staro mestno ni določen. Znotraj starega mestnega jedra ni ločenih površin za kolesarje oz. ni ustrezne označitve za mešan promet pešcev in kolesarjev.



Slika 61: Primer uvoza iz J smeri (levo) ter primer uvoza iz V smeri v peš cono (desno).

Neustrezni dostopi do šol

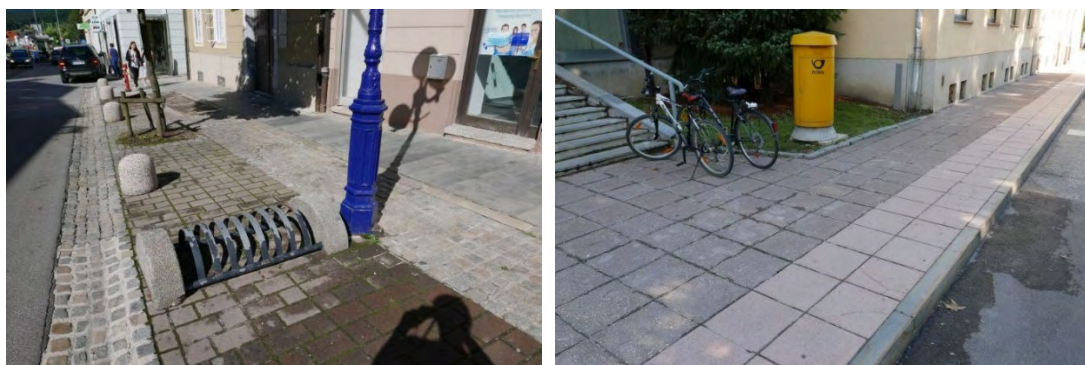
Osnovne šole, srednje šole in višje šole v mestu nimajo ustrezno urejenih kolesarskih dostopov. Še posebej slabo urejen je dostop pri I. osnovni šoli, kjer so dostopi do kolesarnice urejeni v obliki stopnic ter visokih robnikov. Ponekod so si tako poti skozi travo utrdili šolarji sami. Posledice pa se vidijo tudi pri povečanju nesreč med kolesarji na območju šol (npr. II. osnovna šola).



Slika 62: Primer neurejenih kolesarskih dostopov do I. osnove šole

Neustreznost, slaba postavitev in delno pomankanje stojal za kolesa

Pri analizi ustreznosti stojal za kolesa v mestu Slovenj Gradec smo ugotovili, da je njihovo število načeloma ustrezno z manjšimi izjemami. Problematična je predvsem njihova postavitev, ki velikokrat ni najustrenejša ter tip, ki ne omogoča optimalne postavitve in zaklepa kolesa. Pokritih kolesarnic z izjemo kolesarnice pred I. osnovno šolo v Slovenj Gradcu ni. Na splošno smo v mestu prepoznali najmanj 10 različnih tipov stojal, žal le majhen del ustrezal sodobnim merilom. Vsaj na petih mestih smo ugotovili, da stojal za kolesa ni, kljub temu, da bi jih kolesarji potrebovali (pošta, kopališče, pokopališče, policija, prodaja sladoleda na Glavnem trgu).



Slika 63: Primer najpogostejšega stojala za kolesa v mestu (levo) ter pomankanje stojal pred pošto (desno)

Problemi na obstoječi kolesarski infrastrukturi



1: Neusklajen režim

- Table in talne označbe niso usklajene;
- neustreznost spojitve dveh različnih infrastruktur;
- različno vodenje kolesarjev v različnih smereh vožnje, kljub enaki infrastrukturi.



2: Neustrezni zaključki kolesarske infrastrukture

- Zaključek mešane površine brez ustreznega vodenja na cesto;
- zaključek kolesarske infrastrukture v travnato površino brez nadaljevanja in brez signalizacije za konec infrastrukture.



3: Neustrezna vozna podlaga

- Ureditev mešane površine za kolesarje in pešce ob vodotoku v makadamu je primer dobre prakse, vendar je uporabljen material na vozni podlagi neustrezen, neustrezno je tudi vzdrževanje, zato je takšna površina lahko smatrana kot nevarna.



4: Ovire na infrastrukturi za kolesarje

- Na kolesarski povezavi mimo železniške postaje, je javna razsvetljava neustrezno umeščena na sredino površine za kolesarje in pešce, ki lahko ob nepazljivosti povzroči hujše poškodbe kolesarja.

4.1.4.5.6 Analiza kolesarskih povezav izven mesta Slovenj Gradec

Kolesarske povezave izven mesta služijo različnim namenom. V prvi vrsti predstavljajo rekreativno površino za prebivalce občine in tudi širše. Postavljajo pogoje za razvoj kolesarskega turizma. Ob enem pa na določen odseku služijo kot varna šolska pot ali kot varna pot za dnevno mobilnost na delo. Posledično je njihova oprema in izgled pomembnejši oz. drugače zasnovan kot pri kolesarskih povezavah znotraj mesta.

Slovenj Gradec meja mesta–Šmartno–Mislinjska dobrava–smer Mislinja

Povezava je del kolesarske povezave Otiški vrh–Gornji Dolič. Dolžina znaša okoli 8,6 km in predstavlja najdaljši sklenjen del kolesarske povezave izven mesta. Sestavljena je iz mešane površine za kolesarje in pešce ter v manjšem delu kolesarskega pasa na cestišču. Predstavlja najbolj priljubljeno kolesarsko površino v občini, saj povezuje veliko število naselij v Mislinjski dolini. Pot je uporabna tudi za šolarje ter sprehajalce. Opazni so tudi drugi načini uporabe (rolerji, skike ...). Zaradi blagega spusta v smeri proti Slovenj Gradcu je lahko hitrost samih kolesarjev na tem odseku velika, kar predstavlja tveganje za možnost konfliktov.



1: Slovenj Gradec–Šmartno

Oprema: samo koši za smeti

Varnost: dobra

Udobnost: srednja

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled poti: srednji

Splošna ocena: 3 od 5 😊

Pot je dobro vzdrževana. Spremljevalnega programa na njej ni, urbana oprema je skromna, zato daje pust vtis. Srečanja s cesto so nevarna. Pomankanje sence.



2: Šmartno–Mislinjska Dobrava

Oprema: obstaja

Varnost: srednja

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: obstaja

Izgled poti: srednji

Splošna ocena: 4 od 5 😊

Pot je dobro vzdrževana. Ta odsek ima nekaj več opreme ter kolesarsko počivališče z informacijami ter pitnikom vode. Kaže se potreba po zasaditvi dreves in dodatnimi klopmi. Srečanja s cesto so nevarna.



3: Mislinjska Dobrava–meja občine

Oprema: obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: obstaja

Izgled poti: dober

Splošna ocena: 4 od 5 😊

Pot je dobro vzdrževana. Ob poti je urejeno počivališče z otroškim igriščem. Potrebno bi bilo urediti tudi pitnik za vodo. Mestoma so ob poti posamezne klopi – ob eni je tudi informativna tabla o Pohorju. Pot je delno obdana z gozdom. Ob poti so zasajena sadna drevesa. Odlično je urejeno izven nivojsko križanje z državno cesto.

Slovenj Gradec meja mesta–industrijska cona Pameče–smer Dravograd

Povezava je del kolesarske povezave Otiški vrh–Gornji Dolič. Dolžina znaša okoli 2,3 km. Povezava je v celoti urejena po trasi opuščene železnice kot mešana površina za pešce in kolesarje. Glavni namen povezave je predvsem navezava na občino Dravograd. Ta odsek povezave je manj uporabljen kot odsek prosti Mislinji. Priljubljena je za tek in sprehode, zaradi senčne strani v poletnih mesecih. Povezava bi pridobila na vrednosti z ustrežnejšo povezavo na industrijsko cono Pameče.



1: Slovenj Gradec–cona Pameče

Oprema: obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: obstaja

Izgled ulice: srednji

Splošna ocena: 4 od 5 😊

Pot je dobro vzdrževana. Počivališče "pri Murkotu" je urejeno s klopmi, intepretacijsko opremo (Pohorje), informacijsko tablo in koši. Dalje so mestoma lesene klopi in koši za smeti (primernost lokacije klopi je vprašljiva). Daje lepe razglede na zahodne obronke Pohorja.

Slovenj Gradec meja mesta–Troblje–Pameče

Kolesarska povezava proti Pamečam ni del daljše povezave, ampak je njen namen zgolj povezovanja bližnjega naselja Pameče na mesto Slovenj Gradec in priključitev na bolj rekreativno kolesarsko povezavo Otiški vrh Gornji Dolič. Njena dolžina znaša okoli 1,2 km. Pot je v celotni dolžini opremljena z javno razvestljavo. Oprema in privlačnost kolesarske povezave je pomanjkljiva.



1: Slovenj Grade–izvoz Pameče

Oprema: je ni

Varnost: srednja

Udobnost: srednja

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled poti: srednji

Splošna ocena: 2 od 5 😊

Pot je dobro vzdrževana. Spremljevalnega programa na njej ni, urbana oprema je skromna, zato daje pust vtis. Srečanja s cesto so nevarna.



2: Izvoz Pameče–Troblje–Pameče

Oprema: osvetlitev

Varnost: srednja

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled poti: srednji

Splošna ocena: 3 od 5 😊

Pot je dobro vzdrževana. Kolesarska površina od ceste ni ločena s travnato površino, zato delo precej urbano in neprivlačno. Pomankanje urbane opreme. Neustrezen zaključek poti.

4.1.4.5.7 Izzivi in priložnosti

Glavni izzivi z vidika pogojev za kolesarjenje v mestu Slovenj Gradec so:

- nepovezanost kolesarskih površin tako znotraj mesta kot na kolesarske povezave, ki prihajajo v mesto;
- pomankanje varnih kolesarskih povezav do šol;
- pomanjkljiva povezanost stanovanjskih naselij do trgovski centrov, centra mesta in drugih ključnih dejavnosti;
- neurejenost kolesarskega režima znotraj centra mesta;
- neustreznost mostov in brvi za kolesarje;
- neusklajenost posameznih kolesarskih infrastruktur ter neusklajenost vertikalne ter talne označitve;
- nevarni zaključki in začetki posameznih kolesarskih infrastruktur;

- neustreznost stojal za kolesa ter neprimerna postavitve, v manjši meri tudi pomankanje stojal;
- makadamske kolesarske površine so neustrezno urejene in vzdrževane;
- ozka grla na nekaterih odsekih zaradi stavb, ograj ali podpornih zidov.

Zunaj mesta Slovenj Gradec bi bilo potrebno bolje opremiti obstoječe kolesarske povezave in nadgraditi z vsebino. Zaradi mešanja različnih uporabnikov in visokih hitrosti kolesarjev, kolesarske povezave postajajo nevarnejše, predvsem za pešce. Prečkanja kolesarske povezave z lokalnimi cestami so nevarna. Nekatere kraje (Podgorje, Sele) bi bilo potrebno povezati z ustreznimi varnimi kolesarskimi povezavami.

MO Slovenj Gradec je relativno mala in že danes za slovenske razmere dobro povezana z bližnjimi naselji (15 minutna dostopnost večjega dela prebivalstva). Z načrtnim razvojem lahko postane privlačna za kolesarjenje tudi za potrebe dnevne mobilnosti in ne le rekreativne namene. Z ureditvijo sklenjenih varnih kolesarskih povezav znotraj mesta pa lahko postane bolj kolesarjenje bolj privlačno tudi znotraj mesta.

Mesto ima že danes relativno veliko ustrezne infrastrukture, ki pa ni namenjena kolesarjenju. Z manjšimi ukrepi se tako lahko dokaj hitro uredi znaten del kolesarskih povezav. Z ureditvijo mostov oz. gradnjo ločenih brvi za kolesarje, se bodo povezali tudi levi in desni bregovi rek.

Staro mestno jedro je kulturni spomenik, s svojo ponudbo storitev predstavlja storitveno središče mesta, zato bo z ureditvijo varnega dostopa do mesta postalo še bolj privlačno za kolesarje.

Šolarji za vožnjo v šolo uporabljajo tudi skiroje, ob ustrezni ureditvi dostopov do šol za kolesa, se bodo najverjetneje v večji meri odločali tudi za vožnjo s kolesi. Pri tem bo potrebno zagotoviti ustrezno dodatno kolesarsko infrastrukturo (npr. kolesarnice). Za spodbujanje kolesarjenja, še posebej med mlajšimi, bo smiselno vzpostaviti t.i. pumptrack poligon.

Že zgrajene kolesarske povezave, predvsem kolesarska povezava med Otiškim vrhom in Gornjim Doličem, so odlična priložnost za razvoj kolesarskega turizma. Pri tem manjkajo predvsem ustrezni kažipot, označitve zanimivosti, ustrezna počivališča in splošna opremljenost kolesarske poti – tudi z več drevesi, ki nudijo senco ter informacijsko in interpretacijsko opremo. Kolesarjenje lahko postane ena od ključnih turističnih ponudb občine.

Priložnost predstavljajo tudi t.i. "mehki ukrepi" spodbujanja kolesarjenja, ki bodo najrazličnejše ciljne skupine spodbujali za večjo uporabo kolesa v namene dnevne mobilnosti. Smiselno bo preučiti možnosti ukrepov na strani delodajalcev (npr. mobilnosti načrt, finančne sheme ...) in nosilcev storitev (npr. certifikat "kolesarju prijazen lokal/trgovina"). K spodbujanju kolesarjenja lahko pomembno vpliva (pre)oblikovanje parkirne politike.

4.1.4.6 PEŠ PROMET



Slika 64: Šolarji v Slovenj Gradcu

Pešačenje je osnovni človeški način premagovanja razdalje. Vsaka pot se začne in konča s pešačenjem, saj tudi vozniki avtomobilov opravijo pot med parkiranim vozilom in svojim izvorom ali ciljem peš. Večina prebivalstva lahko hodi, za hojo ne potrebuje ne dovoljenja, niti posebne opreme.

Pešačenje je zastoj (ni potrebe po nabavi in vzdrževanju vozila). Pešec s hojo manj kot kolesar ali voznik avtomobila ogroža druge udeležence v prometu ter s hojo ne povzroča emisij in drugih negativnih vplivov na okolje. Pešačenje je manj stresno od uporabe drugih načinov potovanja, pomaga pri vzdrževanju in krepitevi telesnega in duševnega zdravja.

Pešačenje se od ostalih glavnih načinov premikanja (vožnja s kolesom, javnim potniškim prometom in avtomobilom) razlikuje po prilagodljivosti in hitrosti. Je bolj fleksibilno od ostalih načinov prevoza tako glede gibanja kot tudi glede izvajanja dejavnosti med premikanjem (npr. pešec se lahko takoj ustavi in prične s kakšno drugo aktivnostjo) ter zavzema najmanj prostora. Manj je prilagodljivo vremenskim razmeram in možnosti transporta tovora (večji nakupi ipd.). Pešačenje je kot transport manj konkurenčno glede hitrosti premikanja. Običajna meja peš dostopnosti je en kilometer, na večjih razdaljah so občani le redko pripravljeni pešačiti.

Prednosti pešačenja so tako predvsem finančne, prostorske in varnostne, pešačenje je naravno in nezahtevno.

Pomemben vidik pešanja oz. uporabe javnih površin so tudi druženje in različne socialne aktivnosti. Dobre in atraktivno urejene javne površine (varne, urejene in dostopne) so namreč primerne za vse uporabnike (za različne starostne skupine). Običajno nudijo ali omogočajo pogled na arhitekturne in oblikovne poudarke v prostoru in so tudi zato za uporabnike vizualno zanimive. Ob tem so unikatne in imajo poseben karakter ter tako ustvarjajo v mestu – kraju določeno vzdušje značilno zgolj za ta kraj. So odziv na lokalno skupnost (njene potrebe, želje in potenciala) in jo tudi reflektirajo, prebivalce-uporabnike pa posledično nagovarjajo k zdravemu

načinu življenja in k večjemu sodelovanju v lokalni skupnosti. Kvalitetne javne površine pozitivno vplivajo na segment pešačenja.

Za Mestno občino Slovenj Gradec je najceneje, za njene občane pa prijazneje, da vzpodbuja svoje prebivalstvo, da čim več poti opravljajo peš (ali z drugimi trajnostnimi prometnimi sredstvi), po privlačnem, raznolikem in varnem omrežju peš površin.

4.1.4.6.1 Peš povezave v Mestni občini Slovenj Gradec

Stanje medkrajevnih peš povezav

Pri vseh naseljih obstaja možnost medsebojne peš povezave. Sicer so razdalje med Slovenj Gradcem in ostalimi občinskimi naselji večinoma precej velike:

Južni del občine Izvor–cilj	Razdalja med središči naselij (oz. delom Slovenj Gradca)	Čas potreben pri hitrosti hoje 4,8 km/h	Vrsta povezave
Slovenj Gradec (Glavni trg)–Stari trg	1,2 km	15 min	samostojna pešpot
Slovenj Gradec (križišče Podgorske in Gozdne poti)–Curava vas	1,2 km	15 min	ločena pešpot
Curava vas–Podgorje	3,0 km	38 min	asfaltna cesta in/ali kmetijska pot
Podgorje–Mislinjska Dobrava	3,4 km	43 min	asfaltna cesta
Mislinjska Dobrava–Turiška vas	740 m	9 min	asfaltna cesta in pločnik
Turiška vas–Tomaška vas	910 m	11 min	asfaltna cesta
Tomaška vas–Šmartno pri Slovenj Gradcu	2,1 km	26 min	asfaltna cesta
Šmartno pri Slovenj Gradcu–Legen	1,3 km	16 min	asfaltna cesta
Šmartno pri Slovenj Gradcu–Slovenj Gradec (južno nakupovalno središče)	1,5 km	19 min	samostojna pešpot
Slovenj Gradec (stan. soseska S8–Šmartno pri Slovenj Gradcu	2,0 km	25 min	samostojna pešpot, asfaltna cesta, pločnik
Slovenj Gradec (Legensko naselje)–Legen	1,7 km	21 min	ločena pešpot in asfaltna cesta

Tabela 14: stanje medkrajevnih peš povezav na južnem delu občine

Severni del občine			
Izvor–cilj	Razdalja središči naselij oz. železniško postajo	Čas potreben pri hitrosti hoje 4,8 km/h	Vrsta povezave
Slovenj Gradec (Glavni trg)–Troblje	2,4 km	30 min	ločena pešpot, pločnik
Slovenj Gradec (Legensko naselje)–Troblje	2,1 km	26 min	pločnik, ločena pešpot
Troblje–Pameče	840 m	11 min	pločnik

Tabela 15: stanje medkrajevnih peš povezav na severnem delu občine

Razdalje med pomembnejšimi naselji so večinoma predolge za vsakodnevni peš promet. Zato so v nadaljevanju obravnavane le tiste medkrajeвне poti med naselji, katerih središča so manj kot 1 km narazen. Te so:

- Troblje–Pameče,
- Mislinjska Dobrava–Turiška vas,
- Turiška vas–Tomaška vas.

Analiza povezave: Troblje–Pameče



Slika 65: Peš povezava Pameče–Troblje

Povezava je dolga okvirno 840 m, kar pešec prehodi v 12 minutah. Povezava je v celoti opremljena s pločnikom, ki pa je mestoma ozek in izveden na valoviti način (to pomeni, da se višina pločnika spusti pri vsakem individualnem priključku). Prav tako je motorni promet na tem odseku moteč, saj je motornim vozilom omogočena hitra vožnja. V bližini osnovne šole se na vozišču pojavljajo sredinske črte, ki pa s svojo prisotnostjo vzpodbujajo hitro vožnjo motornih vozil (dajejo vtis dovolj široke ceste za srečevanje nasproti vozečih vozil).

Urbane opreme (klopi, koši, smerokazi) na tem odseku ni, le koši za smeti pri osnovni šoli. Povezava ima javno razsvetljavo.

Peš povezava je uporabna za šolarje in prebivalce, ki imajo v sosednjem naselju opravke (predvsem druženje-obiski).

Analiza povezave: Mislinjska Dobrava–Turiška vas

Povezava je dolga 740 m, kar pešec prehodi v 10-ih minutah. Od Mislinjske Dobreve do glavne ceste G-1-4 poteka povezava po cesti brez pločnikov, kar je sprejemljivo, saj promet na tej cesti ni gost. Pri Turiški vasi je pešcem na voljo pločnik, na cesti poleg pločnika pa so zarisane sredinske črte, ki pa vzpodbujajo hitro vožnjo motornih vozil. Najbolj nevarno je prečkanje glavne ceste G1-4, ki preseka peš povezavo pri Mislinjski Dobravi, na njej pa ni zarisane prehoda za pešce.

Javna razsvetljava je pri Turiški vasi. Urbana oprema (klopi, koši, smerokazi) je le pri avtobusnem postajališču na glavni cesti G1-4.

Peš povezava je uporabna za prebivalce, ki imajo v sosednjem naselju opravke (predvsem druženje-obiski) ali dostopajo do večnamenske površine kolesarske poti po Mislinjski dolini.



Slika 66: Peš povezava Mislinjska vas –Turiška vas (vir: Google Maps)

Analiza povezave: Turiška vas–Tomaška vas

Povezava je dolga 910 m, pešec jo prehodi v 12-ih minutah. Povezava poteka po asfaltnem vozišču med obema vasema (in ne po daljši poti, ki poteka na trasi opuščene železniške proge, ki je danes kolesarska pot z mešanim režimom). Ločenih površin za pešce ni. Na cesti ni veliko motornega prometa, ob njej se pojavljata obrečni gozd in reka Mislinja. Povezava je zato za pešce prijetna.

Urbana oprema med naseljema ni prisotna (smerokazi, klopi, koši). V Tomaški vasi je informacijska tabla z zemljevidom, na katerem so pešpoti v okolici.

Peš povezava je uporabna za prebivalce, ki imajo v sosednjem naselju opravke (predvsem druženje-obiski).



Slika 67: Peš povezava Turiška va –Tomaška vas (vir: Google Maps)

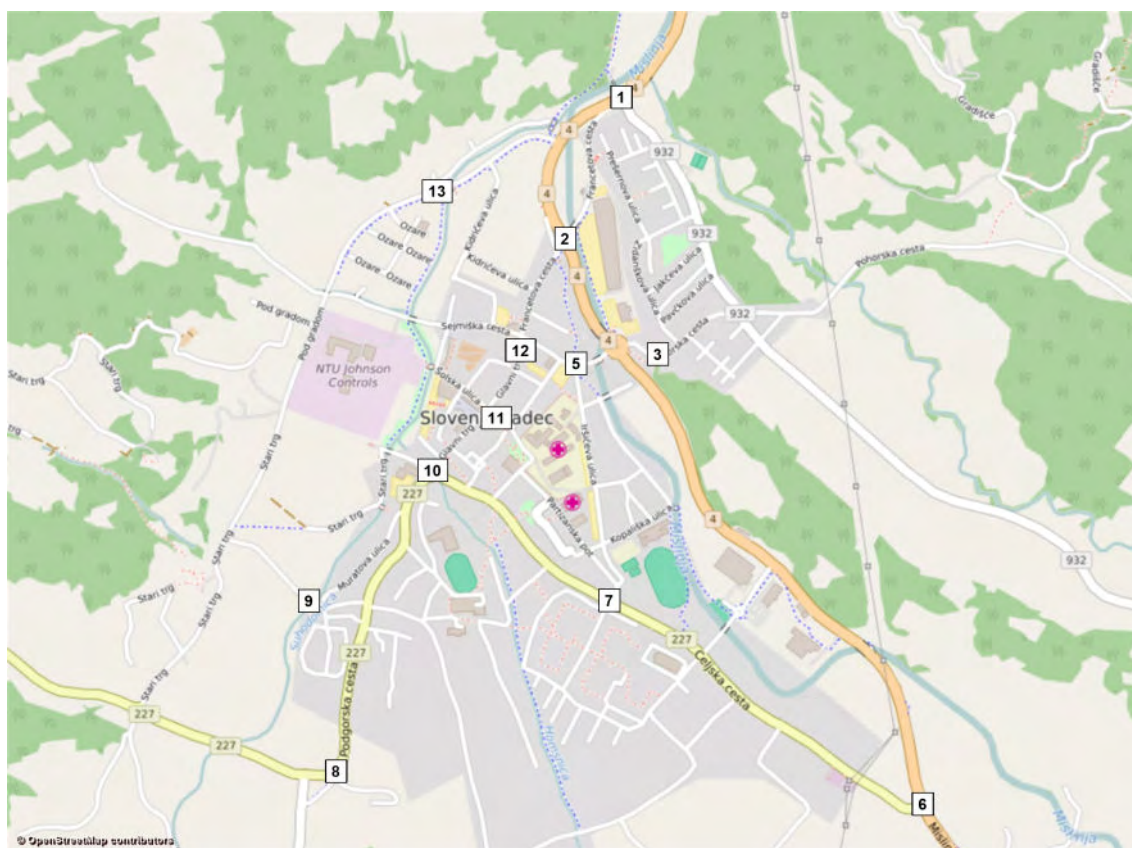
4.1.4.6.2 Pešci v Mestni občini Slovenj Gradec – štetje

V okviru priprave CPS se je na območju mesta Slovenj Gradec (v mesecu maju, juniju in avgustu 2016) izvajalo štetja prometa, poleg motornih vozil in pešcev tudi število kolesarjev (glej poglavje 4.1.4.3.1).

Zaporedna številka	Ime	Tip križišča	Datum štetja
1	Legenska cesta	Štirikrako	2.6.2016
2	Francetova cesta	Štirikrako	2.6.2016
3	Pohorska cesta	Presek	2.6.2016
4	Legenska cesta	Presek	2.6.2016
5	Pohorska-Meškova	Štirikrako	31.5.2016
6	Šmartno pri SG	Štirikrako	1.6.2016
7	Celjska-Iršičeva	Štirikrako	1.6.2016
8	Pokopališče	Presek	1.6.2016
9	Stari trg	Presek	1.6.2016
10	Celjska-Glavni trg	Krožno	22.6.2016
11*	Trg svobode	Presek	8.6.2016
12	Francetova	Presek	8.6.2016
13***	Osare	Presek	22.6.2016
14**	Pameče	Presek	31.8.2016
15**	Šmartno	Presek	31.8.2016

*samo peš promet, ** samo kolesarski promet, *** štetje kolesarjev in pešcev

Tabela 16: Lokacije in datum opravljenega štetja 2016

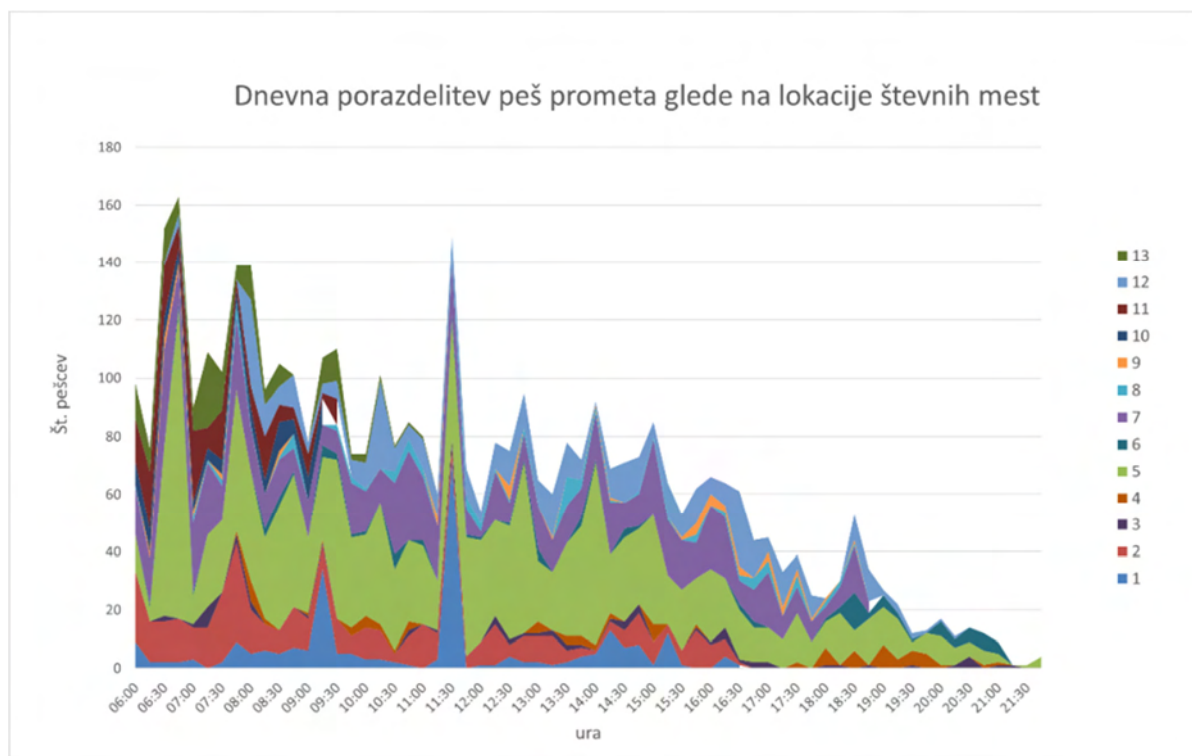


Slika 68: Števena mesta pešcev in kolesarjev štetja 2016



Slika 69: Število pešcev v vozliščih na delovni dan

Pešačenje je zanemarljivo prisotno na robu mesta, predvsem na južni strani mesta Slovenj Gradec. Na severnem delu mesta in ob glavnih prometnicah je delež peš prometa večji. V samem centru, ki je preprečen s pešpotmi in peš-conami pa je delež največji. Na Glavnem trgu je bilo na dnevni ravni prešteti slabih 2000 pešcev. V križišču z glavno avtobusno postajo (Pohorska cesta-Meškova ulica) je bilo evidentiranih 1511 pešcev. Relativno večje število pešcev je bilo zaznati tudi v območju Celjske ceste, predvsem na predelih večstanovanjskih stavb.

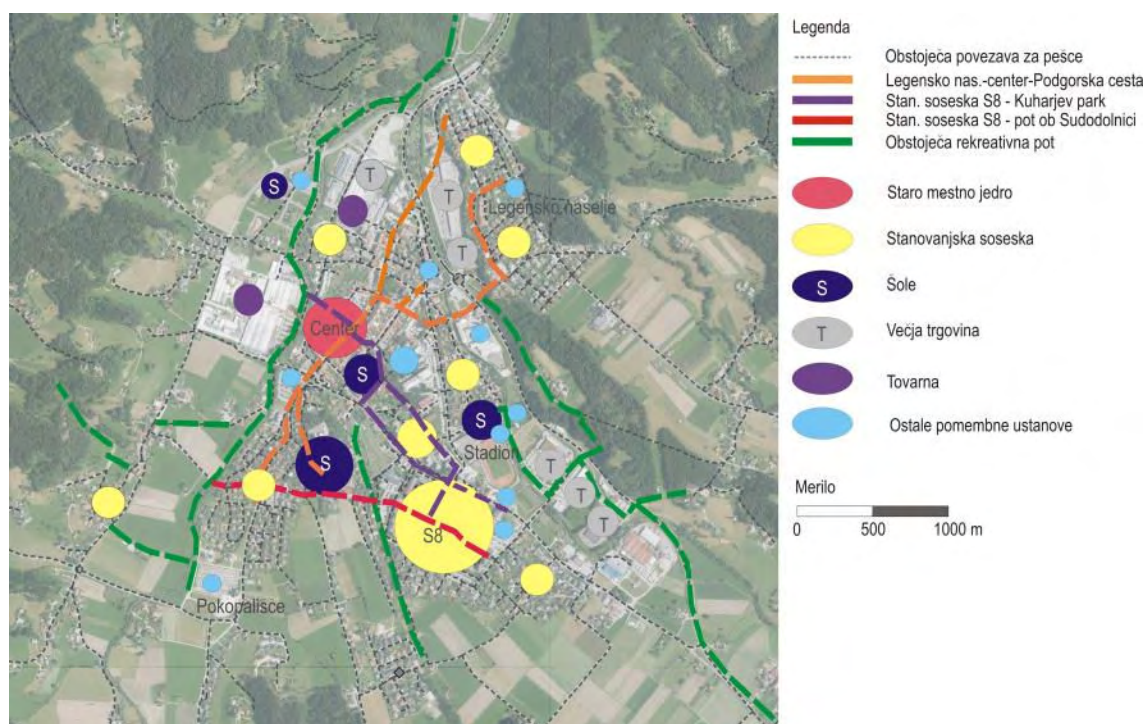


Slika 70: Dnevna porazdelitev števila pešcev

Pri gostoti peš prometa je izrazita jutranja konica (hoja na delo, v šole, po opravkih) in opoldanska konica (verjetno kosila, malice, opravki).

4.1.4.6.3 Peš povezave – stanje

Vsi predeli mesta so dostopni za pešce. Znotraj mesta so tri območja zgojitve izvorov in ciljev peš prometa (1 – center mesta, 2 – stanovanjska soseska S8, 3 – območje Šolskega centra Slovenj Gradec s Podgorsko cesto). Med omenjenimi zgostitvami potekajo najpomembnejše mestne peš povezave.



Slika 71: Glavne peš povezave v mestu Slovenj Gradec

Prednost mesta Slovenj Gradec je omrežje pešpoti, ki iz mesta vodijo proti severozahodu in jugovzhodu po trasi nekdanje železniške povezave, proti jugu pa ob Suhodolnici. Uporabljajo se tudi poti iz mesta proti gozdovom na jugovzhodu občine, ena v smeri Dobrove, druga v smeri Tičnice in na sever v gozdove Rahtela. Omenjene poti so v dobrem stanju glede izvedbe, opremljenosti in vzdrževanja. Njihov namen in raba je predvsem prostočasna, za rekreacijo in sprostitvev. Na nekaterih potekajo vsakoletni skupinski pohodi v organizaciji lokalnih društev. Poleg omenjenih poti je na območju občine še več pohodnih ter omrežje planinskih poti.

Ime poti	Vrsta
Gozdna učna pot Rahtel	učna
Gozdna učna pot Tičnica	učna
Meškova pot	pohodna
Gorska-turistična pot Plešivec	pohodna
Pot domačih obrti	pohodna
Bernekerjeva pot	pohodna
Pot rimljanov	pohodna
Šmarška farna pot	pohodna
Benediktova romarska pot	pohodna
Pot v deželo škratov	pohodna
Zelena pohodna pot z zgodbo	učna
E6	planinska
Omrežje planinskih poti	planinska
Benediktova romarska pot	pohodna

Tabela 17: pohodne, učne in planinske poti v občini

Na promet znotraj mesta pohodniške in planinske poti nimajo pomembnega vpliva, zato v tem dokumentu ne bodo podrobneje obravnavane. Kljub temu pa izpostavljamo njihovo pomen v smislu spodbujanja hoje kot oblike trajnostne mobilnosti in preživljanja prostega časa.

V mestu Slovenj Gradec je zaznati živahno skupnost (ang. community), ki nastaja okoli ŠD Skate park Slovenj Gradec – rolkarjev, voznikov BMX koles ter skirojev. Za tovrstne urbane športe uporabljajo površine obstoječega parka pri trgovskem centru Mercator, kot tudi druge urbane površine, pogosto tiste namenjene pešcem in drugo urbano opremo (npr. pri MPIK Slovenj Gradec). Kaže se potreba po ureditvi večjega, namenskega prostora za urbane športe, ki zaradi svoje narave spodbujajo trajnostno mobilnost, še posebej med mladimi.

Peš povezave med omenjenimi tremi območji zgojitve virov in ciljev peš prometa pa po drugi strani vplivajo na promet v mestu in so v nadaljevanju podrobneje obravnavane. Te so:

- povezava Legensko naselje–center–Podgorska cesta;
- povezava Stanovanjska soseska S8–Šolski center–Muratova ulica;
- povezava Stanovanjska soseska S8–center–Kuharjev park.

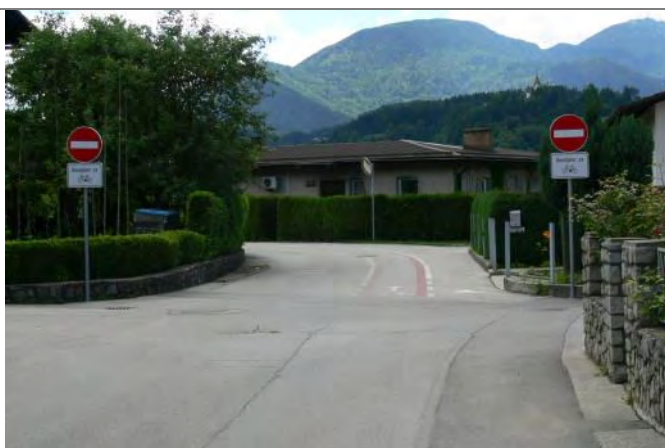


Slika 72: urejena pot ob Suhodolnici skozi Kuharjev park

Analiza povezav

Legensko naselje–center–Podgorska cesta

Povezava povezuje jugozahodni in severovzhodni del mesta. Dolga je 2,1 km, razlika med najvišjim in najnižjim delom poti je 18 m. Med sabo povezuje od severa proti jugu Legensko naselje, nakupovalno središče ob Pohorski cesti, avtobusno postajo, staro mestno jedro, območje Stare Name, območje Šolskega centra, sosesko okoli Podgorske ceste ter pokopališče Stari trg. Pot je uporabna za šolarje, ki pešajo iz Legna ali centra v Šolski center, pešce, ki potujejo med katero koli zgoraj omenjeno ustanovo oziroma sosesko.



1: Legen

Oprema: ne obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled ulice: dober

Splošna ocena: 4 od 5 😊

Promet na Legnu je miren, poti so vzdrževane, brez urbane opreme in spremljevalnega programa.



2: Pot med Legnom in centrom

Oprema: obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled ulice: dober

Splošna ocena: 5 od 5 😊

Breg ob Pohorski cesti je dobro opremljen. Grafiti v podhodu pod obvoznico niso moteči, saj je le-ta kratek in svetel.



3: Bližnjica skozi območje bolnice
 Oprema: ne obstaja
 Varnost: dobra
 Udobnost: slaba
 Spremljevalni program: ne obstaja
 Izgled poti: slab (prekinjenost z ograjo)

Splošna ocena: 1 od 5 ☹️

Območje bolnišnice je neprehodno, zato morajo pešci narediti znaten ovinek mimo nje, s čemer se jim pot bistveno podaljša.



4: Francetova cesta
 Oprema: samo koši za smeti
 Varnost: dobra
 Udobnost: dobra
 Spremljevalni program: ne obstaja
 Izgled poti: srednji
 Splošna ocena: 3 od 5 😊

Francetova cesta je dobro vzdrževana, poti za pešce so dovolj široke. Spremljevalnega programa na njej ni, urbana oprema je skromna, zato daje ta cesta pust vtis.



5: Meškova ulica
 Oprema: obstaja
 Varnost: dobra
 Udobnost: dobra
 Spremljevalni program: obstaja
 Izgled ulice: dober

Splošna ocena: 5 od 5 😊

Meškova ulica je dobro urejena. Poleti na njej primanjkuje sence, kamor se lahko pešci umaknejo pred vročino. Parkiranje ne bi bilo potrebno.



6: Glavni trg
 Oprema: obstaja
 Varnost: dobra
 Udobnost: dobra
 Spremljevalni program: obstaja
 Izgled ulice: dober

Splošna ocena: 4 od 5 😊

Pot skozi staro mestno jedro je prijetna, saj je bilo v preteklosti vloženega veliko truda v urejanje tamkajšnjih peš površin. Vendar je Glavni trg že zrel za prometno prenovo, ki bi dala nov utrip in ambient temu delu mesta.



7: Koroška ulica
 Oprema: obstaja
 Varnost: dobra
 Udobnost: dobra
 Spremljevalni program: ne obstaja
 Izgled ulice: dober

Splošna ocena: 4 od 5 😊

Šolarji imajo na voljo malo prometno in prijetno Koroško ulico kot povezavo do Šolskega centra Slovenj Gradec.



8: Podgorska cesta sever
 Oprema: ne obstaja
 Varnost: srednja (ozek pločnik)
 Udobnost: slaba
 Spremljevalni program: ne obstaja
 Izgled ulice: slab

Splošna ocena: 1 od 5 😞



9: Podgorska cesta jug
Oprema: ne obstaja
Varnost: srednja (ozek pločnik)
Udobnost: slaba
Spremljevalni program: ne obstaja
Izgled ulice: slab

Splošna ocena: 1 od 5 ☹

Pešci, ki potujejo med NamaNovo in pokopališčem imajo na voljo prometno zelo obremenjeno Podgorsko cesto. Omenjena cesta je ponekod obdana z visokimi zidanimi ograjami kar zmanjšuje možnost kvalitetnih pogledov, pločniki pa so tako ozki, da je med pešačenjem na njem nemogoče prehiteti osebo, ki potiska otroški voziček.

Peš povezava Legensko naselje–center–Podgorska cesta je pešcem prijazna na severnem območju, najbolj kritično pa je območje Podgorske ceste.

Soseska S8–Štibuh–Muratova ulica

Povezava povezuje jugozahodni in jugovzhodni del mesta. Dolga je 1,1 km, razlika med najvišjim in najnižjim delom poti je 15 m. Med sabo povezuje od vzhoda proti zahodu sosesko S8, območje Šolskega centra, in sosesko okoli Podgorske ceste. Največji interes za uporabo poti imajo šolarji, ki bi potujejo iz soseske S8, območja Podgorske ceste in Starega trga proti Štibuhu. Prav tako je pot uporabna za pešce, ki potujejo od ene do druge omenjene soseske oziroma do prijetne sprehajalne poti ob Suhodolnici ali do pokopališča.



1: Soseska S8

Oprema: obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: obstaja

Izgled ulice: dober

Splošna ocena: 5 od 5 😊

Povezava je na območju Homšnice in soseske S8 dobro urejena. Pešci so tukaj ločeni od motornega prometa, v karejih soseske pa se odvijajo živahne aktivnosti (sprehajanje, igra otrok).



2: Pot preko Homšnice

Oprema: obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled poti: dober

Splošna ocena: 5 od 5 😊

Most preko Suhodolnice.



3: Štibuh

Oprema: obstaja

Varnost: vprašljiva (ozek pločnik)

Udobnost: slaba

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled ulice: srednje dober (ozek pločnik)

Splošna ocena: 2 od 5 😊

Od Homšnice do Podgorske ceste je pločnik preozek. Po drugi strani pa je omenjeni pločnik tlakovan, kar pa daje prijeten vtis. Tudi med Prvo osnovno šolo in Podgorsko cesto je pločnik preozek.



4: Prehod preko Podgorske ceste

Oprema: obstaja

Varnost: vprašljiva (odsotnost enega prehoda za pešce)

Udobnost: slaba

Spremljevalni program: obstaja

Izgled ulice: srednje dober

Splošna ocena: 2 od 5 😊

Na križišču Podgorske ceste z Gozdno potjo bi prav prišel dodatni prehod za pešce, trenutno je ta zarisan na vseh krakih križišča, razen na severnem kraku. Takšna ureditev podaljšuje poti za pešce. Poleg tega ima to križišče velike zavijalne radije, kar podaljšuje njihove poti.



5: Muratova ulica

Oprema: delno obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled ulice: dober

Splošna ocena: 4 od 5 😊

Muratova ulica je bila pred kratkim dobro prenovljena. Robniki so posneti, kar povečuje udobje hoje, ograje so enotne, videz ulice je zelo urejen, vendar bi kakšna klop tudi prav prišla

Peš povezava S8–Štibuh–Muratova ulica je pešcem prijazna na vzhodnem in zahodnem delu, osrednje območje je pešcem manj prijazno.

Soseska S8–center–Kuharjev park

Povezava povezuje jugovzhodni in zahodni del mesta. Dolga je 1,1 km, razlika med najvišjim in najnižjim delom poti je 14 m. Med sabo povezuje od severa proti jugu območje centra, bolnišnico, sosesko med Iršičevo ulico in Celjsko cesto, ter sosesko S8. Pot je uporabna za šolarje, ki pešočijo iz centra do Druge osnovne šole, šolarje, ki potujejo od S8 do Gimnazije ali Glasbene šole ter pešce, ki potujejo med sosesko S8 in centrom ter Kuharjevim parkom.



1: Celjska cesta pri S8

Oprema: manjkajo klopi

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled ulice: dober

Splošna ocena: 4 od 5 😊

Povezava je ob Celjski cesti pri soseski S8 dobro urejena. Pešci so večinoma dovolj ločeni od motornega prometa, prostora za gibanje je dovolj, vendar urbane opreme na njej ni dovolj (manjkajo klopi).



2: Celjska cesta pri Gosposvetski
 Oprema: zelo redka
 Varnost: srednja (ozek valoviti pločnik na severni strani ceste)
 Udobnost: srednja (gosti motorni promet)
 Spremljevalni program: obstaja
 Izgled ulice: delno zanemarjen
 Splošna ocena: 3 od 5 😊

Stanje Celjske ceste je slabše v bližini križišča z Gosposvetsko cesto. Tam preidejo pešceve površine iz parkovne poti na pločnik, ki pa postane na severni strani ceste ozek in valovit (to pomeni, da se spusti ob vsakem individualnem uvozu na nivo cestišča). Zaradi gostega motornega prometa na omenjeni cesti je po tako ozkem pločniku neprijetno hoditi za pešce, za uporabnike invalidskih vozičkov je uporaba te poti lahko nevarna.



3: Iršičeva ulica jug
 Oprema: ne obstaja
 Varnost: dobra
 Udobnost: slaba
 Spremljevalni program: ne obstaja
 Izgled ulice: slab
 Splošna ocena: 2 od 5 😊

Iršičeva ulica je na svojem južnem delu degradirana. Fasade stavb ob njej večinoma niso vzdrževane.



4: Iršičeva ulica sever
 Oprema: delno obstaja
 Varnost: dobra
 Udobnost: slaba
 Spremljevalni program: ne obstaja
 Izgled ulice: srednje dober
 Splošna ocena: 2 od 5 😊

Iršičeva ulica je na severnem delu ravna in preprosta, kar pa za pešce deluje dolgočasno, saj tudi urbane opreme na njej ni veliko.



5: Partizanska pot

Oprema: delno obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled ulice: srednje dober

Splošna ocena: 2 od 5 ☺

Partizanska cesta je tudi preprosta in ravna in zato deluje za pešce dolgočasno. Ob njej ni urbane opreme, je pa drevored.



6: Bližnjica Partizanska pot – OŠ

Oprema: ne obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: srednja

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled poti: srednje dober

Splošna ocena: 2 od 5 ☺

Od Partizanske poti se cepi neurejena pešpot, ki vodi proti Drugi osnovni šoli. Ob suhem vremenu je ta pot uporabna, v mokrem vremenu pa je verjetno treba ubrati daljšo pot, da si pešci ne premočijo čevljev.



7: Gosposvetska cesta

Oprema: obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: obstaja

Izgled ulice: dober

Splošna ocena: 5 od 5 😊

Gosposvetska cesta je dobro preurejena in vzdrževana. Deluje kot skupni prometni prostor in ima vso potrebno urbano opremo.



8: Trg Svobode

Oprema: obstaja

Varnost: dobra

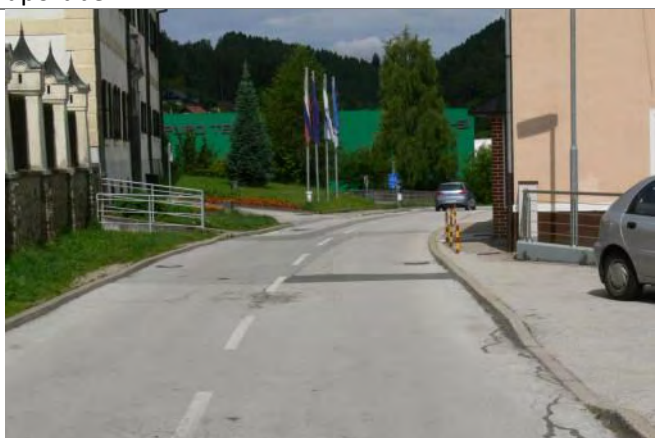
Udobnost: dobra

Spremljevalni program: obstaja

Izgled ulice: dober

Splošna ocena: 5 od 5 😊

Trg Svobode je zelo dobro urejen in je za pešce v pozidanem delu mesta najbolj prijazen in uporaben.



9: Šolska ulica

Oprema: obstaja

Varnost: dobra

Udobnost: dobra

Spremljevalni program: ne obstaja

Izgled ulice: kaotičen

Splošna ocena: 2 od 5 😊

Šolska ulica deluje zanemarjeno in vizualno kaotično. Na njej se prepletajo parkirišča, ograje in pločniki, razen občinske uprave in grajskega parka tukaj ni spremljevalnega programa.

Peš povezava soseska S8–center–Kuharjev park je pešcem prijazna na južnem območju, njen osrednji del deluje pusto, v centru je odlično urejen, med peš cono in Kuharjevim parkom deluje zapostavljeno.

Stanje omrežja peš povezav v ostalih pomembnih naseljih

Pameče

Glavna peš povezava v Pamečah je že opisana v prejšnjem poglavju (stanje medkrajevnih peš povezav – glavna peš povezava premore samo pločnik in nič urbane opreme, motorni promet na njej je dokaj gost). V Pamečah (in niti v Trobljah) ne obstaja prostor za javno zbiranje, kjer bi se pešci lahko srečevali. Posledično imajo pešci manj razlogov, da se po naselju sprehajajo peš, saj je, kot omenjeno, tudi glavna prometna povezava v naselju pretežno prilagojena uporabi osebnih vozil.

Podgorje



Slika 73: Glavna peš povezava v Podgorju

Osrednja peš povezava v Podgorju poteka od avtobusnega postajališča na regionalni cesti št. 696 do župnijske cerkve Sv. Urha. Del poti poteka po pločniku, del pa poteka po asfaltnem cestišču. Motorni promet na delu ceste, kjer ni pločnika, ni gost. Od urbane opreme je prisotna samo tabla za obvestila, ostale urbane opreme ni prisotne. Javna razsvetljava obstaja. Javno zbirališče v Podgorju ne obstaja, tako, da tudi tukaj pešci nimajo na voljo javnega uličnega prostora, kjer bi se lahko umaknili od motornega prometa.

Šmartno pri Slovenj Gradcu

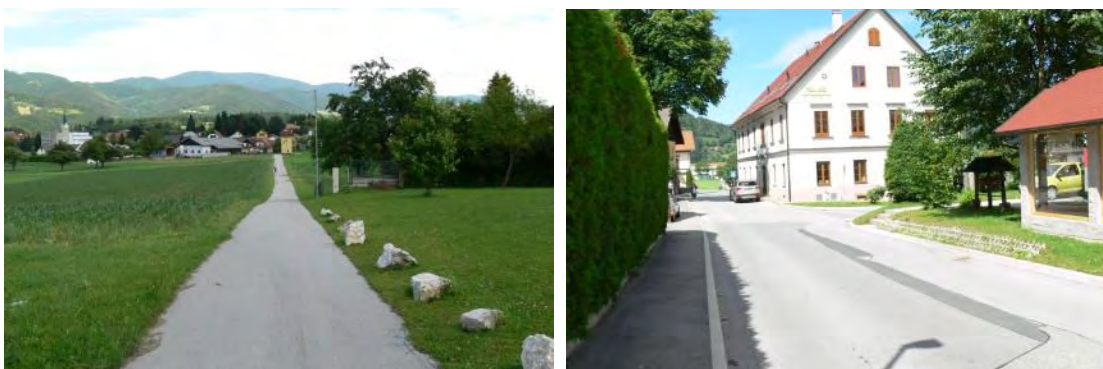


Slika 74: Glavna peš povezava v Šmartnem pri Slovenj Gradcu

Osrednja peš povezava v Šmartnem pri Slovenj Gradcu poteka od križišča z državno cesto G1-4 do župnijske cerkve sv. Martina. Pot poteka po pločniku, ki je na južnem delu naselja prijetno širok (2 m širine). Vendar se omenjeni pločnik zoža v bližini cerkve sv. Martina. Na tem delu ceste se tudi pojavijo sredinske ločilne črte, ki voznikom motornih vozil zagotavljajo, da je cesta dovolj široka, kar pa vzpodbuja hitrejšo omenjenih vozil. Del peš povezave poteka tudi po pasu za pešce.

Urbana oprema je pri avtobusnem postajališču, pred župnijsko cerkvijo in pri počivališču na poti za pešce in kolesarje po nekdanji železniški progi. Javna razsvetljava je urejena. Javno zbirališče je pred cerkvijo Sv. Martina, vendar je urbana oprema (klop) tam neudobno postavljena (za parkirnim mestom). Je pa urbana oprema v Šmartnem številčnejša, kot v vseh ostalih manjših občinskih naseljih.

Stari trg



Slika 75: Glavna peš povezava v Starem trgu

Osrednji del Starega trga ponuja odlično povezavo do jedra mesta Slovenj Gradec. Pot poteka po pešpoti med njivami in travniki. Med Starim trgom in robom mesta je pot dolga 430 m, kar je za pešce privlačna razdalja za hojo. Najbolj problematičen je potek glavne ceste skozi Stari trg, saj omenjena cesta deluje kot zahodna obvoznica Slovenj Gradca. Motorni promet na njej je

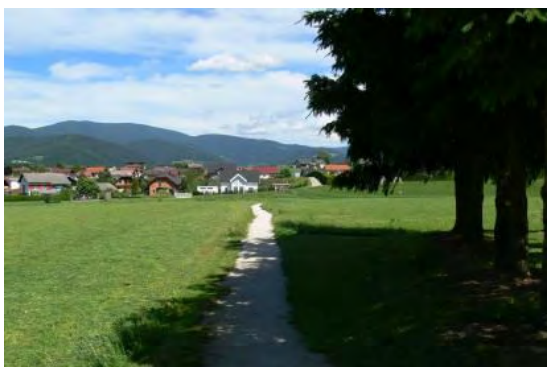
posledično gost, cesta pa je preozka za obojestranski pločnik. Zaradi gostega prometa je težje prečkati cesto in tako doseči sicer ozek pločnik.

Preko travnikov poteka neuradna bližnjica do napajalnih ulic znotraj novejšega dela naselja (glej sliko 76).



Slika 76: Bližnjica preko travnika v Starem trgu

Povezava med Starim trgom in pokopališčem ima močan potencial, kajti ta poteka po prijetni pešpoti (glej sliko 77), vendar morajo pešci kljub temu delati večji obhod, da pridejo do omenjenega pokopališča. Pri Suhodolnici namreč manjka brv, ki bi povezala pokopališče z omenjeno potjo. Po podatkih MO Slovenj Gradec je ta že pričela z aktivnostmi vzpostavitve brvi.



Slika 77: Pot v smeri pokopališča Stari trg

V naselju je javna razsvetljava, vendar urbane opreme (klopi, koši, smerokazi, table z obvestili) ni. Javno zbirališče bi lahko bilo urejeno na obstoječem občinskem parkirišču v jedru naselja.

4.1.4.6.4 Javne površine v mestu Slovenj Gradec

Podrobnejša analiza urejanja javnih površin zajema centralno mestno območje (Glavni trg, Trg svobode in ulice v neposredni bližini teh dveh trgov).



Slika 78: Podrobnejše območje analize peščenja in urejanja javnih površin

Splošno

Pri urejanju in oblikovanju javnih površin ne gre zgolj za stvar osebnega okusa, ampak mora površina kot taka izpolnjevati določene kriterije in merila.

Minimalni standardi, kriteriji in merila, ki določajo ali pa opredeljujejo trg kot kakovosten so naslednji:

- dostop in povezave;
- uporaba in dejavnosti;
- podoba, udobje, varnost;
- možnost socializacije.

Posamezni parametri za določanje kvalitete:

- dodatna oprema (dovolj velika in primerna mesta s sedežnimi in komunikacijskimi sredstvi);
- dosegljive in označene sanitarne naprave;
- stik z naravo;
- življenje znotraj 300 m razdalje od javnega prostora;
- lokalni in okoliški parki;
- parki;

- količina odprtega prostora;
- kakovost odprtega prostora (procent vegetacije: procent grajenega);
- dostopnost – povezava z omrežjem;
- potrebe posebnih skupin (ženske, otroci, invalidi, starejši, samski, družine);
- naklon površin;
- širina prostorov;
- "uporabno za vse";
- orientacijski sistem;
- prisotnost opreme (točke srečanj);
- orientacija v povezavi s soncem;
- višinska razlika (topografsko);
- razgledi, vedute;
- kje so glavna središča dejavnosti;
- robovi in stik z okolico.

Če pogledamo podrobneje se lahko vprašamo: "Kaj naredi trg kakovosten?"



Slika 79: Kaj naredi trg kakovosten? (vir:: <http://www.pps.org/reference/grplacefeat/>, 2016)

Dobro oblikovani prostori zvišujejo meščanski ponos, izboljšujejo socialno vključevanje, zmanjšujejo strah pred kriminalom in zmanjšujejo stopnjo kriminala, zvišujejo stopnjo fizičnega in mentalnega zdravja, izboljšujejo učinkovitost porabe zemljišč, zmanjšujejo odvisnost od avtomobila, zmanjšujejo količino odpadkov, izboljšujejo občutek ugodja in pripadanja ter zagotavljajo vitalnost.

Dobro oblikovani prostori so jasni in prijetni, taki prostori pa so dobri tudi za posel. Študije kažejo, da dobro oblikovan javni prostor poveča posel trgovinam do 40%², izboljšave v kvaliteti oblikovanja ulice pa dodajo 5% vrednostim stanovanj in višini najemnin³.

Pomembno se je zavedati kvalitete posameznih detajlov, ki lahko:

- ustvarijo (ali uničijo) prostor;
- stimulirajo najemnike, skupnost in lokalno upravo k visokim standardom (kulturi) uporabe prostora;
- dovoljujejo vsem uporabnikom prostora njegovo uživanje na uravnotežen in učinkovit način ter
- ustvarjajo in vzdržujejo vrednost lokacije.

Najboljši javni prostori imajo pogosto vozlišča aktivnosti (npr. gostinski vrtovi, tržnice) dopolnjena z mirnimi območji za počivanje in opazovanje ter manjšimi območji za igro. Določanje lokacije posamezne aktivnosti zahteva opredelitev do naslednjih kriterijev:

- vidnost – omogoča ljudem pregled preko prostora, pri čemer jim je dana možnost izbire zadrževanja v relaciji do aktivnih vozlišč;
- orientacija – sončni prostori odprti proti jugu in zaščiteni prostori;
- možnosti in oprema za sedenje in ustavljanje na vozliščih;
- prostori za igro otrok.

² The Value of Public Space, 2004, CABI

³ Paved with gold, 2007, CABI

Analiza javnih površin

DOSTOP IN POVEZAVE	UPORABA IN DEJAVNOSTI	PODOBA UDOBJE IN VARNOST	MOŽNOST SOCIALIZACIJE
Kontinuirano	Zabavno	Varno	Raznoliko
Dostopno	Aktivno	Čisto	Oskrbljeno
Povezljivo	Vitalno	Zeleno	Sodelovalno
Berljivo	Posebno	(Peš) dostopno	Sosedsko
(Peš) dostopno	Realno	Sedenje	Ponosno
Priročno	Uporabno	Umirjeno	Prijazno
	Avtohtono	Očarljivo	Interaktivno
	Proslave	Privlačno	Dobrodošlo
	Trajnostno	Zgodovinsko	

Tabela 18: Kriteriji in merila (v mestu Slovenj Gradec prisotno – odebeljen tisk)

Več kriterijev in meril kot prostor izpolnjuje boljši je. Jasno pa je da prostor ne more izpolnjevati vseh meril ali ustrezati vsem kriterijem, ker tudi ne izpolnjuje vseh funkcij hkrati.

Javni prostor v mestu Slovenj Gradec je pogosto neartikuliran in zaseden s t.i. urbano opremo ter drugo ulično opremo, ki obsega vse od stebričkov, klopi, ograj, rešetak, razsvetljave, oglasnih panojev, kolesarskih stojal, kioskov, opreme posameznih gostinskih vrtov (senčniki, mize, stoli, klopi, gugalnice, ...) in podobno. Lastniki in upravljavci opreme so različni, med njimi ni koordinacije, njihovi premisleki o postavitvi opreme pa so usmerjeni v zadovoljevanje prometnih in drugih tehničnih zahtev. Veliko boljše rezultate ponuja pristop, ki koordinira vzdrževalne, upravljaljske in oblikovalske strategije s strategijo postavljanja opreme.

Če se najprej osredotočimo na pešpoti preko omenjenih trgov (Glavni trg, Trg svobode) in ulic v neposredni bližini, ugotovimo, da so površine urejene, primerne za hojo in da jih je dovolj. Povezave so dobre, vodijo do smiselnih ciljev in so vsekakor zaželeno. Omenjeno centralno mestno območje je dostopno in omogoča peš prehajanje iz različnih koncev. Poti so povezane in razumljive, za uporabnika enostavno berljive, ljudje se v prostoru znajdejo.

Kljub vsemu pa ostaja ovira, ki samemu centralnem mestnem območju onemogoča izpolnitev osnovnih funkcionalnih dejavnosti, ki bi jih tovrstni centralne prostori naj imeli oziroma izpolnjevali – avtomobili in do neke mere slabo opremo pešpoti.

Celotni Glavni trg je namenjen parkirnim površinam in je posledično tudi prevozen, to pa bistveno vpliva na rabo omenjenih javnih površin. Lijakasta srednjeveška zasnova trga postane skoraj v celoti neprepoznava, ker hojo in pogled pešca iz vseh strani omejujejo avtomobili in delno tudi visoka drevesa.



Slika 80: Os glavnega trga – v večini so površine namenjene avtomobilom

Glavni trg kot osrednja mestna površina z bogato zgodovinsko in kulturno vsebino nikakor ne more zaživeti. In če pogledamo še naprej, zaradi tega ne more opravljati svoje osnovne funkcije, ki pa je vsekakor trg.⁴

Trenutno pa gre v tem primeru bolj za parkirno površino, kot pa trg po osnovnem pomenu besede.

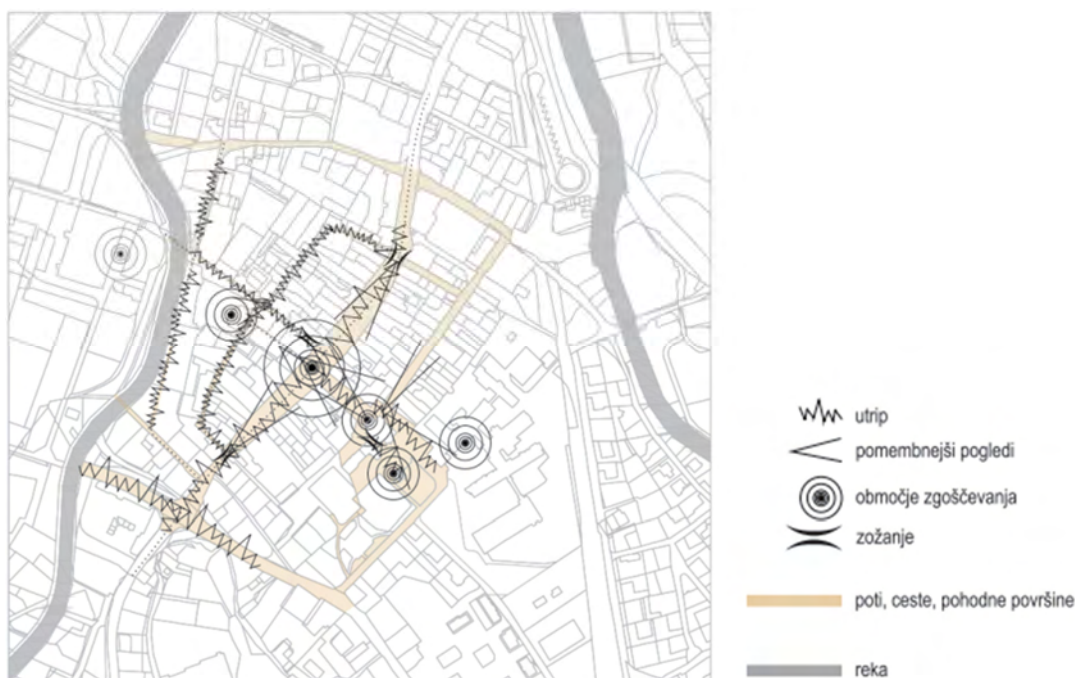
Pešec se mora zato osredotočati na eksplicitno določene površine, ki jih uporablja za hojo (levo in desno vzdolž trga – ob fasadah) pri prečkanju pa seveda sme uporabljati zgolj prehode za pešce. Posledično to pomeni, da lahko aktivno uporablja približno 25% površine trga (slika 81). Dva posamezna koridorja vzdolž obeh strani trga in prehode, ki pa dejansko niso površina zadrževanja.



Slika 81: Koridorji za pešca – aktivne površine

⁴ Po SSKJ – je **trg** -a m (r̂ r̂) **1.** navadno odprt prostor, obdan s stavbami, primeren za sestajanje, zbiranje ljudi. (vir: http://bos.zrc-sazu.si/cgi/a03.exe?name=sskj_testa&expression=trg, 2016)

Po drugi strani, pa za Trg svobode lahko rečemo, da se zgodi ravno nasprotno. Večja prostrana površina, sodobno oblikovana, z urbano opremo in brez parkiranja. Kljub temu se na samem trgu zgodi to, kar si za trg seveda ne želimo. Deluje prazno in zdi se da ga pešci (pre)malo uporabljajo. Pešci, običajno uberejo desno in levo stran ob fasadi in drevesih (kot na Glavnem trgu) na osrednjo površino, pa si nekako ne upajo (redko kdo prečka trg po diagonali). Kljub temu, da je trg v celoti namenjen pešcu, ne živi. Je pa res, da temu prostoru manjkajo dodatne funkcionalne vzpodbude (zadrževanje, igranje, gibanje, srečevanje, ...).



Slika 82: Prikaz pešpoti in območij zgoščevanja

Seveda je v samem središču mesta več območij zgoščevanja (funkcij in uporabnikov), kar pripomore k rabi javnih površin.

Če se osredotočimo v prvi vrsti na Glavni trg je iz analize razvidno, da je trg sam po sebi dostopen za različne uporabnike. Izpolnjuje funkcijo povezovanja z drugimi trgi, ulicami ipd. Je peš dostopen ter vsekakor za uporabnike priročen saj je lociran v samem središču mesta. Ustavi se pri kontinuiteti: osrednja os – prometna poteza čez celoten trg le-tega razdeli na dva dela. Kar praktično pomeni, da mora pešec poiskati prehod in velik del trga zato ne uporablja ali pa krši prometno varnostna pravila in prečka trg-cesto kjerkoli je zanj najugodnejše.

Tudi sama berljivost trga (pešec od daleč prepozna možna prehajanja, smeri, pomembne objekte, prostore za oddih, lahko se orientira, ipd.) je zelo omejena. Zaradi visokih dreves in parkiranih avtomobilov ter nepregledne količine različne urbane opreme, se zmanjša vidljivost in jasnost površine kot take. Pešec se mora umikati različnim oviram (javna oprema, nepravilna parkiranja) ali hkrati pa postanejo te ovire del njegove izkušnje trga (pije kavo ob parkiranem neugasnjem avtomobilu – hrup, izpušni plini ...).

Iz različnih vidikov smo analizirali posamezne problematične točke trga. Nekaj teh je s komentarjem predstavljeni na spodnjih fotografijah.



Slika 83: Primer analize na izbranem območju

1. **Vstop na trg** je za pešca razmeroma težaven saj pri tem naleti na več ovir. Ovire sredi pločnika (drog javne razsvetljave), različni višinski nivoji brez oznak in ograje (spusti do dostopov v trgovino), različni reklamni panoji, stojala za kolesa (ko je na njih parkirano kolo pešec skoraj ne more mimo). Ob tem se zdi da je za avtomobile odlično poskrbljeno – razen s samo hiško za pobiranje parkirnine.



Slika 84: Vstop na Glavni trg

2. **Prehodi na trgu za različne uporabnike.** Prehodov je veliko širine prehodov pa so izredno majhne. Če pešec išče drugačne poti, običajno naleti na druge ovire (višinska in strukturna razlika v tlaku, ...). Očitno je, da so uporabniki različni od mladih družin do starejših in invalidov in pri svojih potovanjih uporabljajo različne "pripomočke".



Slika 85: Preozke širine prehodov za različne uporabnike.

3. **Površina za pešce** je izjemno ozka; ne samo glede na samo širino poti, ampak tudi z vidika zaznave. Pešec prostor zazna kot ulico in ne kot trg (senčniki, oprema lokalov, drevesa, parkiranje).

Dodaten problem predstavlja nepravilno umeščena urbana oprema (koši zraven miz), parkiranje preblizu območja gostinskega lokala, preozka pot – posledična možnost zaletavanja uslužbencev gostinskih lokalov in pešcev, ovire na poti za pešce (stopnice v lokal), ki so slabo ali celo niso označene, vožnja z skuterji po površinah za pešce, ...



Slika 86: Površina za pešce

4. **Nemogoči prehodi preko cestišča** na osrednjem delu trga. Količenje – da se omeji parkiranje, veliko različne urbane opreme. Prostor v veliki meri prilagojen prometu.



Slika 87: Nemogoči prehodi

5. Posledica neurejenega prostora – pešec uporabi svojo pot.



Slika 88: Pešec uporabi svojo pot

6. **Neprimerno parkiranje koles** zaradi nepravilno umeščene urbane opreme (stojala za kolesa na določenih mestih manjkajo ali pa so postavljena na območjih kjer jih uporablja/potrebuje manj uporabnikov).



Slika 89: Neprimerno parkiranje koles

7. **Dovolj prostora za pešce**, vendar ta zaradi drugih dejavnikov postane manj kvaliteten kot bi lahko bil in ne izkoristi svojega potenciala. Veliko urbane opreme, ki je zaradi situacije manj vidna (spomenik je čisto skrit).



Slika 90: Širok prostor za pešce, postane manj kvaliteten in ne izkoristi svojega potenciala

8. **Spomeniki** so sicer primerno umeščeni v prostor, vendar zaradi neprimerne parkiranja (preblizu spomenikom) in cestišča v neposredni bližini ne pridejo do izraza. V izogib »divjemu« parkiranju so okrog spomenikov postavljena korita, ki vse skupaj še poslabšajo in ne pripomorejo k boljši zaznavi trga ali samega spomenika. Spomenik kot tak tudi ne deluje kot točka srečevanja ali orientacije ker je težko dostopen in se v nepregledni situaciji, kljub svoji velikosti, skoraj izgubi.



Slika 91: Spomenik

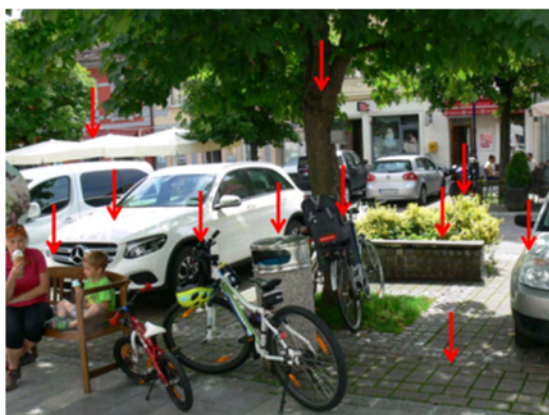
9. **Prijetna rešitev urbane opreme** – klopi pod drevesom, ne zaživi, ker so parkirani avtomobili v neposredni bližini. Prostor tako ne deluje prijetno (kljub senci) niti varno (parkiranje in cestišče). Koši v bližini klopi so seveda zaželeni, vsekakor pa postavitev tik

ob klop ni primerna. Pogled na celotno situacijo sporoča, da sta avtomobil in koš v tem primeru bistveno pomembnejši kot klop in kotiček za oddih. Neprijetne vonjave, hrup avtomobilov in nepreglednost pod točno katerim drevesom uporabnik sedi ne pripomorejo k temu, da bi se uporabnik z veseljem odločil za počitek ali srečanje ravno tukaj.



Slika 92: Klop pod drevesom in koš.

10. Uporabnik prostor uporablja do neke mere po načelu **"tako, da mi je najlažje"**. Kolo parkira pri klopi ali ob drevesu (kolesarskega stojala ni v neposredni bližini) in sede na najbližjo klop v senci. Klop za drevesom sameva, ker je občutek na njej bistveno manj varen (mamica z otrokom sede dlje od cestišča) in od tam človek, razen na cesto in parkirišče, nikamor ne vidi. Interakcija med ljudmi (srečanje znanca) je od tam skoraj nemogoča.



Slika 93: Zasedenost prostora.

11. Pogled na ta prostor iz drugega zornega kota po drugi strani pokaže **velik kvaliteten prostor, ki ga v največji meri omejujejo parkirani avtomobili**. Iz te strani so vidne tudi fasade in spomeniki. Za pešca je ta prostor pomemben in lep. Urbana oprema je kvalitetna, vendar v več primerih na napačnih mestih. Razumljivo je, da je pot v osnovi namenjena pešcu – hoji iz enega konca na drugega, iz tega je razvidno da se ponudnik gostinske storitve lahko omeji zgolj na "dve klopi". Če območje ne bi bilo namenjeno parkiranju in vožnji se prostor lahko bistveno drugače izkoristi.



Slika 94: Pogled na prostor iz drugega zornega kota.

12. **Vhod v podhod in podhod sam** mora v osnovi zadostiti 4 kriterijem: varnosti, čistoči, preglednosti in urejenosti. Poseben poudarek na tem mestu si vsekakor zasluži varnost, pri čemer je med najpomembnejšimi pravilna osvetlitev. Podhod, ki je primerno osvetljen bo pritegnil več pešcev, kot takšen ki to ni. Ljudje uberejo pot skozi podhod v večini primerov samo takrat, ko se v njem počutijo varne, tudi če je ta pot bistveno krajša. Ob večernih urah je to še večji problem. Tudi preglednost je pri tem zelo pomembna. Pešec, ki že od daleč vidi izhod iz podhoda ga večkrat uporabi. Oglasni panoji na zunanji fasadah ob podhodih so logična posledica dejavnosti v notranjosti, pri tem pa je nujna grafična enotnost v umirjenih barvnih tonih, ki se lahko zahteva že pri oddajanju prostorov.



Slika 95: Privlačnost podhoda

13. **Uporabniki Trga svobode** svoje poti v veliki meri omejujejo na del ob fasadah hiš, sredina trga sameva. Na sliki je razvidno tudi pomanjkanje določenih možnosti uporabe, ki jih dober trg ponuja – javno stranišče s previjalnico na območju obeh trgov.



Slika 96: Trg svobode

14. **Parkiranje med gostilniškimi vrtovi**, ki segajo do cestišča. Nekvalitetno, nepregledno, omejeno za ene in druge, neprimerna oprema, ... Ogromen prostor, velik potencial v celoti neizkoriščen na račun pešca in uporabnika.



Slika 97: Kdo je za ta prostor pomembnejši in nujnejši?

Sklep

Glede na anketo "Ubranstvo bivanja"⁵ iz leta 2015, so meščani sami prepoznali štiri osnovne elemente, ki jih vsako mesto, predvsem pa njihovo potrebuje. To so: park, otroška igrišča, pločniki in kolesarske steze. Prepoznali pa so tudi dejstvo, da je javna odprta površina nujno potrebna in pomembna za različno strukturo prebivalstva⁶ (mlade družine, otroci, mladostniki,

⁵ Anketa »Ubranstvo bivanja«, poročilo o izvedbi ankete v MO Slovenj Gradec, stran 9

⁶ Anketa »Ubranstvo bivanja«, poročilo o izvedbi ankete v MO Slovenj Gradec, stran 10

starostniki, turisti, domačini, invalidi,...). Zelo zgovoren podatek je tudi (poleg drugih), da je 97% ljudi na vprašanje "Kaj od naštetega sodi ali bi sodilo v prostor na spodnji sliki?" odgovorilo, da sodijo na to sliko ljudje⁷.



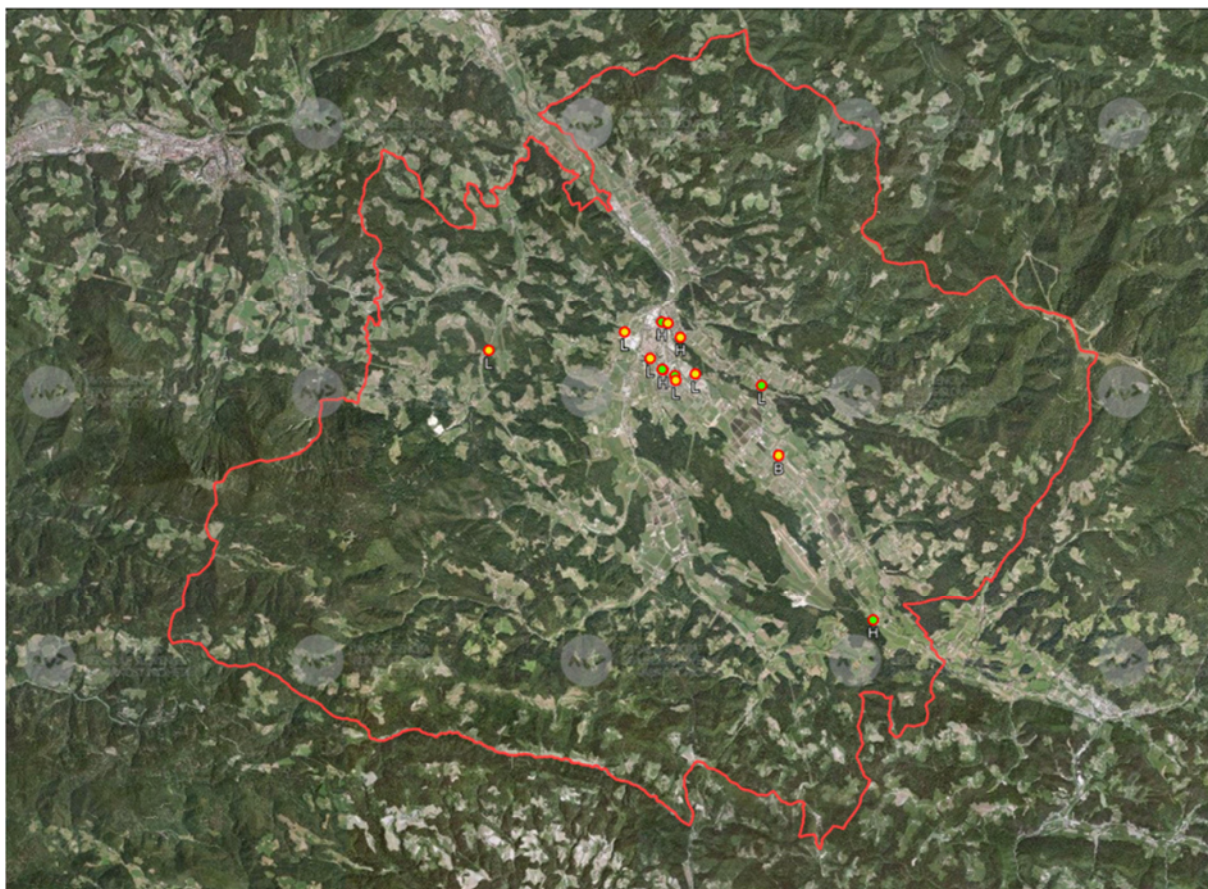
Slika 98: "Kaj od naštetega sodi ali bi sodilo v prostor na spodnji sliki?" - rezultati ankete (Trajnostna urbana ..., 2015)

4.1.4.6.5 Prometna varnost pešcev v Mestni občini Slovenj Gradec

Po podatkih Generalne policijske uprave je bilo v času od 1. 1. 2013 do 31. 12. 2015 na območju Mestne občine Slovenj Gradec obravnavanih 488 prometnih nesreč.

Od leta 2013 je bilo v prometnih nesrečah udeleženih 14 pešcev. Na sliki 99 so prikazane lokacije prometnih nesreč z udeležbo pešca za obdobje 2013–2015. Razvidno je, da se nesreče pri katerih je udeležen pešec praviloma zgodijo v urbanem mestnem območju. Zaradi večje koncentracije pešcev je to pričakovano.

⁷ Anketa »Ubranstvo bivanja«, poročilo o izvedbi ankete v MO Slovenj Gradec, stran 12



Slika 99: Lokacije prometnih nesreč z udeležbo pešca, obdobje med leti 2013–2015: H-huda telesna poškodba, L-lažja telesna poškodba, B-brez poškodbe (vir: AVP, <http://nesrece.avp-rs.si/>, 2016)

Pregled trenda prometnih nesreč, pri katerih je udeležen pešec, je od leta 2002 relativno stabilen. Na letni ravni je od leta 2002 na leto evidentiranih od 3 do 9 nesreč.



Slika 100: Gibanje števila prometnih nesreč v katerih je bil udeležben kolesar ali pešec (vir: AVP, <http://nesrece.avp-rs.si/>, 2016)

Splošna prometna varnost

V zadnjih letih se je v občini pričelo z izvajanje ukrepov omejevanja osebnega motornega kolesarjev (enosmerne ulice, gradnja prebojev, urejanje poti za pešce, ...) in izvajanje ukrepov umirjanja prometa (ležeči "policaji", mini krožišča, ...). S tovrstnimi ukrepi se pešci počutijo varnejše.



Slika 101: Most za pešce



Slika 102: Primerna ureditev za pešce, predvsem za starejše in invalide – nizek robnik, pločnik v eni ravnini



Slika 103: Urejena pešpot ob Mislinji



Slika 104: Peš preboj na Legnu



Slika 105: Primerna ureditev - vizualna motnja upočasní voznika



Slika 106: Ureditev v Tomaški vasi

Varnost pešcev v MO Slovenj Gradec je v splošnem dobra. Je še vedno zelo veliko ureditev pri katerih je pešec v povsem podrejenem položaju in pri katerih se pešec počuti ogrožen. Oboje odvrta občane od hoje. Slabšo varnost pešcev pogojujejo naslednje ureditve:

- "kanaliziranje" različnih vrst prometa, pešcem se sicer namenja ločena površina, ki je včasih tudi preozka in neprimerno urejena (valovita niveleta pločnikov zaradi uvozov), avtomobilom pa se pušča prosta pot, tako da lahko (kljub signalizaciji) razvijejo visoke hitrosti, pešci so pri tem ogroženi pri prečkanju ceste in pri sestopu na vozišče, v primeru prehitevanja drugega pešca ali parkiranju na pločnik;
- na določenih lokacijah, predvsem na dolгих cestnih potezih, je premalo prehodov za pešce, prehodi za pešce niso v nivoju (dvignjeni prehodi za pešce);
- kolesarji se na vozišču ne počutijo varne (ni označbe za skupno prometno površino avto/kolo, ni umirjanja prometa), zato se vozijo po pločnikih in ogrožajo pešce;
- ureditve podrejene motornemu prometu:
 - ni večje javne površine namenjene pešcem – peš cone (le manjša na Trgu svobode);

- pri semaforizaciji so premajhni intervali zelene luči za pešce in zelena luč gori prekratek čas (povprečno 9 s/35 s);
- urejanje parkirišč, kjer se le da;
- na večjih parkiriščih (na območjih nakupovalnih središč, v proizvodni coni, tudi na javnih parkiriščih) ni urejenih poti in prehodov;
- velike površine za motorni promet v križiščih – veliki zavijalni radiji in s tem dolgi prehodi za pešce.



Slika 107: Možne večje hitrosti skozi naselje Pameče



Slika 108: Možne večje hitrosti na Podgorski cesti



Slika 109: Do pokopališča ob vozišču po regionalni cesti (odsek med Starim trgom in pokopališčem)



Slika 110: Možne visoke hitrosti, manjkajo prehodi za pešce



Slika 111: Pri manevrih parkirana vozila ogrožajo pešca

Ranljive skupine

Otroci

V MO Slovenj Gradec so vse osnovne šole (Prva, Druga, OŠ Šmartno pri Slovenj Gradcu s podružnicami) v leti 2014 in 2015 pripravile šolske potovalne načrte, s katerimi so evidentirale potovalne navade šolarjev (kako prihajajo in odhajajo v šolo), vzroke za prihod z avtomobili, interese družin po drugačnem prihodu v šolo, analizirale so šolske poti in nevarne točke ali odseke na njih ter podale predlog drugih ukrepov za trajnostno mobilnost. Šolske potovalne načrte je izdelalo Društvo varnih aktivnih poti.

Na šolskih poteh bi morale ureditve biti podrejen pešcem. Šolske poti so speljane po cestah, ki imajo načeloma izgrajene pločnike, je pa premalo ukrepov umirjanja prometa, dvignjenih prehodov za pešce ipd. Šolarji, ki v šolo kolesarijo, se večinoma vozijo po pločnikih. V samih šolskih okoliših predstavlja velik problem mešanje motornega prometa in pešcev (šolarjev) ob jutranjih prihodih v šolo, kjer prihaja do ogrožanja varnosti ter koncentriranega onesnaženja okolja pred šolo (izpušni plini).



Slika 112: Drugačna ureditev prehoda za pešce na Kopališki ulici pri Drugi OŠ (dvignjen prehod v dvojni funkciji – lažji prehod in ukrep umirjanja prometa) bi povečala prometno varnost

Invalidi

V Mestni občini Slovenj Gradec so posamezna invalidska društva zelo aktivna. Ustanovljen je **Svet invalidov pri Mestni občini Slovenj Gradec** (v nadaljevanju Svet invalidov). Občinski svet je leta 2013 sprejel **Akcijski načrt za neodvisno življenje invalidov v MO Slovenj Gradec za obdobje 2007–2013** (v nadaljevanju Akcijski načrt). Med cilji je tudi oprava vseh tistih grajenih in komunikacijskih ovir, »za katere velja, da onemogočajo ali otežujejo neodvisno življenje invalidov v občini«. Svet invalidov je leta 2009 pripravil elaborat (na podlagi terenskega ogleda) **Invalidom (ne)dostopne poti na poti skozi mesto Slovenj Gradec in njegovo okolico**, v katerem so bile ugotovljene za invalide neprimerne ureditve. Ovire za gibalno ovirane se odpravljajo, je pa nekaj poti še vedno problematičnih oz. preozkih, prestrmih, ni povsod urejenih klančin (v objektih, na peš prehodih) ali pa so neprimerne (preozke, prestrme). Na Glavnem trgu je veliko

mikrourbane opreme, ki predstavljajo oviro ali nevarnost za gibalno ovirane osebe. Na javnih površinah manjkajo tudi ureditve za senzorno ovirane osebe (okvare vida, okvare sluha).

Svet invalidov v poročilu o izvajanja Akcijskega načrta za leti 2014 in 2015 ugotavlja, da je ukrep 7 »Analiza dostopnosti vseh objektov v javni rabi na območju Mestne občine Slovenj Gradec, javna objava podatkov o dostopnosti na spletni strani MO Slovenj Gradec ter oblikovanje in posredovanje priporočil lastnikom, najemnikom oz. upraviteljem objektov«, zaradi različnih razlogov ostal nerealiziran.



Slika 113: Ozka ulica – problem za invalide



Slika 114: Neprimerna klančina na eni strani, na drugi strani prehoda je ni



Slika 115: Neprimeren pločnik za invalide (celjska cesta pri Gosposvetski)

4.1.4.6.6 Izzivi in priložnosti

Glavni **izzivi** z vidika pogojev za pešačenje v mestu Slovenj Gradec so:

- **z vidika urejenosti peš površin:** nekateri odseki cest zaradi pomanjkanja urbane opreme in spremljevalnega programa niso doživljajsko prijetni, nekatere ulice so degradirane, pri območju bolnišnice in Druge osnovne šole manjkajo peš povezave, prometna ureditev in ambient Glavnega trga je zastarel;
- **z vidika opremljenosti glavnih javnih površin:** na določenih delih (predvsem na Glavnem trgu in Trgu svobode) je sicer precej urbane opreme, ki pa je v večini primerov neprimerno ali pa ponesrečeno umeščena v prostor (kjer bi jo potrebovali je ni, kjer pa je skoraj ne potrebujemo jo je preveč in prostor postane nepregleden), elementi urbane opreme so med seboj povsem neusklajeni in neenotni,
- **z vidika varnosti peš prometa:** neprimerne peš površine, preozki in valoviti pločniki, premalo prehodov za pešce, dopuščanje velikih vozniških hitrosti, prevelike površine vozišč križiščih, semaforizacija podrejena motornemu prometu, kolesarji na pločnikih, pred nekaterimi šolskimi okoliši ni umirjenega prometa.
- **mobilnost invalidov:** v mestu so še vedno ovire za gibalno ovirane osebe in ni ureditev za senzorno ovirane osebe.

Izven mesta Slovenj Gradec so izzivi za pešačenje zelo podobni: glavna cesta skozi naselje z zarisanimi sredinskimi črtami vzpodbuja hitrejšo vožnjo motornih vozil, središča naselij (z izjemo Šmartnega pri Slovenj Gradcu) praviloma niso opremljena z urbano opremo, niti ni jasno kje sploh je osrednji prostor za zbiranje (trg).

Mesto Slovenj Gradec je manjše mesto kratkih razdalj (razdalje med glavnimi cilji in izvori potovanj pešcev so dolge do 1,3 km, tudi nakupovalna središča so blizu stanovanjskih območij), zato se notranje poti v znatni meri lahko opravljajo peš. Tudi nekaj medkrajevnih povezav (Stari trg–Slovenj Gradec, Pameče–Troblje, Mislinjska Dobrava–Turiška vas in Turiška vas–Tomaška vas (po lokalni cesti)) je dovolj kratkih za pešačenje.

Urejene so poti za prosti čas (pohodne, učne, planinske), kar občane vzpodbuja k hoji v naravi, kar posredno vzpodbuja hojo v urbanih okoljih. Pri tem je potrebno pozornost nameniti tudi vzdrževanju poti (finančno, organizacijsko) ter vsebinski nadgradnji.

Izboljšanje pogojev za pešačenje in vzpodbujanje pešačenja lahko pomenizelo veliko dodano vrednost in uresničevanje ciljev trajnostne mobilnosti.

Mestna občina je v zadnjih letih vlagala trud in finančna sredstva v urejanje določenih peš površin in peš povezav, predvsem ob vodotokih, ki zaradi veliko prečenj (mostov) ne predstavljajo oviro za pešačenje, ampak le privlačen prostor. Ta trud se obrestuje, saj je marsikje v mestu hoja že prijeten in privlačen način opravljanja poti.

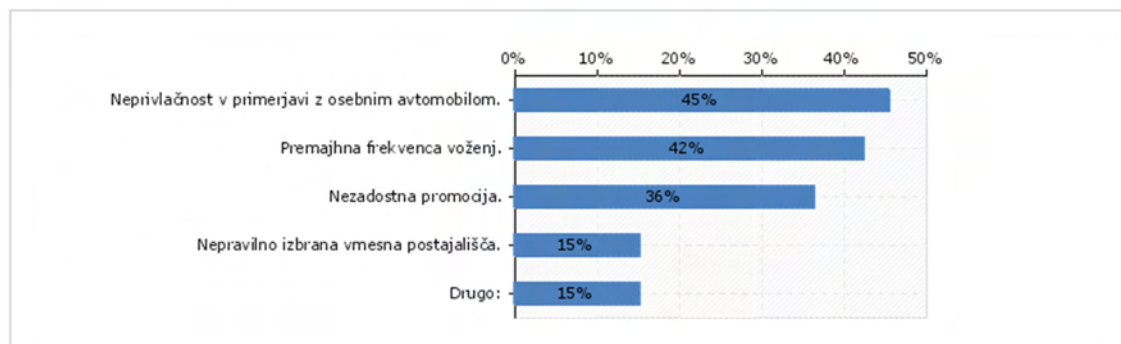
Priložnosti se kažejo predvsem v naslednjem:

- **nadaljevanju urejanja še manjkajočih odsekov** peš povezav in opremljanje obstoječih peš povezav in peš površin: drevored, mikrourbana oprema, manjši infrastrukturni ukrepi za umirjanje motornega prometa, ki se lahko uredijo kot del urbane površine;
- **povečanje varnosti pešcev**: več prehodov, zagotoviti varno kolesarjenje in preprečevati konflikte med pešci in kolesarji na pločnikih, umirjanje prometa (zožanja vozišča, manjši zavijalni radiji, mini krožišča, dvignjeni prehodi preko ceste za pešce in za kolesarje po kolesarskih poteh, vizualne ovire ipd.),
- **primerne ureditve okolic šol**: brez konfliktov z motornim prometom;
- **nadaljevanje odpravljanja ovir za gibalno ovirane osebe** in primerne ureditve za senzorno ovirane osebe;
- **ureditev vseh območij zgoščevanja dejavnosti in ostalih pomembnih javnih površin**: predvsem Glavnega trga, ki ima izredno velik potencial in pomen v mestu in bi z določenimi ukrepi (npr. sprememba prometnega režima, umestitev še dodatnih aktivnosti iz različnih področij in za različne starostne skupine, poenotenje urbane opreme, umestitev povezava s Trgom svobode) postal tudi prebivalcem bolj vizualno zanimiv; odprle bi se možnosti storitev, poslovnih rešitev, preživljanja prostega časa na odprtih javnih površinah mesta, ki ga do sedaj ni bilo, nadgradila bi se vizualna zaznavnost kraja, kar bi pripomoglo k ustvarjanju unikatnega prostora in zadovoljstva uporabnikov, ter omogočilo širšo prepoznavnost mesta; tako bi se povečala vrednost za vsakega posameznega uporabnika posebej in za celotno skupnost.

4.1.4.7 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni promet predstavlja enega temeljnih segmentov prometne ponudbe, saj ga lahko uporabljajo vsi prebivalci, tako motorizirani kot nemotorizirani. Zato je to nepogrešljiv del prometne ponudbe, kajti to je usluga, ki jo mora imeti naselje in je zato opredeljena kot komunalna dejavnost. Ker je to ena izmed nujnih uslug, ki jih mora nuditi občina, se zaradi javnega interesa uvršča med javne dobrine in je torej do neke mere izvzeta iz tržnega mehanizma ponudbe in povpraševanja.

V MO Slovenj Gradec deluje medkrajevni avtobusni potniški promet (v nadaljnjem besedilu JAPP). MO Slovenj Gradec ni navezana na železniško omrežje. Mestni JAPP ni organiziran, je pa bil leta 1999 poskusno uveden primestni avtobusni promet med naseljem Slovenj Gradec in nekaterimi okoliškimi naselji, vendar je zaradi neuspeha kmalu ukinjen. Pri samooceni, izvedeni leta 2016 (glej poglavju 2.3), je bil kot eden izmed glavnih razlogov za hitro ukinitve mestnega JAPP navedena neprilučnost v primerjavi z osebnim avtomobilom.



Slika 116: razlogi za ukinitve primestnega JAPP med naseljem Slovenj Gradec in nekaterimi okoliškimi naselji.

Šolski prevozi

MO Slovenj Gradec je ena redkih občin v Sloveniji, ki poskuša sistematično optimizirati prevoze otrok v šolo, v letu 2013 je sprejela tudi Pravilnik o organiziranju šolskih prevozov in povračilu stroškov prevozov v Mestni občini Slovenj Gradec (Ur. l. RS št. 27/2013) – v nadaljevanju Pravilnik. Občina vsakoletno zbira vloge staršev, ki jih obravnava individualno in na podlagi teh vhodnih podatkov pripravi vsakoletno javno naročilo za izbor prevoznikov na posameznih trasah. Za šolsko leto 2016/2017 to pomeni 15 sklopov tras za 385 otrok – od tega jih 351 koristi brezplačni organizirani prevoz, 34 pa organiziran prevoz z doplačilom. Za brezplačni organiziran prevoz je merilo oddaljenost 4 km, za organiziran prevoz z doplačilom pa 2 km. Oddaljenost se obravnava na 100 m natančno. Ob sprejetju Pravilnika se je pot izračunavala na podlagi spletne aplikacije najdi.si. zemljevid. Po spremembi Pravilnika v letu 2014, pa je izračun razdalje v izključni pristojnosti Skupine za organiziranje šolskih prevozov, ki vsako šolsko pot obravnava posebej. Po izkušnjah občine se tako najbolj približajo objektivnosti. Raziskave, ki jih je v letih 2014 in 2015 izvajalo Društvo varno aktivnih poti so pokazale, da je izkoriščenost (zasedenost) šolskih prevozov, kljub oddanim vlogam, v raziskovalnem tednu mestoma bila slaba.

Št. otrok za brezplačni organiziran prevoz		Število otrok za organiziran prevoz z doplačilom	
sklop 1	22		
sklop 2	30		
sklop 3	15		2
sklop 4	12		4
sklop 5	15		
sklop 6	8		19
sklop 7	7		
sklop 8	31		
sklop 9	21		
sklop 10	50		7
sklop 11	38		2
sklop 12	20		

sklop 13	16	
sklop 14	27	
sklop 15	15	
sklop 16	24	
	351	34
SKUPAJ	385	

Slika 117: število upravičencev do prevoza v MO Slovenj Gradec za šolsko leto 2016/2017 (vir: MO Slovenj Gradec, 2016)

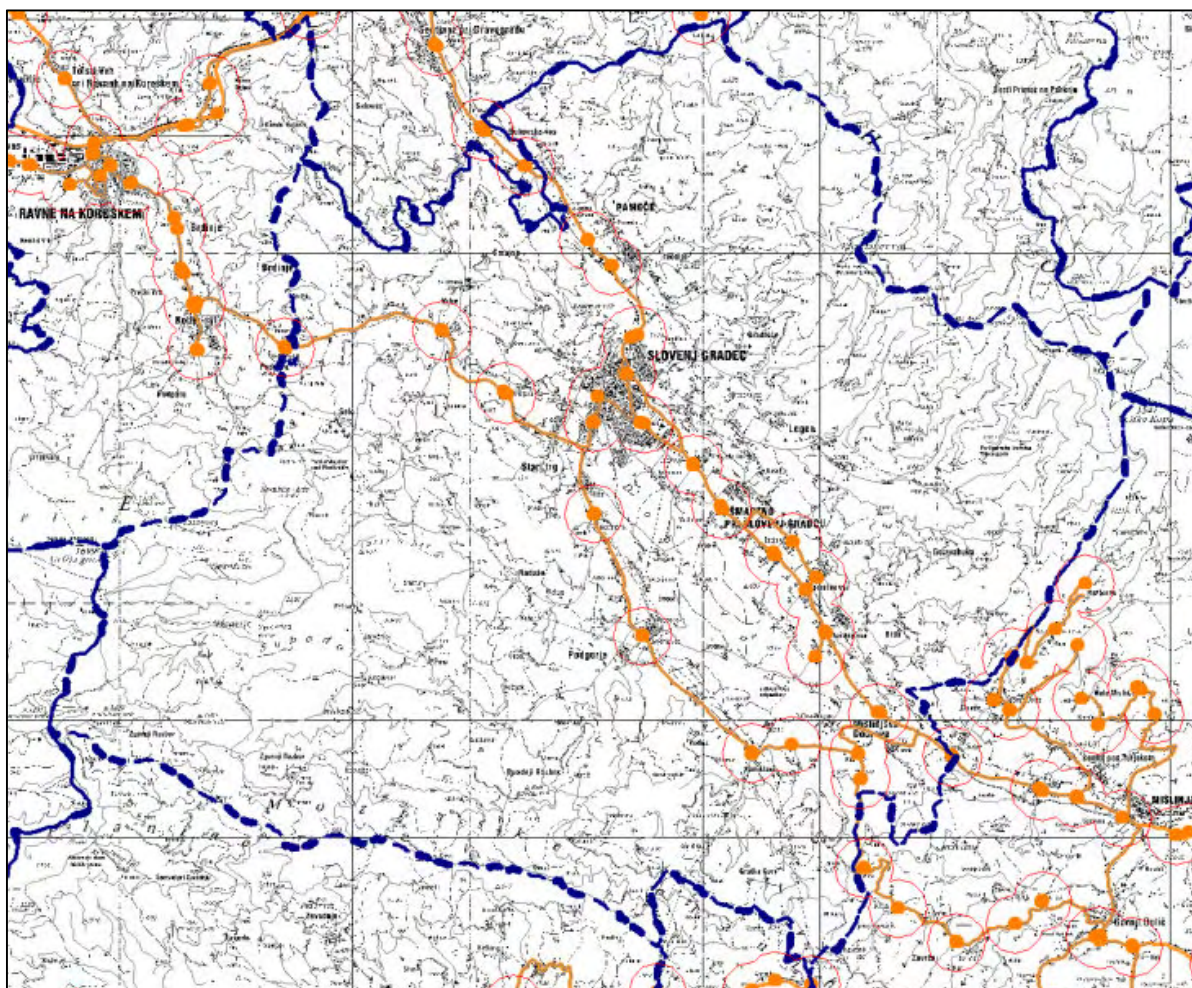


Slika 118: Organizirani šolski prevoz

Medkrajevni javni promet

Mesto Slovenj Gradec je z javnim avtobusnim potniškim prometom zelo dobro povezano z Mislinjo, Velenjem, Dravogradom, Prevaljami in Črno na Koroškem. Slabše so te povezave z vidika frekvence voženj v času šolskih počitnic, izredno slabe pa ob nedeljah in praznikih (do dve vožnji na dan). Povezave do bolj oddaljenih krajev (Radlje ob Dravi, Maribor, Ljubljana, Celje) imajo nizko frekvenco prevozov. Primestna naselja, ki ležijo izven Mislinjske doline, so z mestom Slovenj Gradec povezana z redkimi vožnjami, ki obratujejo večinoma le v času šolskega pouka. Vozni park je precej zastarel.

Prostorska pokritost z omrežjem JAPP (poteki linij, lokacije avtobusnih postajališč) je dobra. Večina prebivalstva v naseljih in pomembni cilji potovanja so v radiju 500 metrske dostopnosti do avtobusnih postajališč. Slabšo dostopnost imajo prebivalci skrajnega južnega dela mesta in razpršene poselitve na pobočjih hribovitih predelov.

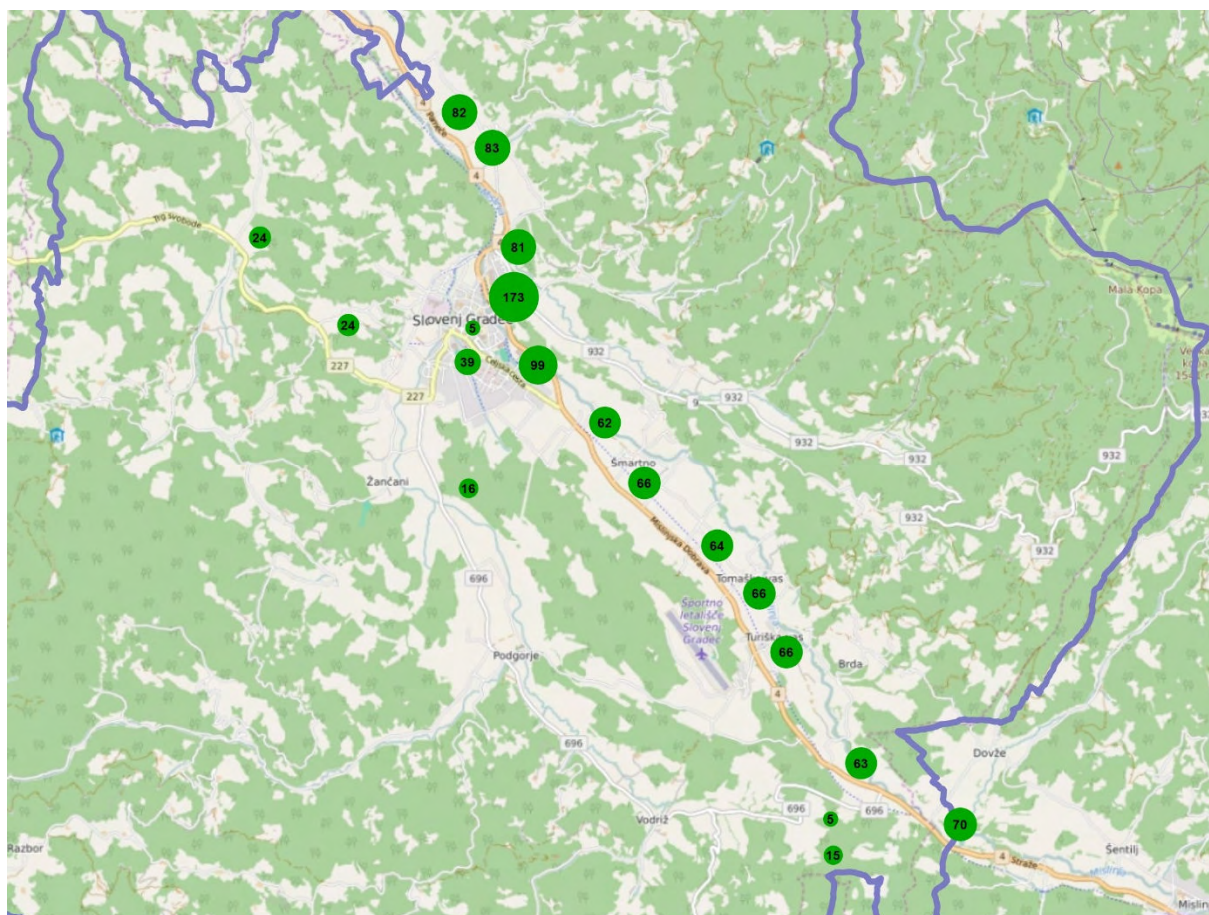


Slika 119: Prikaz linij in postajališč JAPP s 500 metrskim radijem dostopnosti do postajališč (vir: DRSI, baza AVRIS, 2016)

V tabeli 18 je prikazano števila ustavitav avtobusov po postajah in postajališčih. Najbolj frekventna avtobusna postaja v MOSG je glavna postaja v mestu Slovenj Gradec, kar je smiselno, saj je samo mesto tudi zaposlitveno in izobraževalno središče občine.

Ime postaje	Število ustavit
Slovenj Gradec	173
Slovenj Gradec ŽP	99
Sele	24
Slovenj Gradec KZ	39
Sele pri Slovenj Gradcu klancu	24
Mislinjska Dobrava	5
Stari trg pri Slovenj Gradcu Rigelnik	16
Zlatoper	62
Slovenj Gradec Murko	81
Turiška vas	66
Tomaška vas	66
Dovže K	70
Šmartno pri Slovenj Gradcu	66
Tomaška vas Lipa	64
Pameče	83
Pameče Fancat	82
Dovže Lovrenc	63
Završe nad Mislinjo Križan	15
Slovenj Gradec Nama	5

Tabela 19: število ustavit avtobusov na avtobusnih postajah in postajališčih (vir: DRSI, baza AVRIS, 2016)



Slika 120: Avtobusna postajališča s številom ustavljanj avtobusov na delovni dan (vir: DRSI, baza AVRIS, 2016)

Iz slike 120 je razvidno število ustavljanj avtobusov na povprečni delovni dan. Največja frekvenca avtobusov je na glavnih cestah G1-4, predvsem v smeri občine Dravograd. Večje število ustavljanj je tudi v smeri občin Velenje.

Glavna avtobusna postaja je na dobri lokaciji, tik ob središču mesta.



Slika 121: Glavna avtobusna postaja Slovenj Gradec

Avtobusna postajališča v naseljih MO Slovenj Gradec so primerno urejena tako v mestu, kot tudi v izven njega (enotno oblikovane, nadstrešek, klop, koš za smeti, vozni red, razsvetljava).

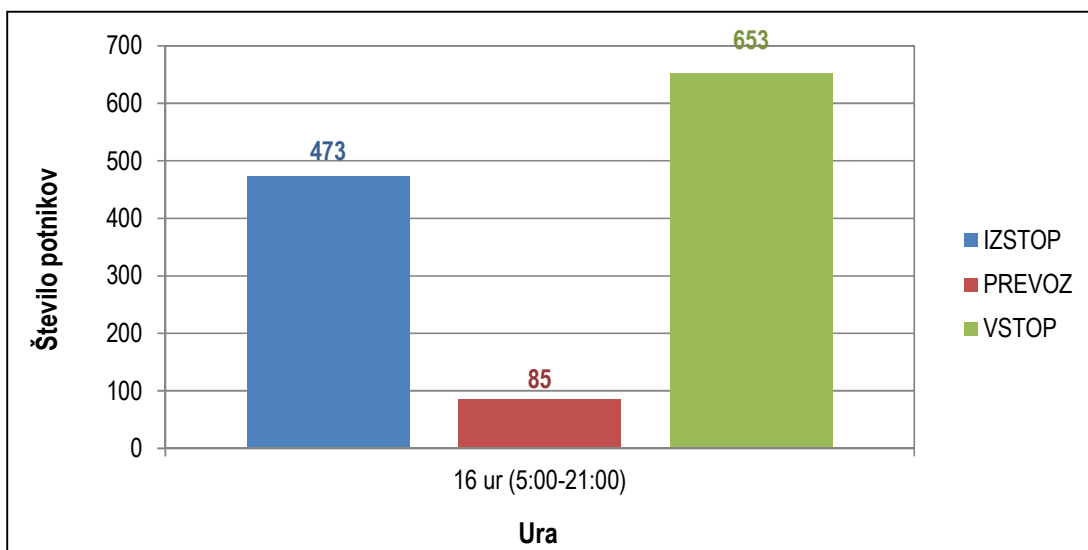


Slika 122: Avtobusno postajališče Šmiklavž



Slika 123: Avtobusno postajališče pri drugi OŠ

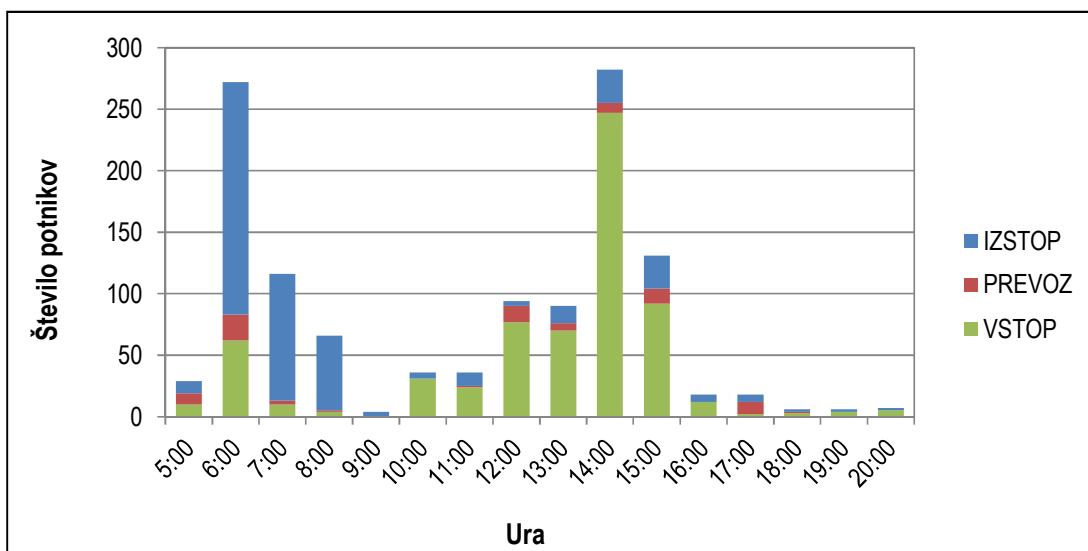
Vse avtobusne linije, ki potekajo skozi mesto, se ustavijo na glavnem avtobusni postaji Slovenj Gradec in na postajališču Železniška postaja ob Celjski cesti. Primestne linije v smeri Kotelj imajo dodatna postajališča ob Celjski in Podgorski cesti v bližini stanovanjskih sosesk in šolskih objektov.



Slika 124: Skupno število potnikov na glavni avtobusni postaji Slovenj Gradec (vir: DRSI, baza AVRIS, 2016)

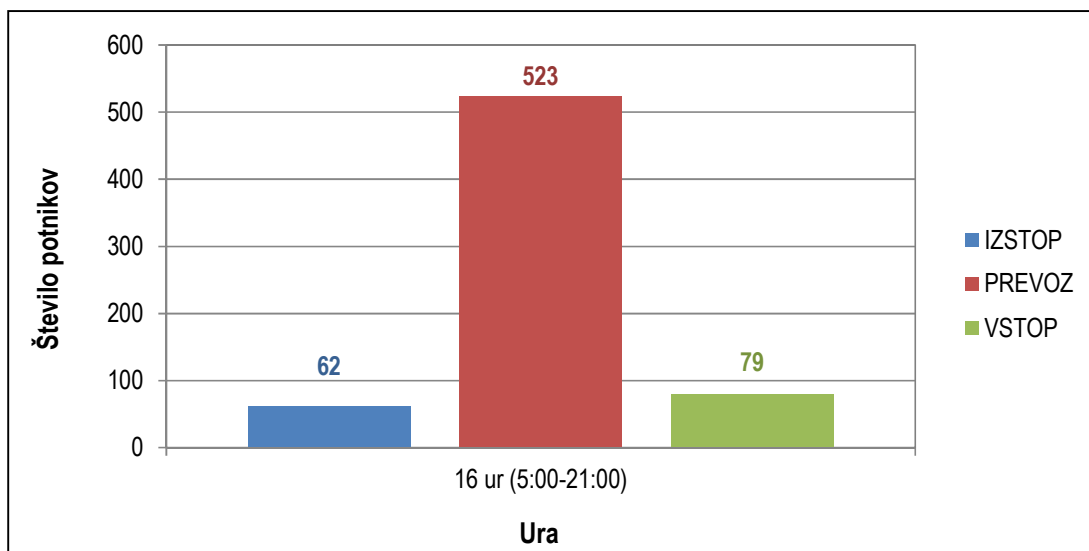
Skoraj vsi potniki vstopijo in izstopijo na glavni postaji. Na dan je tu okoli 1.000 vstopov in izstopov skupaj (slika 124).

Skoraj vsi potniki na glavni postaji izstopajo med 6.00 in 8.00 uro, večina potnikov pa vstopa med 12.00 in 15.00 uro (slika 125). To pomeni, da javni promet služi predvsem vožnjam v šolo in delno na delo, za druge namene pa je v glavnem nezanimiv.

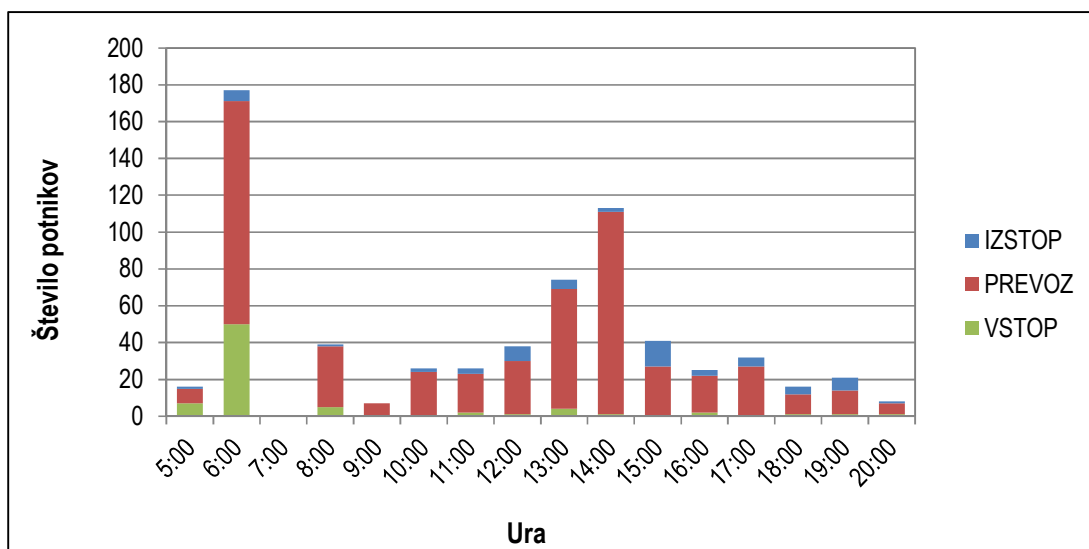


Slika 125: Urna porazdelitev vstopov, izstopov in prevozov na glavni postaji v Slovenj Gradcu (vir: DRSI, baza AVRIS, 2016)

Postajališče Slovenj Gradec ŽP je ob Celjski cesti in je drugo najbolj obremenjeno postajališče v mestu (slika 126). Vse primestne in medkrajevne linije vključujejo postanek na tem postajališču, toda glavnina potnikov postajališče prevozi, manjši delež vstopi oziroma izstopi.



Slika 126: Skupno število potnikov na avtobusnem postajališču Slovenj Gradec ŽP (vir: DRSI, baza AVRIS, 2016)



Slika 127: Urna porazdelitev vstopov, izstopov in prevozov na postaji Slovenj Gradec ŽP (vir: DRSI, baza AVRIS, 2016)

Iz urne distribucija potniškega prometa na postaji Slovenj Gradec ŽP je razvidno, da tu vstopa in izstopa le okoli 100 potnikov/dan, vsi drugi nadaljujejo vožnjo do naslednjih postaj (slika 127). Kajti, kot rečeno, vstopa in izstopa se predvsem na glavni avtobusni postaji.

4.1.4.7.1 Zaključki – izzivi in priložnosti

Glede na zgostitev prebivalstva v dnu doline in kotline ter razgiban relief na obrobju, je pokritost z javnim avtobusnim potniškim prometom (JAPP) povsem različna. Dosegljivost in dostopnost (geografska in časovna) v naseljih ob državnih cestah G1-4 (smeri proti Dravogradu in Velenju) ter ob R1-227 (smeri proti Kotle) je v splošnem dobra – z izjemo nekaterih območij na robu mesta Slovenj Gradec in v obdobju počitnic, vikendov in praznikov. Vožnja z avtobusi je v primerjavi z osebnim vozilom daljša za okoli tretjino časa. Ostala naselja v dolinskem dnu ter predvsem na hribovitem delu občine so nepokrita z JAPP.

Občina je ena prvih v Sloveniji, ki je pričela sistematično optimizirati šolske prevoze. Vendar znatno težavo predstavlja razpršena poselitev in razpršena gradnja. K temu je potrebno dodati tudi vsesplošno pretirano "starševsko zaščitništvo", na katerega opozarjajo na osnovnih šolah. Zaradi se je že zgodilo, da so starši nasprotovali izgradnji varne šolske poti do postajališča šolskega prevoza v dolžini 0,5 km, s čimer bi optimizirali traso linije – ob predpostavki, da šolarji ne bi več bili pobrani pred vrati, ampak bi hodili 0,5 km. Tako trenutne linije šolskih prevozov in časovna dostopnost praviloma niso ustrezne za morebitno preoblikovanje posameznih linij v takšne, ki bi omogočale prevoz tudi drugim potnikom.

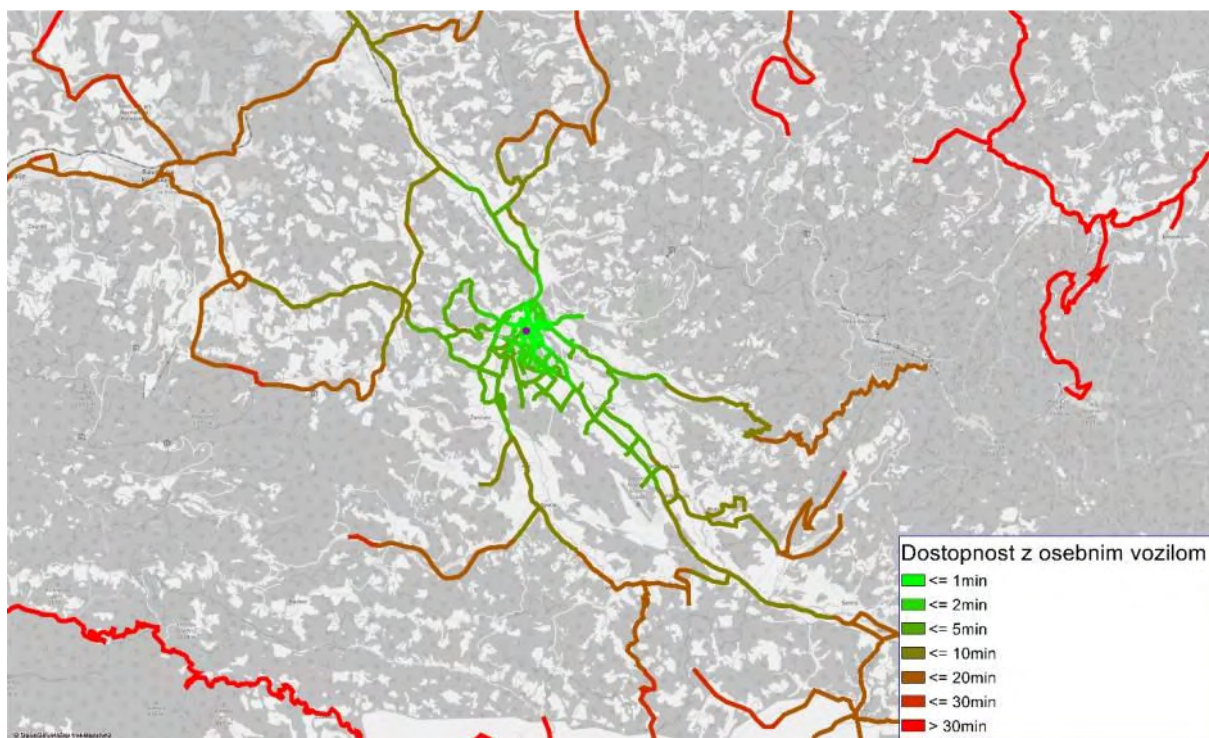
Izzivi in priložnosti se kažejo v:

- zagotavljanju oblike javnega prevoza na hribovitem obrobju (npr. prevozi na klic);
- zagotavljanju oblike javnega prevoza ranljivejših ciljnih skupin znotraj naselja Slovenj Gradec (starejši, gibalno ovirani);
- nadaljnjem vzpostavljanju varnih šolskih poti in optimizaciji linij šolskih prevozov.

4.1.4.8 ANALIZA DOSTOPNOSTI DO POMEMBNIH CILJEV POTOVANJ

Dostopnost je pomemben dejavnik, ki vpliva na družbeni in gospodarski razvoj posameznega območja. Boljša kot je dostopnost do določenega območja, večja je možnost za razvoj. Vendar dostopnost omejujejo tudi nezaželeni razmere. Če npr. količina prometa na cesti naraste do njene zmogljivosti, nastanejo zastoji in gneča, potovalna hitrost se zmanjša pod mejo zaželenega. Tako se npr. dostopnost z osebnim avtomobilom poslabša in avto postane vzrok za nedostopnost. In če ni na voljo ustrezne alternative, v tem primeru javnega prometa, se lahko začne na enem delu ali celotnem območju naselja izseljevanje prebivalcev ali dejavnosti, ki vplivajo na razvoj tega območja.

Dostopnost z avtomobilom do središča mesta Slovenj Gradec je prikazana na spodnji sliki. Dostopnost je prikazana s časovnim intervali. Območje zelene barve prikazuje dostopnost do centra v 10 minutah in manj. Običajno je pretežen delež peš potovanj narejen v času do 10 minut.



Slika 128: Prikaz dostopnosti do središča mesta Slovenj Gradec

Razvidno je, da je iz vseh naselij ob G1-4 v Mestni občini Slovenj Gradec možno doseči središče mesta Slovenj Gradec v 20 minutah.

4.1.4.8.1 Analiza dostopnosti pomembnih ciljev potovanj v mestu Slovenj Gradec



Slika 129: Ekipo, ki je analizirala dostopnosti – avtomobilist, kolesar in pešec

Namen analize dostopnosti pomembnih ciljev potovanj je bil pridobiti podatke o časovni in prostorski (razdalje, poteki poti) dostopnosti pomembnih ciljev potovanj v mestu Slovenj Gradec od izvorov potovanj (stanovanjskih območij) z različnimi prevoznimi sredstvi. Pridobljeni podatki so kvantitativni (minute, kilometri). Cilj zbiranja teh podatkov je izdelati primerjavo glede uporabe različnih prevoznih sredstev, ugotoviti pomanjkljivosti pri poteh in v nadaljnjih fazah izdelave celostne prometne strategije podati določene ukrepe za izboljšanje dostopnosti, predvsem s trajnostnimi oblikami prevoza (absolutno in relativno glede na motorni promet) ter imeti podlago za izvajanje monitoringa v naslednjih letih po izvajanju ukrepov sprejete celostne prometne strategije.

Ugotavljala se je dostopnost pomembnih ciljev potovanj: industrijska cona (Johnson Controls), trgovski center Mercator, občina (v središču mesta) in pokopališče iz izvorov potovanj (stanovanjskih sosesk): soseska S8 (Maistrova ulica), Legen (Levstikova ulica), Štibuh (Trstenjakova ulica), Stari trg (pri hiši Stari trg 68).

Dostopnost se je ugotavljala na terenu z merjenjem dejansko porabljenega časa. Opravilo se je 16 poti z različnimi prevoznimi sredstvi: peš, s kolesom in avtomobilom, pri čemer se je meril čas potovanja. S kolesom in avtomobilom so bile nekatere poti opravljene tudi varianto. Čas dostopnosti se je meril na delovni dan (sreda) v jutranjem času oz. dopoldanskem času med 7:00 in 11:30 uro.

Dostopnost se je ugotavljala "od vrat do vrat", torej vključno s časom porabljenim za hojo od parkiranega avtomobila do lokacije.



Slika 130: Ugotavljanje dostopnosti pomembnih ciljev potovanj – povezave merjenje časa dostopnosti

Poti opravljene z avtomobilom

Nekatere izmed poti so se opravljale variantno.

Izvori	Cilj	Opis poti	Čas (min) / dolžina (km)
sošeska S8 (Maistrova ul.)	industrijska cona	Maistrova ulica–Celjska cesta–Podgorska cesta – Pod Gradom	4,5 / 1,0
sošeska S8 (Maistrova ul.)	Mercator	Maistrova ulica–Celjska cesta–Ronkova ulica	3 / 0,8
sošeska S8 (Maistrova ul.)	občina	Maistrova ulica–Iršičeva ulica–Pohorska cesta– Sejmiška cesta–Šolska ulica	5,5 / 1,4
sošeska S8 (Maistrova ul.)	pokopališče	Maistrova ulica–Celjska cesta–Podgorska cesta	4,5 / 1,6
Legen (Levstikova ul.)	industrijska cona	Levstikova ulica– Legenska cesta– Pohorska cesta–Iršičeva ulica–Celjska cesta– Podgorska cesta – Pod Gradom	6,5 / 2,5
Legen (Levstikova ul.)	Mercator	Levstikova ulica– Legenska cesta– Pohorska cesta–vzhodna obvoznica–Ronkova ulica	4,5 / 1,3
Legen (Levstikova ul.)	občina	Levstikova ulica– Legenska cesta– Pohorska cesta–Sejmiška cesta–Šolska ulica	4,5 / 1,1
Legen (Levstikova ul.)	pokopališče	var. 1: Levstikova ulica– Legenska cesta– Pohorska cesta– obvoznica–Ronkova ulica–Celjska cesta– Podgorska cesta	6,5 / 3,8
		var. 2: Levstikova ulica– Legenska cesta– Pohorska cesta– Francetova cesta–Glavni trg–Podgorska cesta	7 / 2,5
		var. 3: Levstikova ulica– Legenska cesta– severozahodna	5 / 3,2

		obvoznica–Stari trg– Podgorska cesta	
Štibuh (Trstenjakova ul.)	industrijska cona	Podgorska cesta–Pod Gradom	4 / 1,0
Štibuh (Trstenjakova ul.)	Mercator	var. 1: Podgorska cesta– Celjska cesta–Ronkova ulica	4,5 / 2,0
		var. 2: Podgorska cesta– Gozdna pot–Šmarska cesta–Ronkova ulica	5 / 2,4
Štibuh (Trstenjakova ul.)	občina	var. 1: Podgorska cesta– Stari trg–Pod Gradom– Šolska ulica	6 / 2,8
		var. 2: Podgorska cesta– Glavni trg–Sejmiška cesta–Šolska ulica	6 / 1,5
Štibuh (Trstenjakova ul.)	pokopališče	Podgorska cesta	1 / 0,3
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	industrijska cona	var. 1: Stari trg– Muratova ulica– Podgorska cesta –Pod Gradom	4,5 / 1,5
		var. 2: Stari trg– Podgorska cesta –Pod Gradom	5 / 1,8
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	Mercator	var. 1: Stari trg– Muratova ulica– Podgorska cesta–Celjska cesta–Ronkova ulica	4,5 / 2,5
		var. 2: Stari trg– Podgorska cesta– Gozdna pot–Šmarska cesta–Ronkova ulica	6 / 3,4
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	občina	Stari trg–Pod Gradom– Šolska ulica	4 / 1,7
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	pokopališče	Stari trg–Podgorska cesta	1 / 0,8

Tabela 20: Opisi poti opravljenih z avtomobilom

Pred industrijsko cono ni večjih težav s parkiranjem, pred industrijsko stavbo je večje neplačljivo parkirišče, v konici, med 7:00 in 8:00 je še nekaj prostih parkirnih mest.

Pri občini je plačljivo parkirišče (0,5 EUR/2 uri), v bližini je tudi parkirišče kratkotrajnega parkiranja, ki je bilo zasedeno. Pri variantni vožnji (Štibuh–občina) skozi Glavni trg, je treba plačati 0,2 EUR za prehod čez trg,

Pred Mercatorjem ni težav s parkiranjem, pred trgovsko stavbo je veliko neplačljivo parkirišče, zasedenih le nekaj parkirnih mest, lahko parkiraš pred vhodom.

Pred pokopališčem ni težav s parkiranjem, pred pokopališko stavbo je večje neplačljivo parkirišče, zasedenih le nekaj parkirnih mest, lahko parkiraš pred vhodom.

V nadaljevanju analize je pri variantno izmerjenih dostopnosti prevzet najkrajši čas vožnje, če je čas vožnje enak pa najcenejši.

Poti opravljene s kolesom

Nekatere izmed poti so se opravljale variantno.

Izvori	Cilj	Opis poti	Čas (min) / dolžina (km)
soseska S8 (Maistrova ul.)	industrijska cona	Maistrova ulica–Celjska cesta–Podgorska cesta – Pod Gradom	4 / 1,1
soseska S8 (Maistrova ul.)	Mercator	Maistrova ulica–Celjska cesta–Ronkova ulica	3 / 0,8
soseska S8 (Maistrova ul.)	občina	Maistrova ulica–Iršičeva ulica–Pohorska cesta– Sejmiška cesta–Šolska ulica	5 / 1,2
soseska S8 (Maistrova ul.)	pokopališče	var 1: Maistrova ulica– Celjska cesta–Podgorska cesta	5 / 1,1
		var 2: (okoli Štibuha)	6 /
Legen (Levstikova ul.)	industrijska cona	Levstikova ulica– Legenska cesta– Pohorska cesta–Iršičeva ulica–Celjska cesta– Podgorska cesta – Pod Gradom	7 / 1,8
Legen (Levstikova ul.)	Mercator	Levstikova ulica– Legenska cesta– Pohorska cesta–vzhodna obvoznica–Ronkova ulica	7 / 1,8
Legen (Levstikova ul.)	občina	Levstikova ulica– Legenska cesta– Pohorska cesta–Sejmiška cesta–Šolska ulica	6 / 1,6
Legen (Levstikova ul.)	pokopališče	Levstikova ulica– Legenska cesta– Pohorska cesta– obvoznica–Ronkova ulica–Celjska cesta– Podgorska cesta	11 / 2,8
Štibuh (Trstenjakova ul.)	industrijska cona	Podgorska cesta–Pod Gradom	4 / 0,8
Štibuh (Trstenjakova ul.)	Mercator	var 1: Podgorska cesta– Celjska cesta–Ronkova ulica	8 /
		var 2: Podgorska cesta– Gozdna pot–Šmarska cesta–Ronkova ulica	7 / 1,6

Štibuh (Trstenjakova ul.)	občina	Podgorska cesta–Stari trg–Pod Gradom–Šolska ulica	5 / 1,1
Štibuh (Trstenjakova ul.)	pokopališče	Podgorska cesta	1 / 0,3
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	industrijska cona	Stari trg–Muratova ulica–Podgorska cesta – Pod Gradom	4 / 1,2
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	Mercator	Stari trg–Muratova ulica–Podgorska cesta–Celjska cesta–Ronkova ulica	7 / 2,1
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	občina	Stari trg–Pod Gradom–Šolska ulica	5 / 1,5
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	pokopališče	Stari trg–Podgorska cesta	3 / 1,2

Tabela 21: Opisi poti opravljenih s kolesom

Za parkiranje koles je v industrijski coni (pred Johnson Controls) urejena pokrita kolesarnica, pred občinsko zgradbo so stojala za kolesa (nepokrita in malo število), pri Mercatorju so stojala za kolesa (delno pod nadstreškom), na pokopališču pa stojal za kolesa ni.

V nadaljevanju analize je pri variantno izmerjenih dostopnosti prevzet najkrajši čas vožnje.

Poti opravljene peš

Izvori	Cilj	Opis poti	Čas (min) / dolžina (km)
soseska S8 (Maistrova ul.)	industrijska cona	Maistrova ulica–Celjska cesta–Podgorska cesta – Pod Gradom	10 / 1,0
soseska S8 (Maistrova ul.)	Mercator	Maistrova ulica–Celjska cesta–Ronkova ulica	7 / 0,8
soseska S8 (Maistrova ul.)	občina	Maistrova ulica–Celjska cesta–Vorančev trg– Ozka ulica–Cankarjeva ulica–ploščad pred občino	9,5 / 1,0
soseska S8 (Maistrova ul.)	pokopališče	peš preboj skozi sosesko (Maistrova–Tomšičeva)– pot ob Homšnici– Šercerjeva ulica–Gozdna pot–Podgorska cesta	11 / 1,1
Legen (Levstikova ul.)	industrijska cona	Levstikova ulica–peš preboj do Prešernove ulice–pešpot do Francetove cesta– Francetova cesta–Glavni trg–Podgorska cesta– Pod Gradom	16 / 1,5
Legen (Levstikova ul.)	Mercator	Levstikova ulica–peš preboj do Prešernove ulice–pešpot do Francetove cesta– Francetova cesta–mimo avtobusne postaje– Bernekarjeva ulica– Pohorska cesta– Kopališka ulica–pot ob Mislinji–parkirišče pri Mercatorju	17 / 1,8
Legen (Levstikova ul.)	občina	Levstikova ulica–peš preboj do Prešernove ulice–pešpot do Francetove cesta– Francetova cesta–Glavni trg– Cankarjeva ulica– ploščad pred občino	12 / 1,2
Legen (Levstikova ul.)	pokopališče	Levstikova ulica–peš preboj do Prešernove ulice–pešpot do Francetove cesta– Francetova cesta–Glavni trg– Podgorska cesta	19 / 2,2

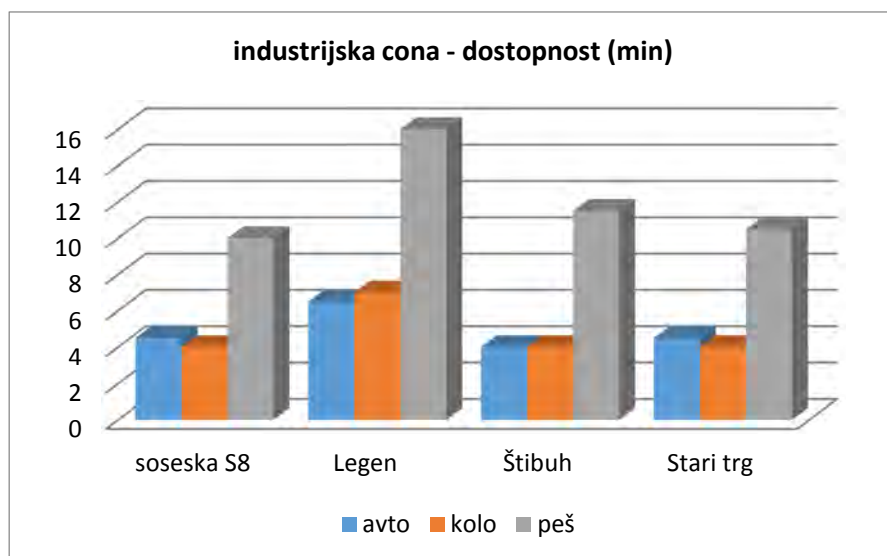
Štibuh (Trstenjakova ul.)	industrijska cona	Podgorska cesta–Pod Gradom	11,5 / 0,8
Štibuh (Trstenjakova ul.)	Mercator	Podgorska cesta–Gozdna pot–Šercerjeva ulica–pot ob Homšnici– peš preboj skozi sosesko (Maistrova-Tomšičeva)– Maistrova ulica– Celjska cesta–Ronkova ulica	18 / 1,6
Štibuh (Trstenjakova ul.)	občina	Podgorska cesta–Glavni trg–Cankarjeva ulica– ploščad pred občino	10 / 1,0
Štibuh (Trstenjakova ul.)	pokopališče	Podgorska cesta	2,5 / 0,3
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	industrijska cona	Stari trg (pot mimo cerkve)–pot čez polje– pot ob Suhadolnici–Pod Gradom	10,5 / 1,0
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	Mercator	Stari trg (glavna cesta)– pot čez polje–Muratova ulica–Gozdna pot– Šercerjeva ulica–pot ob Homšnici– peš preboj skozi sosesko (Maistrova-Tomšičeva)– Maistrova ulica– Celjska cesta–Ronkova ulica	23 / 2,1
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	občina	Stari trg (pot mimo cerkve)–pot čez polje– pot ob Suhadolnici (Pod Gradom)–Šolska ulica	14,5 / 1,3
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	pokopališče	Stari trg–regionalna cesta–Podgorska cesta (ob zahodni strani)	7,5 / 0,8

Tabela 22: Opisi poti opravljenih peš

Cilji	Industrijska cona			Trgovski center Mercator			Občina			Pokopališče		
	čas (min) / dolžina poti (km)											
Izvori												
sosek S8 (Maistrova ul.)	4,5 / 1,0	4 / 1,1	10 / 1,0	3 / 0,8	3 / 0,8	7 / 0,8	5,5 / 1,4	5 / 1,2	9,5 / 1,0	4,5 / 1,6	5 / 1,1	11 / 1,1
Legen (Levstikova ul.)	6,5 / 2,5	7 / 1,8	16 / 1,5	4,5 / 1,3	7 / 1,8	17 / 1,8	4,5 / 1,1	6 / 1,6	12 / 1,2	5 / 3,2	11 / 2,8	19 / 2,2
Štibuh (Trstenjakova ul.)	4 / 1,0	4 / 0,8	11,5 / 0,8	4,5 / 2,0	7 / 1,6	18 / 1,6	6 / 2,8	5 / 1,1	10 / 1,0	1 / 0,3	1 / 0,3	2,5 / 0,3
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	4,5 / 1,5	4 / 1,2	10,5 / 1,0	4,5 / 2,5	7 / 2,1	23 / 2,1	4 / 1,7	5 / 1,5	14,5 / 1,3	1 / 0,8	3 / 1,2	7,5 / 0,8

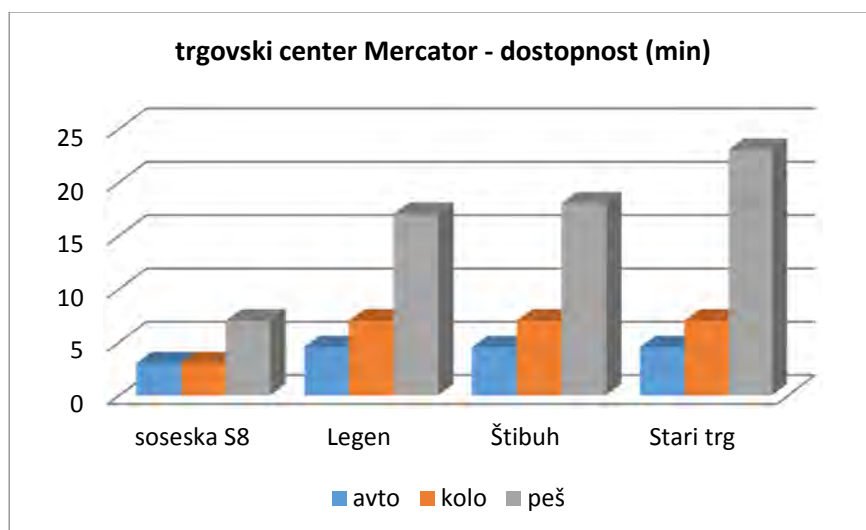
Tabela 23: Skupna tabela časi voženj in dolžine poti

Na grafikonih v nadaljevanju so podane primerjave časovne dostopnosti pomembnih ciljev potovanj z različnimi prevoznimi sredstvi iz stanovanjskih sosesk.



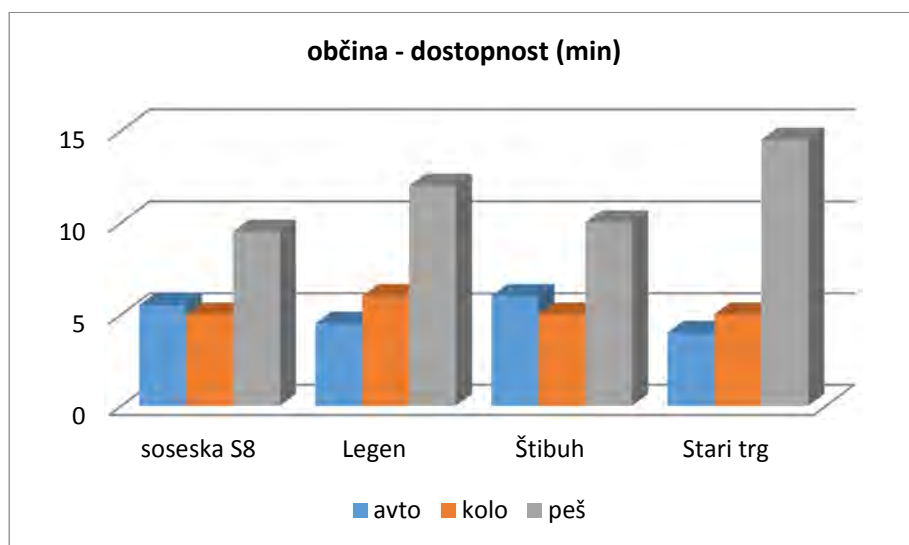
Slika 131: Časovna dostopnost industrijske cone z različnimi prevoznimi sredstvi iz stanovanjskih sosesk

Pri dostopnosti industrijske cone sta avtomobil in kolo povsem enakovredni prevoznimi sredstvi. Pešec potrebuje seveda več časa (od 2,5 do 2,8 krat več), vendar z izjemo Legna le okrog 10 min.



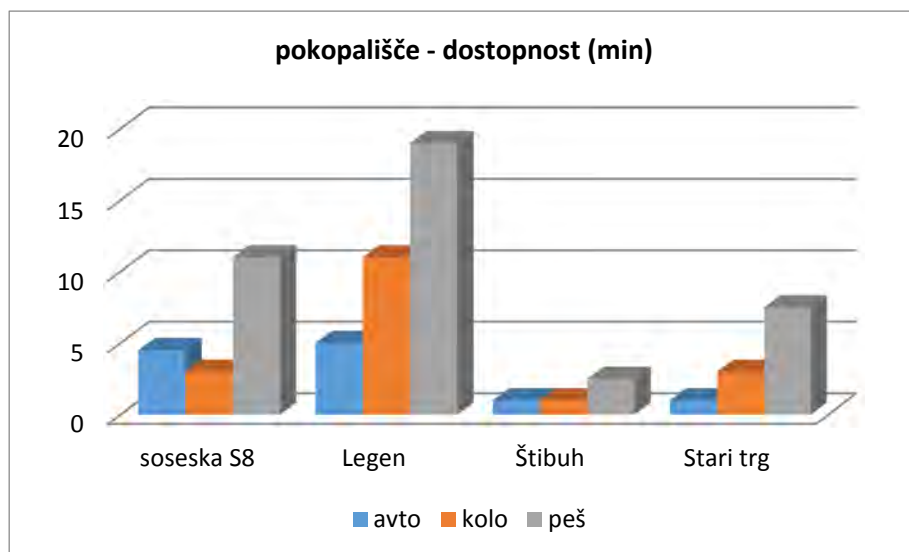
Slika 132: Časovna dostopnost nakupovalnega središča Mercator z različnimi prevoznimi sredstvi iz stanovanjskih sosesk

Pri dostopnosti Mercatorja sta avtomobil in kolo enakovredni prevoznimi sredstvi, z avtomobilom je hitreje z Legna, zaradi direktne povezave po glavni cesti, ter s Štibuha in Starega trga zaradi možnih večjih hitrosti vožnje po Podgorski in Celjski cesti. Pešec potrebuje seveda več časa (od 2 krat več pa do 4 krat več (iz Starega trga)), in to v povprečju okrog 20 minut (z izjemo soseske S8, ki je blizu Mercatorja).



Slika 133: Časovna dostopnost občine z različnimi prevoznimi sredstvi iz stanovanjskih sosesk

Pri dostopnosti občine sta avtomobil in kolo enakovredni prevozni sredstvi, z nekaterih lokacij je nekoliko prej s kolesom, z drugih z avtomobilom. Pešec potrebuje seveda več časa (od 2 do 2,5 krat več, z izjemo Starega trga), vendar v povprečju le okrog 10 min.



Slika 134: Časovna dostopnost pokopališča z različnimi prevoznimi sredstvi iz stanovanjskih sosesk

Pri pokopališču sta avtomobil in kolo enakovredni prevozni sredstvi, iz nekaterih lokacij je nekoliko prej z avtomobilom (izrazito z Legna), z drugih s kolesom. Pešec potrebuje več časa (od 2 do 4 krat več). Stari trg in Štibuh sta blizu, z Legna pa je to ena največjih razdalj, ki se opravlja znotraj mesta, pešec pa potrebuje za to le 19 min.

Izvori	Cilj	Zračna razdalja	Dolžina poti (km) Avto / kolo / peš	Odklon Avto / kolo / peš
soseska S8 (Maistrova ul.)	industrijska cona	0,8	1,0 / 1,1 / 1,0	1,25 / 1,37 / 1,25
soseska S8 (Maistrova ul.)	Mercator	0,4	0,8 / 0,8 / 0,8	2 / 2 / 2
soseska S8 (Maistrova ul.)	občina	0,8	1,4 / 1,2 / 1,0	1,75 / 1,5 / 1,25
soseska S8 (Maistrova ul.)	pokopališče	0,7	1,6 / 1,1 / 1,1	2,29 / 1,57 / 1,57
Legen (Levstikova ul.)	industrijska cona	1,1	2,5 / 1,8 / 1,5	2,27 / 1,64 / 1,36
Legen (Levstikova ul.)	Mercator	1,1	1,3 / 1,8 / 1,8	1,18 / 1,63 / 1,63
Legen (Levstikova ul.)	občina	0,8	1,1 / 1,6 / 1,2	1,37 / 2 / 1,5
Legen (Levstikova ul.)	pokopališče	1,8	3,2 / 2,8 / 2,2	1,78 / 1,56 / 1,22
Štibuh (Trstenjakova ul.)	industrijska cona	0,6	1,0 / 0,8 / 0,8	1,67 / 1,33 / 1,33
Štibuh (Trstenjakova ul.)	Mercator	1,0	2,0 / 1,6 / 1,6	2 / 1,6 / 1,6
Štibuh (Trstenjakova ul.)	občina	0,8	2,8 / 1,1 / 1,0	3,5 / 1,37 / 1,25
Štibuh (Trstenjakova ul.)	pokopališče	0,2	0,3 / 0,3 / 0,3	1,5 / 1,5 / 1,5
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	industrijska cona	0,8	1,5 / 1,2 / 1,0	1,9 / 1,5 / 1,25
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	Mercator	1,6	2,5 / 2,1 / 2,1	1,56 / 1,31 / 1,31
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	občina	1,0	1,7 / 1,5 / 1,3	1,7 / 1,5 / 1,3
Stari trg (pri hiši Stari trg 68)	pokopališče	0,5	0,8 / 1,2 / 0,8	1,6 / 2,4 / 1,6

Tabela 24: Odkloni razdalj poti od idealne zračne linije

Odkloni razdalj od idealnih zračnih linij v zgornji tabeli kažejo, da imajo vsa razdalj poti pri vseh treh prevoznih sredstvih približno isti odklon oz. so približno isto dolge, z izjemo poti soseska S8–pokopališče in Štibuh–občina, kjer je odklon precej večji pri avtomobilu ter poti Legen–občina, kjer je odklon precej večji pri kolesu (vendar je pot, ki jo je izbral kolesar najbolj varna in udobna).

4.1.4.8.2 Zaključki – izzivi in priložnosti

Iz primerjave časovnih dostopnosti pomembnih cilj potovanj in prepotovanih razdalj izhaja:

1. da so poti in razdalje za prevozna sredstva ustrezne, predvsem za avtomobile, ni smiselno podaljševati poti za avtomobile (zaradi večjega onesnaževanja okolja), je pa smiselno na poteh povečevati čas voženj (npr. z umirjanjem prometa) s ciljem povečati konkurenčnost kolesarjenja in hoje in s tem vzpodbujati uporabo trajnostnih načinov prevoza (peš in kolo);
2. med izvori na jugozahodni strani in cilji na jugovzhodni strani bi se lahko s kakšnimi dodatnimi ureditvami peš in kolesarskih povezav skrajšala pot za pešce in kolesarje.

4.1.5 SKLEPNE UGOTOVITVE

Motorni promet

Pogoji na prometnem omrežju v območju mesta Slovenj Gradec so za motoriziran promet neproblematični. Vodenje tranzitnega prometa po Celjski in Podgorski cesti ter pretirana navzočnost vozil na glavnem trgu povzročajo varnostne in okoljske težave ter ambientalne neprijetnosti.

Nadaljnji razvoj prometnega omrežja za motoriziran promet v mestu Slovenj Gradec naj bo usmerjen predvsem v izločitev motoriziranega prometa iz območja mestnega središča (delna ali popolna zapora Glavnega trga, izgradnja južne obvoznice) in umirjanje prometa v mestnem središču.

Analiza dostopnosti je pokazala, da so poti in razdalje za prevozna sredstva ustrezne, predvsem za avtomobile. Pri ukrepih ne bo smiselno podaljševati poti za avtomobile (zaradi večjega onesnaževanja okolja), bo pa smiselno na poteh povečevati čas voženj (npr. z umirjanjem prometa) s ciljem povečati konkurenčnost kolesarjenja in hoje in s tem vzpodbujati uporabo trajnostnih načinov prevoza (peš in kolo).

Raven dostopnosti po cesti do MO Slovenj Gradec iz smeri osrednje Slovenije in Velenja je na nespremenljivo nizki ravni.

Na območju občine je okoli 255 km gozdnih cest (230 km v zasebnih gozdovih, 25 km v državnih gozdovih). Vzdrževanje takšnega omrežja je zahtevno – tako organizacijsko kot finančno. Hkrati pa številni odseki presegajo prvoten namen gospodarjenja z gozdovi in so tudi prometnice, ki povezujejo posamezne samotne kmetije in zaselke.

Mirujoči promet

MO Slovenj Gradec je dokaj hitro pričela z upravljanjem mirujočega prometa, izvaja stalen monitoring in prilagaja ukrepe upravljanja z javnimi parkirnimi mesti. Sistem upravljanja je sicer na eni strani restriktiven: plačljiva parkirna mesta, časovno omejena. Na drugi strani pa omogoča izjeme: rezervirana parkirna mesta, parkirne kartice za stanovalce, tudi za vse fizične osebe, pravne osebe, ki pa morajo za ta "privilegij" plačati. Ta način upravljanja z mirujočim prometom se trenutno kaže kot

uspešen – kljub na prvi pogled dokaj zmedenemu sistemu (rezervacije, parkirne kartice, cene, posebni režim na Glavnem trgu ipd.). Verjetno pa sistem predstavlja težavo "novim" obiskovalcem Slovenj Gradca, ki načina upravljanja in lokacij javnih parkirnih mest ne poznajo.

Enega glavnih izzivov na področju mirujočega prometa predstavlja urejanje parkirnih mest skoraj v vsaki ulici in na kvalitetnih urbanih površinah v ožjem območju mesta. Priložnosti MO Slovenj Gradec se kažejo v možnosti drugačnega urejanja javnih površin v smislu več površin nameniti prebivalcem in manj parkiranim vozilom, pri tem pa dalje izvajati ukrepe upravljanja s parkirnimi mesti in vzporedno izboljševati ponudbo drugih oblik prevoza.

Kolesarski promet

Glavni izzivi z vidika pogojev za kolesarjenje v mestu Slovenj Gradec so:

- nepovezanost kolesarskih površin tako znotraj mesta kot na kolesarske povezave, ki prihajajo v mesto;
- pomankanje varnih kolesarskih povezav do šol;
- pomanjkljiva povezanost stanovanjskih naselij do trgovski centrov, centra mesta in drugih ključnih dejavnosti;
- neurejenost kolesarskega režima znotraj centra mesta;
- neustreznost mostov in brvi za kolesarje;
- neusklajenost posameznih kolesarskih infrastruktur ter neusklajenost vertikalne ter talne označitve;
- nevarni zaključki in začetki posameznih kolesarskih infrastruktur;
- neustreznost stojal za kolesa ter neprimerna postavitve, v manjši meri tudi pomankanje stojal;
- makadamske kolesarske površine so neustrezno urejene in vzdrževane;
- ozka grla na nekaterih odsekih zaradi stavb, ograj ali podpornih zidov.

Zunaj mesta Slovenj Gradec bi bilo potrebno bolje opremiti obstoječe kolesarske povezave in nadgraditi z vsebino. Zaradi mešanja različnih uporabnikov in visokih hitrosti kolesarjev, kolesarske povezave postajajo nevarnejše, predvsem za pešce. Prečkanja kolesarske povezave z lokalnimi cestami so nevarna. Nekateri kraji (Podgorje, Sele) bi bilo potrebno povezati z ustreznimi varnimi kolesarskimi povezavami.

Mesto ima že danes relativno veliko ustrezne infrastrukture, ki pa ni namenjena kolesarjenju. Z manjšimi ukrepi se tako lahko dokaj hitro uredi znaten del kolesarskih povezav. Z ureditvijo mostov oz. gradnjo ločenih brvi za kolesarje, se bodo povezali tudi levi in desni bregovi rek.

Staro mestno jedro je kulturni spomenik, s svojo ponudbo storitev predstavlja storitveno središče mesta, zato bo z ureditvijo varnega dostopa do mesta postalo še bolj privlačno za kolesarje.

Šolarji za vožnjo v šolo uporabljajo tudi skiroje, ob ustrezni ureditvi dostopov do šol za kolesa, se bodo najverjetneje v večji meri odločali tudi za vožnjo s kolesi. Pri tem bo potrebno zagotoviti ustrezno dodatno kolesarsko infrastrukturo (npr. kolesarnice). Za spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti, še posebej med mladimi, bo smiselno vzpostaviti park urbanih šport – s površinami za rolkanje in grbinasto stezo (pumptrack poligon) za kolesarjenje.

Že zgrajene kolesarske povezave, predvsem kolesarska povezava med Otiškim vrhom in Gornjim Doličem, so odlična priložnost za razvoj kolesarskega turizma. Pri tem manjkajo predvsem ustrezni kažipoti, označitve zanimivosti, ustrezna počivališča in splošna opremljenost kolesarske poti – tudi z več drevesi, ki nudijo senco ter informacijsko in interpretacijsko opremo. Kolesarjenje lahko postane ena od ključnih turističnih ponudb občine.

Priložnost predstavljajo tudi t.i. "mehki ukrepi" spodbujanja kolesarjenja, ki bodo najrazličnejše ciljne skupine spodbujali za večjo uporabo kolesa v namene dnevne mobilnosti. Smiselno bo preučiti možnosti ukrepov na strani delodajalcev (npr. mobilnosti načrt, finančne sheme ...) in nosilcev storitev (npr. certifikat "kolesarju prijazen lokal/trgovina"). K spodbujanju kolesarjenja lahko pomembno vpliva (pre)oblikovanje parkirne politike.

Peš promet

Glavni izzivi z vidika pogojev za pešačenje v mestu Slovenj Gradec so:

- z vidika urejenosti peš površin: nekateri odseki cest zaradi pomanjkanja urbane opreme in spremljevalnega programa niso doživljajsko prijetni, nekatere ulice so degradirane, pri območju bolnišnice in Druge osnovne šole manjkajo peš povezave, prometna ureditev in ambient Glavnega trga je zastarel;
- z vidika opremljenosti glavnih javnih površin: na določenih delih (predvsem na Glavnem trgu in Trgu svobode) je sicer precej urbane opreme, ki pa je v večini primerov neprimerno ali pa ponesrečeno umeščena v prostor (kjer bi jo potrebovali je ni, kjer pa je skoraj ne potrebujemo jo je preveč in prostor postane nepregleden), elementi urbane opreme so med seboj povsem neusklajeni in neenotni,
- z vidika varnosti peš prometa: neprimerne peš površine, preozki in valoviti pločniki, premalo prehodov za pešce, dopuščanje velikih vozniških hitrosti, prevelike površine vozišč križiščih, semaforizacija podrejena motornemu prometu, kolesarji na pločnikih, pred nekaterimi šolskimi okoliši ni umirjenega prometa.
- mobilnost invalidov: v mestu so še vedno ovire za gibalno ovirane osebe in ni ureditev za senzorno ovirane osebe.

Izven mesta Slovenj Gradec so glavni izzivi za pešačenje zelo podobni: glavna cesta skozi naselje z zarisanimi sredinskimi črtami vzpodbuja hitrejšo vožnjo motornih vozil, središča naselij (z izjemo Šmartnega pri Slovenj Gradcu) praviloma niso opremljena z urbano opremo, niti ni jasno kje sploh je osrednji prostor za zbiranje (trg).

Mesto Slovenj Gradec je manjše mesto kratkih razdalj (razdalje med glavnimi cilji in izvori potovanj pešcev so dolge do 1,3 km, tudi nakupovalna središča so blizu stanovanjskih območij), zato se notranje poti v znatni meri lahko opravljajo peš. Tudi nekaj medkrajevnih povezav (Stari trg–Slovenj Gradec, Pameče–Troblje, Mislinjska Dobrava–Turiška vas in Turiška vas–Tomaška vas (po lokalni cesti)) je dovolj kratkih za pešačenje.

Urejene so poti za prosti čas (pohodne, učne, planinske), kar občane vzpodbuja k hoji v naravi, kar posredno vzpodbuja hojo v urbanih okoljih. Pri tem je potrebno pozornost nameniti tudi vzdrževanju poti (finančno, organizacijsko) ter vsebinski nadgradnji.

Izboljšanje pogojev za pešačenje in vzpodbujanje pešačenja lahko pomeni zelo veliko dodano vrednost in uresničevanje ciljev trajnostne mobilnosti.

Mestna občina je v zadnjih letih vlagala trud in finančna sredstva v urejanje določenih peš površin in peš povezav, predvsem ob vodotokih, ki zaradi veliko prečenj (mostov) ne predstavljajo oviro za pešačenje, ampak le privlačen prostor. Ta trud se obrestuje, saj je marsikje v mestu hoja že prijeten in privlačen način opravljanja poti.

Priložnosti se kažejo predvsem v naslednjem:

- nadaljevanju urejanja še manjkajočih odsekov peš povezav in opremljanje obstoječih peš povezav in peš površin: drevored, mikrourbana oprema, manjši infrastrukturni ukrepi za umirjanje motornega prometa, ki se lahko uredijo kot del urbane površine;
- povečanje varnosti pešcev: več prehodov, zagotoviti varno kolesarjenje in preprečevati konflikte med pešci in kolesarji na pločnikih, umirjanje prometa (zožanja vozišča, manjši zavijalni radiji, mini krožišča, dvignjeni prehodi preko ceste za pešce in za kolesarje po kolesarskih poteh, vizualne ovire ipd.),
- primerne ureditve okolic šol: brez konfliktov z motornim prometom;
- nadaljevanje odpravljanja ovir za gibalno ovirane osebe in primerne ureditve za senzorno ovirane osebe;
- ureditev vseh območij zgoščevanja dejavnosti in ostalih pomembnih javnih površin: predvsem Glavnega trga, ki ima izredno velik potencial in pomen v mestu in bi z določenimi ukrepi (npr. sprememba prometnega režima, umestitev še dodatnih aktivnosti iz različnih področij in za različne starostne skupine, poenotenje urbane opreme, umestitev povezava s Trgom svobode) postal tudi prebivalcem bolj vizualno zanimiv; odprle bi se možnosti storitev, poslovnih rešitev, preživljanja prostega časa na odprtih javnih površinah mesta, ki ga do sedaj ni bilo, nadgradila bi se vizualna zaznavnost kraja, kar bi pripomoglo k ustvarjanju unikatnega prostora in zadovoljstva uporabnikov, ter omogočilo širšo prepoznavnost mesta; tako bi se povečala vrednost za vsakega posameznega uporabnika posebej in za celotno skupnost.

Javni potniški promet

Glede na zgostitev prebivalstva v dnu doline in kotline ter razgiban relief na obrobju, je pokritost z javnim avtobusnim potniškim prometom (JAPP) povsem različna. Dosegljivost in dostopnost (geografska in časovna) v naseljih ob državnih cestah G1-4 (smeri proti Dravogradu in Velenju) ter ob R1-227 (smeri proti Kotli) je v splošnem dobra – z izjemo nekaterih območij na robu mesta Slovenj Gradec in v obdobju počitnic, vikendov in praznikov. Vožnja z avtobusi je v primerjavi z osebnim vozilom daljša za okoli tretjino časa. Ostala naselja v dolinskem dnu ter predvsem na hribovitem delu občine so nepokrita z JAPP.

Občina je ena prvih v Sloveniji, ki je pričela sistematično optimizirati šolske prevoze. Vendar znatno težavo predstavlja razpršena poselitev in razpršena gradnja. K temu je potrebno dodati tudi vsesplošno pretirano "starševsko zaščitništvo", na katerega opozarjajo na osnovnih šolah. Zaradi se je že zgodilo, da so starši nasprotovali izgradnji varne šolske poti do postajališča šolskega prevoza v dolžini 0,5 km, s čimer bi optimizirali traso linije – ob predpostavki, da šolarji ne bi več bili pobrani pred vrati, ampak bi

hodili 0,5 km. Tako trenutne linije šolskih prevozov in časovna dostopnost praviloma niso ustrezne za morebitno preoblikovanje posameznih linij v takšne, ki bi omogočale prevoz tudi drugim potnikom.

Izzivi in priložnosti se kažejo v:

- zagotavljanju oblike javnega prevoza na hribovitem obrobju (npr. prevozi na klic);
- zagotavljanju oblike javnega prevoza ranljivejših ciljnih skupin znotraj naselja Slovenj Gradec (starejši, gibalno ovirani);
- nadaljnjem vzpostavljanju varnih šolskih poti in optimizaciji linij šolskih prevozov.

4.2 OBLIKOVANJE SCENARIJEV

V anketi med odločevalci (občinski svetnik, predsedniki četrtnih in vaških skupnosti) ter zaposlenimi v občinski upravi so bili anketiranci pozvani, da si predstavljajo mesto in občino Slovenj Gradec čez 5 let in ocenijo, kje na področju trajnostne mobilnosti bosta mesto in občina. Na voljo so bile štiri predstave (tabela 25). Glej tudi poglavje 2.3.

Predstava	Opis	Delež anketirancev
Predstava 1	Kljub manjšim izboljšavam v mestu in bližnjih vaseh, je avtomobil še vedno glavno , vsakodnevno prevozno sredstvo	46
Predstava 2	Izvršujejo se zadnji deli programa izboljšav. Kolesarjenje in javni potniški promet sta dobro sprejeti alternativni za vsakodnevna potovanja v mestu in na območju občine. Trajnostna mobilnost je dobro sprejeta s strani skupnosti. Podpora omejevanja uporabe avtomobila se večja.	37
Predstava 3	Priprava programa izboljšav je v teku, rezultati so že vidni na ulicah, predvsem v mestu. Ljudje odkrivajo nove načine prevoza za vsakodnevna potovanja. Izboljšane so kolesarske poveze med mestom in bližnjimi vasi . Skupnost znatno bolj podpira trajnostno mobilnost. Omejevanje uporabe avtomobila in dostop sta še vedno kontroverzni temi.	12
Predstava 4	V teku je skoraj celoten program izboljšav. Avtomobil ni več glavno prevozno sredstvo v mestu, še vedno pa prevladuje na podeželju . Trajnosten mobilnost ima široko podporo, vključno s prepovedjo in omejevanjem uporabe avtomobila, dostopa in parkiranja.	5

Tabela 25: predstave o razvoju trajnostne mobilnosti v mestu in občini v naslednjih 5 letih

Velika večina si je predstavlja, da bo avtomobil še vedno glavno vsakodnevno prevozno sredstvo, večal pa se bo pomen kolesarjenja in javnega potniškega prometa.

Z analizo potovalnih navad je bilo ugotovljeno, da se v Mestni občini Slovenj Gradec okoli **70 % potovanj** opravi z **osebnim avtomobilom** in **slabe 3 % z javnim prometom**. S **kolesom** se opravi nekoliko **manj kot 5 %** vseh potovanj, **skoraj 22 %** potovanj se opravi **peš**. Glej tudi poglavje 4.1.4.2.

Pri nadaljnjem oblikovanju vizije, prioritet in ukrepov spodbujanja bolj trajnostnih oblik mobilnosti, lahko izhajamo iz treh možnih scenarijev (tabela 26).

Scenarij	Opis
Scenarij 1: nadaljevanje obstoječih politik	Nadaljevanju obstoječih politik in izvajanja ukrepov občine.
Scenarij 2: poudarjeno zeleni scenarij	Radikalna sprememba politik in uvedba celovitih ukrepov na vseh področjih.
Scenarij 3: uravnotežen scenarij	Nadgradnja obstoječih politik in uvedba celovitih ukrepov na prioritetnih področjih.

Tabela 26: možni scenariji oblikovanja vizije, prioritet in ukrepov

Glede na ugotovljeno v analizi stanja, odgovore odločevalcev in zaposlenih v občinski upravi ter ocene zmožnosti proračuna MO Slovenj Gradec smatramo, da bo vizijo, prioritet in ukrepe celostne prometne strategije smotrno oblikovati v smislu **scenarija 3: uravnotežen scenarij**.

5. VIRI IN LITERATURA

Bührmann S., Wefering F., Rupprecht S.: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, Smernice na pripravo Celostne prometne strategije (avtorji slovenske priredbe smernic Plevnik A. in sod). 2012. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. AVRIS baza. 2016.

Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Slovenj Gradec (Ur. l. št. 68/95, 33/97, 71/97, 56/98, 78/99, 59/00, 58/2001, 79/2006, 110/2009, 23/2011)

Občinski program varstva okolja za Mestno občino Slovenj Gradec 2008–2013. 2008. Javno komunalno podjetje Slovenj Gradec d.o.o.

Občinski prostorski načrt Mestne občine Slovenj Gradec – dopolnjeni osnutek (ur: Kirn R. in sod.). 2016. Maribor, ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o., dostopno na <http://www.slovenjgradec.si/narocila-in-objave/javno-naznanilo-o-javni-razgrnitvi-in-javni-obravnavi-dopolnjenega-osnutka-obcinskega-prostorskega-nacrta-opn.html>

Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020. 2014. Ljubljana, Služba vlade za razvoj in evropsko kohezijsko politiko, dostopno na http://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/novice/op_2014-2020/op_2014-2020_cistopis_web.pdf

Proračun MO Slovenj Gradec za leto 2016, dostopen na <http://www.slovenjgradec.si/proracun-mestne-obcine-slovenj-gradec-za-leto-2016.html>

Prostorski red Slovenije (Ur. l. RS št. 122/2004)

Regionalna zasnova prostorskega razvoja Koroške regije (ur: Gulič A. in sod.). 2006. Regionalna razvojna agencija za Koroško, dostopno na <http://rzpr-koroska.uirs.si>

Regionalni razvojni program za Koroško razvojno regijo 2014–2020. 2014. Dravograd, RRA Koroška d. o. o., dostopno na <http://www.rra-koroska.si/si/files/default/RR/Regionalni-razvoj/Regionalni-razvojni-program/RRP-koroska-2014-2020.pdf>

Resolucija o Nacionalnem programu varstva okolja 2005–2012 (Ur. l. št. 2/06)

Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, 2016, dostopen na <http://pxweb.stat.si>

Sklep o določitvi območij uvedbe časovno omejenega parkiranja – modre cone in plačila občinske takse za parkiranje na javnih in urejenih parkiriščih v Slovenj Gradcu. 2016.

Splošne smernice za področje javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti. 2013. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direktorat za promet, dostopno na http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/dpn/smernice/trajnostna_mobilnost.pdf

Splošne smernice s področja poselitve. 2013. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Sektor za urejanje prostora na lokalni ravni, dostopno na http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/podrocja/dpn/smernice/usmerjanje_poselitve.pdf

Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji. 2015. Ljubljana, Ministrstvo za infrastrukturo, dostopno na http://www.mzi.gov.si/si/dogodki/strategija_razvoja_prometa_v_rs/

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (ur: Bartol B. in sod.). 2014. Ljubljana, Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj

Strokovne podlage za poselitev v MOSG. 2. del – Mesto Slovenj Gradec (ur.: Kirn R, in sod.). 2008. Maribor, ZUM urbanizem planiranje, projektiranje d. o. o.

Trajnostna urbana strategije Mesta Slovenj Gradec 2015–2030 (ur.: Rozman U. in sod.). 2015. Slovenj Gradec, Mestna občina Slovenj Gradec, dostopno na <http://www.slovenjgradec.si/media/uploads/files/TUS/Trajnostna%20urbana%20strategija%20MSG%20151102.pdf>

Trajnostni energetske akcijske načrte Mestne občine Slovenj Gradec (ur: Krajnc B., Mozgan S., Stvarnik L., Zečiri S.). 2015. Slovenj Gradec, Zavod Energetska agencija za Savinjsko, Šaleško in Koroško, dostopno na <http://www.slovenjgradec.si/media/uploads/files/Trajnostni%20energetski%20akcijski%20nacrt%20MO%20SG.pdf>

6. PRILOGE

6.1 TERENSKI ZAPISNIKI

Priloženo na zgoščenki.



MESTNA OBČINA
SLOVENJ GRADEC



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

6.2 INTERVJUJI

Priloženo na zgoščenki.

6.3 JAVNE RAZPRAVE

Priloženo na zgoščenki.

6.4 DELAVNICA Z OBČINSKO UPRAVO

Priloženo na zgoščenki.

6.5 MEDIJSKE OBJAVE

Priloženo na zgoščenki.

6.6 ŠTETJE PROMETA

Priloženo na zgoščenki.

6.7 ANALIZA POTOVALNIH NAVAD – TEHNIČNO POROČILO

Priloženo na zgoščenki.

6.8 SAMOOCENITEV – TABELARNI PODATKI

Priloženo na zgoščenki.

6.9 PRORAČUN MO SLOVENJ GRADEC ZA LETO 2016

Priloženo na zgoščenki.

6.10 EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI – ORGANIZACIJA DOGODKA »KOLO POVEZUJE 2016«

Priloženo na zgoščenki.