



**OBČINA ROGAŠKA SLATINA**  
**OBČINSKI SVET**

Izletniška ulica 2, 3250 Rogaska Slatina

T: 03 81 81 700  
F: 03 81 81 724  
E: [obcina@rogaska-slatina.si](mailto:obcina@rogaska-slatina.si)  
[www.rogaska-slatina.si](http://www.rogaska-slatina.si)

Številka: 0320-0011/2012  
Datum: 23.1.2013

**Zadeva: Gradivo za 6. točko dnevnega reda 22. redne seje Občinskega sveta Občine Rogaska Slatina**

Predlagatelj: mag. Branko Kidrič, župan

**Zadeva: Predlog Prometne študije Občine Rogaska Slatina**

Pravne podlage: Zakon o lokalni samoupravi /ZLS/ (Uradni list RS, št. 94/2007-UPB2, 27/2008 Odl.US:Up-2925/07-15, U-I-21/07-18, 76/2008, 100/2008 Odl.US: U-I-427/06-9, 79/2009, 51/2010)  
Statut Občine Rogaska Slatina (Uradni list RS, št. 26/12)

Poročevalca: g. Kristijan Novak in mag. Matej Dobovšek

**Predlog sklepa: Občinski svet Občine Rogaska Slatina potrjuje Prometno študijo in prometni model Občine Rogaska Slatina, pripravjalca Lineal d.o.o. št. 1103-PROM 1 z dne 11.1.2013.**



## OBČINA ROGAŠKA SLATINA

Izletniška ulica 2, 3250 Rogaska Slatina

T: 03 81 81 700

F: 03 81 81 724

E: [obcina@rogaska-slatina.si](mailto:obcina@rogaska-slatina.si)

[www.rogaska-slatina.si](http://www.rogaska-slatina.si)

Številka:

Datum:

**Zadeva: Prometna študija Občine Rogaska Slatina**

### 1. Uvod

Občina Rogaska Slatina v preteklosti še ni imela izdelane celovite Prometne študije mesta. Posamezne prometne študije so bile izdelane parcialno in so se nanašale le na omejeno območje posameznih križišč. Bodoče ureditve cestnega omrežja ter predvsem bodoči prostorski načrti so dejstva, zaradi katerih mesto potrebuje celovito Prometno študijo.

Le z ugotovitvami, ki jih definira in analizira Prometna študija širšega območja mesta Rog. Slatina, se lahko objektivno predvidi bodoče prometno odvijanje na območju širše mestne prometne mreže in predvsem na območju križišč, od katerih je v največji meri odvisna funkcionalnost omrežja. Poseben poudarek v urejanju prometne problematike je potrebno posvetiti tudi mirujočem prometu, torej parkiranju, predvsem na območju hotelov, javnih ustanov in gosteje poseljenih stanovanjskih sosesk.

### 2. Pristop

V okviru izdelave so bile v prvem koraku analizirane in ovrednotene obstoječe prometne razmere, torej preučeni prometni tokovi tranzitnega, ciljno-izvornega in notranjega prometa na obravnavanem cestnem omrežju širšega območja mesta.

V sklopu izdelave prometnega modela je bilo potrebno pridobiti podatke o dejanskih prometnih obremenitvah. Meritve so zajemale pet ključnih križišč in dva cestna preseka na območju obdelave in vključile vse možne smeri prometa in strukturo le tega (pešci, kolesarji, osebna vozila, avtobusi, lahka srednja in težka tovorna vozila ter tovorna vozila s prikolico in polpriklopniki). Druge potrebne podatke se je pridobilo iz javnih statističnih virov, predhodnih štetij prometa in statistike avtomatskih števecv prometa, ki se nahajajo na vplivnem območju Rogaska Slatine in so v upravljanju Direkcije RS za ceste.

Poleg tega so bile analizirane tudi vse predhodno izdelane študije in ostala projektna dokumentacija, ki posredno ali neposredno vpliva na vsebino naloge.

Kot izhodiščno leto se v študiji uporablja leto 2012. Napoved prometa za vsako izmed zvrsti se je izdelala za konec planske dobe – leta 2032. Napoved potniškega in tovornega prometa

se je izdelala na podlagi socio-ekonomskih podatkov za območje obdelave (število prebivalcev, število delovnih mest po sektorjih, bodoča motorizacija prebivalstva ipd.) ter tudi na podlagi vsebin obstoječih in bodočih prostorskih aktov oz. načrtov.

V sklopu prometnega modeliranja se je preučilo tudi zunanje vplivno območje občine Rogaška Slatina, predvsem prometne smeri do sosednjih zalednih območij (Ptuj, Šmarje pri Jelšah oz. Celje, Poljčane, Krapina).

### 3. Vsebina po poglavjih s predlogi

Izdelana je bila analiza obstoječega stanja ter podani predlogi bodoče ureditve za:

- infrastrukturo in spremljevalno opremo peš in kolesarskega prometa,
- organiziranost javnega potniškega prometa (avtobus in železnica),
- kapacitete in organiziranost mirujočega prometa (parkiranje) ter
- posebna območja t.j. potencialno kritična mesta v prometnem omrežju (npr. okolica šol, vrtcev, prehodi ceste preko železnice ipd.).

#### **Splošni del**

V občini Rogaška Slatina je stopnja osebne motorizacije med prebivalstvom velika. To je sicer značilno za celotno območje Slovenije. Glede na izdelane socioekonomske projekcije, je v prihodnosti pričakovati še določeno zmerno rast na tem področju – okvirno do leta 2020. Po tem obdobju je pričakovati zmeren upad, okoli leta 2025 pa je zopet pričakovati stopnjo osebne motorizacije, ki bo na današnji ravni. V obdobju po 2030 pa bo stopnja osebne motorizacije upadala, predvsem zaradi »staranja« prebivalstva.

A manjša stopnja motorizacije še ne pomeni manj prometa na cestah. Z leti se namreč večja število potovanj na osebo na dan. Omenjeno velja predvsem za namene voženj dom-trgovina in dom-prosti čas.

#### **Kolesarski in peš promet**

Poglavje peš in kolesarskega prometa analizira obstoječe stanje, predvsem v smislu urejenosti in medsebojne povezanosti infrastrukture in spremljajoče opreme. Poudarek je na preučitvi zagotavljanja obstoječega nivoja prometne varnosti in funkcionalnosti iz vidika javnega cestnega omrežja. Posebej analitično so obdelana ter s predlogi bodočih rešitev obravnavana potencialna nevarna mesta. V centru mesta je potrebno dati prednost pešcem in kolesarjem.

#### **Stanje in predlogi:**

Iz vidika infrastrukture za pešce je potrebno dati poseben poudarek bodočim rešitvam v prostoru, ki omogočajo čim bolj neovirano gibanje invalidom in slepih ter slabovidnim. Občina Rogaška Slatina se dane problematike zaveda, kar pričajo obstoječe rešitve v okolju in tudi priznanje s strani invalidskih organizacij.

Na področju kolesarskega prometa je relativno dobro poskrbljeno za osnovno infrastrukturo, manjka pa spremljajoča. Predlaga se umestitev več sodobnih pokritih kolesarnic na pomembnih točkah - predvsem za vsakodnevne potrebe občanov. Izposoja koles je že

možna v sklopu turistične ponudbe mesta (izposoja v sklopu bivanja v hotelih), a bi le to bilo potrebno vsebinsko in informativno nadgraditi.

Večji razvoj daljinskega kolesarskega prometa in turizma je odvisen predvsem od izgradnje daljinskih kolesarskih poti na širšem območju. Tu se predlaga aktivno sodelovanje predvsem z DRSC (ki je odgovorna tudi za državno kolesarsko omrežje), saj kolesarski turizem nudi obilo priložnosti.

### **Ureditve (bodočega) cestnega omrežja**

Poglavje se ukvarja predvsem z lokalnim cestnim omrežjem, ki ga je potrebno modernizirati glede na potrebe, ki so se pokazale v okviru izdelave študije in modela. Načeloma pa velja, da morajo biti vse pomembnejše lokalne ceste, ki povezujejo naselja v z državnim cestnim omrežjem, zgrajene oziroma rekonstruirane tako, da bo omogočeno varno in dinamično odvijanje prometa.

Ostale lokalne ceste pa morajo zagotavljati ustrezno dostopnost vsem prebivalcem v občini. Ureditev teh cest pomeni izboljšanje življenjskih pogojev odmaknjenih zaselkov in naselij. Tako je bilo analizirano lokalno cestno omrežje in ulična mreža v naselju v smislu urejenosti cestišč kot prometnih oznak in signalizacije ter označitve in urejenosti avtobusnih postajališč. Iz prometno tehničnega vidika so bila nadalje analizirana kritična oz. potencialno kritična mesta (odseki). Poudarek je dan tudi na medsebojni simbiozi posameznih zvrsti prometa (npr. križanja različnih zvrsti prometa).

Ključna izhodišča, ki so bila upoštevana v tem poglavju, so tako:

- izboljšanje prometne povezanosti s sosednjimi regijami in izboljšanje dostopnosti znotraj občinskega prostora, zlasti zaledja krajevnih skupnosti in zagotavljanje učinkovitosti prometa v izrednih razmerah,
- izboljšanje prometne varnosti in kakovosti prometnega omrežja in
- zmanjšanje negativnih vplivov prometa na okolje, kar pomeni predvsem dosledno izločanje tranzitnega prometa iz centralnih delov naselij.

### **Stanje in predlogi:**

Analiza cestnega prometnega omrežja na območju občine je pokazala, da bo le to ustrezno do konca planske dobe leta 2032, kljub določeni pričakovani nadaljnji rasti prometa. Tako rekoč vsa ključna križišča v občini so modernega tipa – krožnega režima. Krožna krožišča nudijo visok nivo kapacitete in posledično manjše zamude in kolone. Vsa ključna križišča v občini, ki so bila predmet analize so kapacitetno ustrezna do konca planske dobe, kar je zelo dobra informacija.

Kljub »severni obvoznici«, ki jo predstavlja državna cesta G1-107 na relaciji Mestinje – Rogatec in, ki v veliki meri prometno razbremenjuje mesto, skozenj še vedno poteka preveč težkega tovornega prometa (cca. 120 težkih tovornjakov nad 7.5 t / dan). Predlaga se prepoved težkega tovornega prometa skozi mesto in preusmeritev na G1-107 tudi za ciljno-izvorni težki promet. To bi ugodno vplivali na prometno varnost, manjši hrup in vibracije ter manjše onesnaževanje zraka, kar je vse v skladu z osnovno dejavnostjo v mestu t.j. zdraviliškim turizmom.

### **Mirujoči promet**

Na področju mirujočega prometa so v naselju Rogaška Slatina izkazane večje potrebe po dodatnih parkirnih površinah predvsem za prebivalce blokovskega naselja v Ulici Kozjanskega odreda in za hotelske goste, kajti lastniki hotelov ob obnovi le-teh niso zagotovili tudi dovolj parkirnih mest.

Analiza kapacitete in prometne ureditve (oz. režima) sedanjega ter bodočega stanja mirujočega prometa, je zajela tri osnovne vsebinske sklope in sicer:

- javna parkirišča,
- parkirišča v sklopu hotelskih objektov ter
- parkirišča v sklopu garažnih hiš.

Vsi trije vsebinski sklopi so bili analizirani ločeno in tudi kot celota. Preučene so bile obstoječe kapacitete javnih parkirišč ter ugotovljena njihova (ne)ustreznost glede na strokovne normative, ki veljajo v praksi. Preučeni so bili tudi sedanji in bodoči režimi parkiranja motornih vozil in podana strokovna izhodišča za oblikovanje bodoče parkirne politike mesta. Mirujoči promet je bil analiziran v povezavi z ostalimi zvrstmi prometa (npr. vpliv novih parkirišč/garažnih hiš na odvijanje prometa, povezava parkiranja in javnega prometa ipd.).

#### **Stanje in predlogi:**

Glede na ostale primerljive občine in mesta ima Rog. Slatina relativno malo težav z mirujočim prometom. Izdelana analiza je pokazala, da je primanjkljaj javnih parkirnih mest v celotnem vidiku dokaj majhen glede na strokovne normative (skupaj primanjkuje 34 PM).

Analiza za območje hotelov je pokazala večji primanjkljaj (407 PM premalo), pri čemer je bil upoštevan »težji« primer oz. kriterij 1 PM/ 2 turistični postelji. Ker določen delež gostov prihaja z avtobusi, je realno primanjkljaj najbrž nekoliko nižji. Z načrtovano izgradnjo garažnih hiš bo na območju hotelov realna potreba in kapaciteta parkirišč skoraj izenačena, če pa upoštevamo, da 20% gostov pride z avtobusom, bo parkirišč za potrebe hotelov v prihodnosti dovolj, seveda ob predpostavki izgradnje vseh treh parkirnih hiš:

- Parkirna hiša Grand Hotel (128 parkirnih mest);
- Parkirna hiša Hotel Donat (159 parkirnih mest);
- Parkirna hiša Medical Center (63 parkirnih mest).

Za »kritične« parkirne cone so v prometni študiji podane smernice reševanja, ki jih je potrebno upoštevati: npr. večnivojski parkirni moduli, koriščenje bližnjih danes neuporabnih površin na čim bolj atraktiven način ipd.

Že danes pa velja razmišljati tudi o »zeleni« prihodnosti, ki bo nedvomno pripadla vozilom na ne-fosilna goriva. Da uporaba elektro vozil in njihovo polnjenje niso več le oddaljena vizija, pričajo že postavljena polnilna mesta v nekaterih slovenskih mestih (Ljubljana, Piran, Kranj,...). Prihodnost bo vsekakor temeljila na integraciji parkiranja ter hkratnega polnjenja vozil v kombinaciji s sodobno solarno in komunikacijsko tehnologijo (plačevanje in

obveščanje o času parkiranja preko mobilnega telefona, pridobivanje prometnih informacij preko naprave za navigacijo ipd.).

### **Javni potniški promet**

Analiza javnega prometa zajema opis organiziranosti javnega potniškega prometa v mestu Rogaška Slatina. Analiza uporabnosti in prilagojenosti avtobusnega in železniškega prometa do uporabnika predstavlja temelj danega poglavja.

Na glavni avtobusni postaji je prestopna točka za lokalni, primestni in tudi širši regionalni javni potniški promet. Avtobusna postaja se napaja iz nove interne obvoznice s priključkom pred križanjem z železnico ob južnem robu zdraviliškega parka. Na osnovi analize prometnih tokov, dostopnosti ter zasnov prostorskih ureditev tangiranih območij se je ugotovilo, ali je obstoječa lokacija glavne avtobusne postaje optimalna. Preučila se je opcija prestavitve glavne avtobusne postaje na območje ob železniški postaji.

Preučila se je tudi splošna povezanost javnega potniškega prometa s sosednjimi občinskimi (Šmarje pri Jelšah, Rogatec ...) in regionalnimi središči ter mikro-lokacije glavne avtobusne postaje in ostalih postajališč.

Pričakuje se, da bo železniški promet v glavnem ostal v današnji velikosti in obsegu. Analizirana je bila predvsem urejenost in funkcionalnost obstoječe železniške postaje glede na ostale zvrsti prometa ter tudi možnost razvoja železniškega prometa v smeri Hrvaške (proga Krapina-Celje).

### **Stanje in predlogi:**

Koriščenje osebnega vozila oz. število potovanj na osebo na dan, je povezano tudi s stopnjo razvitosti javnega potniškega prometa. Le ta je v obstoječem stanju popolnoma nekonkurenčen (prepočasen, vozni red je neprilagojen uporabniku ipd.). Da bi postal javni promet konkurenčen, bi bile potrebne velike investicije v vozni park in infrastrukturo (tako za avtobusni, kot železniški promet), ki bi omogočale uvedbo taktnega prometa (odhodi na vsakih 15 min do 20 min v večjem delu dneva v medmestnem prometu).

Ob obstoječi ureditvi medmestnega javnega prometa, si avtobusni in železniški promet bolj kot dopolnilo drug drugemu predstavljata konkurenco. Večina potnikov potuje na relaciji Celje-Rogaška Slatina-Rogatec. Glede urnika voženj je v določeni prednosti avtobusni promet (22 voženj/dan v obe smeri) pred železniškim (15 voženj/dan v obe smeri), ki pa je po drugi strani dražji.

Združitve lokacij osrednje avtobusne in železniške postaje v obstoječi ureditvi oz. razvitosti javnega potniškega prometa ni smiselna in upravičena. Bi pa bila združitev lokacij racionalna v primeru višje razvitega sistema javnega prometa, predvsem če se bodo na državnem nivoju predvidele večje investicije v železniški in avtobusni promet, ki bodo omogočale uvedbo taktnega potniškega prometa (odhodi/prihodi avtobusov in vlakov na vsaj 20 minut).

#### 4. Zaključek

Prometna študija in izdelan Prometno model mora predstavljati temeljni dokument za Občino Rogaška Slatina pri kreiranju prihodnje prometne politike. Zavedati se je potrebno, da je prometna študija in tudi prometni model »živ« dokument, ki ga je potrebno periodično nadgrajevati oz. ažurirati (npr. vsakih 5 let), skladno z bodočimi novogradnjami ter spremembami na cestnem omrežju. Le tako lahko doseže svoj osnovni namen.

Skladno z navedenim predlagamo svetnikom Občine Rogaška Slatina, da Prometno študijo in prometni model Občine Rogaška Slatina potrdijo.

Kristijan Novak  
Podsekretar

mag. Branko Kidrič  
Župan

Ime oz. firma in sedež naročnika:

**OBČINA ROGAŠKA SLATINA**  
Izletniška ulica 2  
3250 Rogaška Slatina

Vrsta projektne dokumentacije:

ELABORAT

Številka elaborata:

1103 – PROM1

Vrsta elaborata:

**PROMETNA ŠTUDIJA IN PROMETNI  
MODEL OBČINE ROGAŠKA SLATINA**

*(povzetek gradiva za potrebe seje  
občinskega sveta)*

Vsebina mape:

Splošni in tekstualni del

Podjetje:

**LINEAL d.o.o**  
Jezdarska ulica 3  
2000 Maribor



Datum: 11.1.2013

Vodja naloge:

**mag. Matej DOBOVŠEK univ.dipl.inž.prom.**

Datum: 11.1.2013

Sodelavci:

Samo Peter MEDVED univ.dipl.inž.grad.  
Vojka DEČKO univ.dipl.inž.prom.

Datum izdelave:

JANUAR 2013



## 1. NAMEN IZDELAVE PROMETNE ŠTUDIJE IN PROMETNEGA MODELA

Mobilnost je ena izmed pomembnih tematik, ki v veliki meri določajo kvaliteto življenja določenega okolja. Tudi v občini Rogaška Slatina, predvsem v urbanem delu občine je dana tematika aktualna. Da lahko občina/mesto predvidi ukrepe, pravilno planira bodoče prometno omrežje ter regulira odvijanje prometa, potrebuje model odvijanja sedanjega in bodočega prometa – prometni model.

Prometni model omogoča optimalne ter pravočasne ukrepe ter odločitve na sedanjem in načrtovanem prometnem omrežju, kar bo imelo za posledico optimalen potek prometa, glede na prostorske in ostale dejavnike. Racionalno in strokovno objektivno vodenje prometne in urbanistične politike, je mogoče le, če vnaprej poznamo posledice določenih odločitev. *Prometni model* je analitično orodje, s pomočjo katerega analiziramo obstoječe prometno stanje na omrežju ter z njim vrednotimo načrtovane ukrepe v obliki enega ali več t.i. *prometnih scenarijev*. S prometnim modelom lahko ne le analiziramo obstoječe stanje, temveč lahko tudi izdelamo projekcijo bodočega prometnega dogajanja, s pomočjo spremenjenih vhodnih podatkov (povzame se projekcija bodoče stopnje motorizacije, demografskega gibanja prebivalstva, delovnih mest) ter strukture prometnega omrežja oz. ukrepov, ki se jih načrtuje.

Rezultati prometnega modela so prometne obremenitve na obstoječem in načrtovanem prometnem omrežju. Prometne obremenitve predstavljajo osnovno izhodišče za nadaljnje postopke projektiranja prometne infrastrukture, predvsem dimenzioniranja voziščne konstrukcije, varovalnih ukrepov do okolja, javne razsvetljave in določitve optimalne geometrije/prometnega režima križišč.

V prometni študiji so deteljno analizirane tudi ostale zvrsti prometa: javni potniški promet, kolesarski in peš promet, železniški promet ter mirujoči promet. Podana je tudi sedanja in bodoča potrebna medsebojna odvisnost in povezava posameznih zvrsti prometa.



Slika 1: Območje obdelave.

## 2. METODOLOGIJA IZDELAVE

Pred izdelavo prometnega modela, je bilo potrebno pridobiti in analizirati obstoječe prometne razmere/obremenitve. Lokacije izvedenih meritev prometa (15 urno štetje prometa po smereh in strukturi v križišču) so razvidne iz spodnje slike. Poleg omenjenega je bila izvršena tudi prometna analiza okoliških avtomatskih števec, ki poleg količine in strukture prometa podajajo tudi pretekle letne rasti/upad prometa. Podane so tudi prometne obremenitve v križiščih po smereh za čas štetja. Prometne obremenitve na posameznih cestnih odsekih cestne mreže v RS se spremljajo tudi s pomočjo avtomatskih števec, ki so v upravljanju DRSC. Analizirani so bili vsi števci v občini.

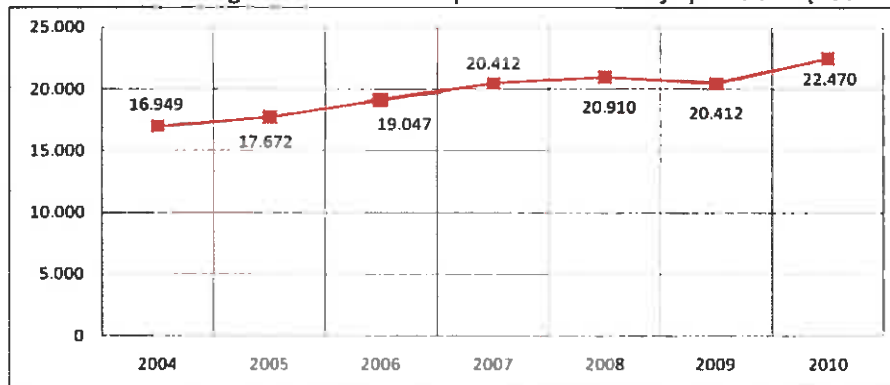
Socio-ekonomski podatki so prav tako nujno potrebni za izdelavo prometnega modela, saj iz njih pridobimo podatke o številu prebivalcev, številu gospodinjstev, številu zaposlenih, prihodkih na zaposlenega ipd. Dani podatki so namreč direktno povezani z količino prometa oz. prometnimi navadami prebivalstva na obravnavanem območju. Dani podatki so bili povzeti po statističnih podatkih, ki so na voljo v sklopu Statističnega urada RS ter so bili dani v predhodno presojo tudi naročniku.

Motorizacija je prav tako pomemben vir informacij, ki jih moramo nujno vključevati in upoštevati v vseh fazah prometnega planiranja in analiziranja. Le ta nam nakazuje smer pri odločanju v zvezi z bodočim odvijanjem prometa in ostalimi socio-ekonomskimi dejavnostmi, ki so soodvisne od prometa. V nadaljevanju sta z namenom lažje predstave podana dva primera tabele in grafa, ki ponazarjata socio-prometne karakteristike občine R. Slatina.

**Tabela 1: Karakteristike občine Rogaška Slatina za leto 2010 in primerjava z državnim nivojem<sup>1</sup>.**

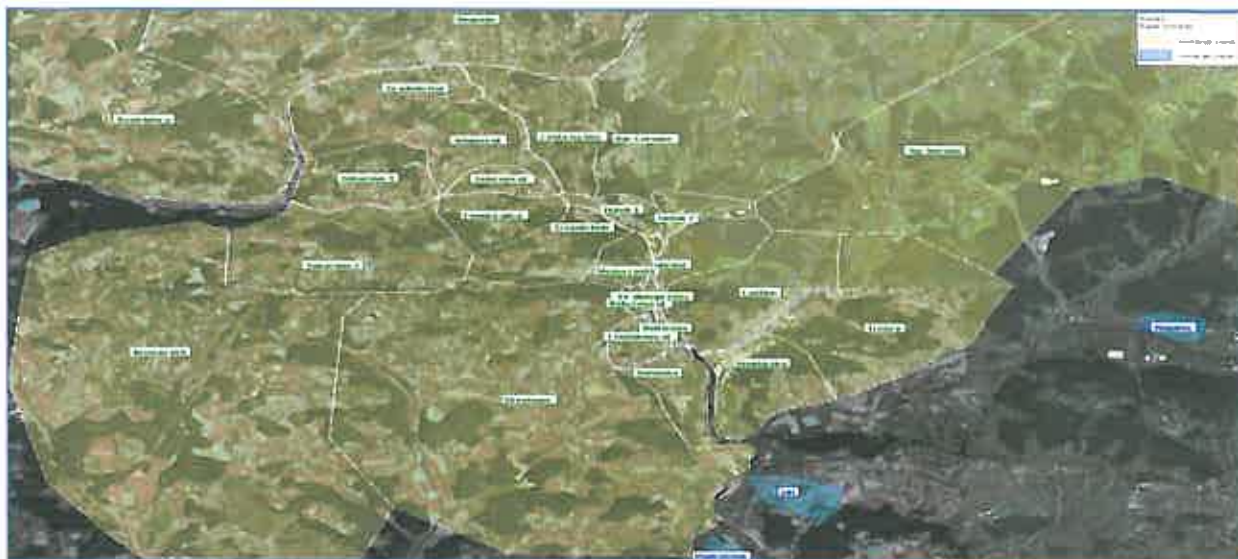
	Občina	Slovenija
Gostota prebivalstva (preb/km <sup>2</sup> )	155	101
Naravni prirast (na 1.000 prebivalcev)	18	3.734
Skupni prirast (na 1.000 prebivalcev)	-109	3.213
<i>Povprečna mesečna bruto plača (indeks, SI=100)</i>	77	100
Povprečna mesečna neto plača (indeks, SI=100)	79	100
Število podjetij	792	165.595
Stopnja registrirane brezposelnosti (%)	13,1	10,7
<b>Število prebivalcev na en osební avto</b>	<b>1.99</b>	1.93

**Graf 1: Trend števila registriranih vozil v Upravni enoti Šmarje pri Jelšah (2004-2010).**



<sup>1</sup> <http://www.stat.si/obcinevstevilkah/Vsebina.aspx?leto=2011&id=57>

Za potrebe prometne analize se je območje občine R. Slatina razdelilo na več analitičnih prometnih con. Za vsako izmed teh con so se najprej definirale socio-ekonomske karakteristike (št. prebivalcev glede na prometni status in aktivnost, število delovnih mest, prisotnost nakupovalnih središč, izobraževalnih ter javnih ustanov, turističnih kapacitet ipd.). Na podlagi teh podatkov se je definiralo prometno povpraševanje in ponudba iz vidika vseh preučevanih zvrsti prometa. Najprej na nivoju vsake prometne cone in nadalje na nivoju celotnega območja občine.



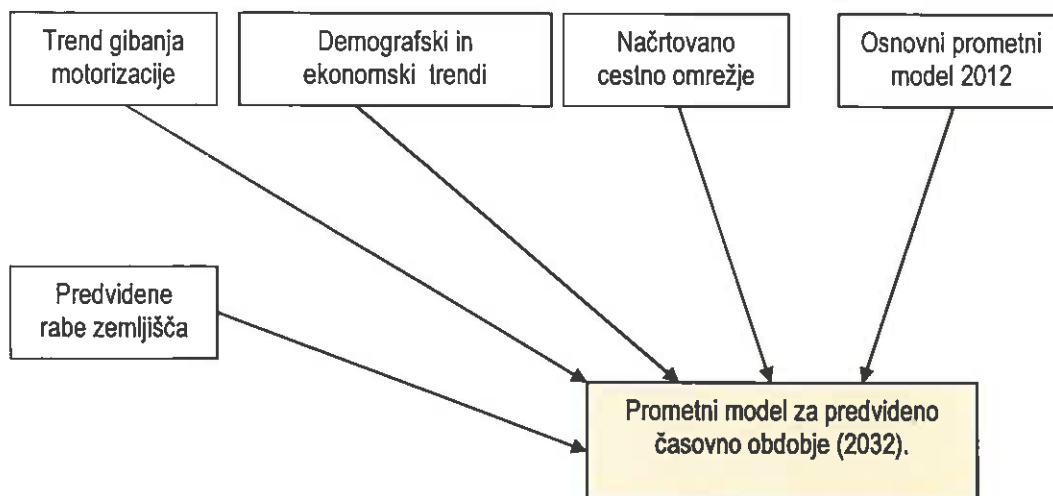
Slika 2: Prikaz območja analitičnih prometnih con.

Tabela 2: Socio-ekonomski podatki notranjih prometnih con.

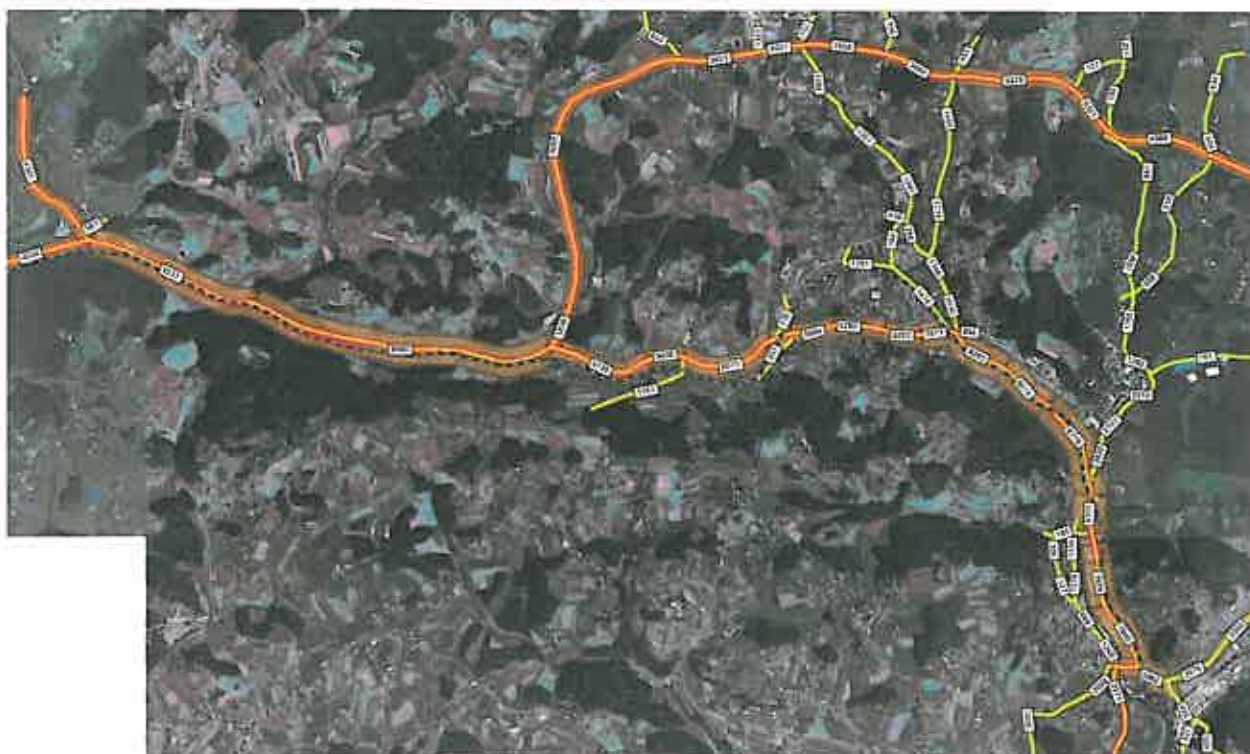
ONE.NOV	IME	Prebivalci	Gospod. dejstva	PVel_gos p	ZAP	ZaA	NZAP	NzA	UPOK	UzA	studenti	ŠtA	učitelji	Delovna mesta	DM_1	DM_2	DM_3	DM_4	Prodajne površine	Hoteli
3	Lovska ulica	478	159	3.0	274	249	63	38	94	57	22			16		16				
4	Gubčeva ul.	626	209	3.0	359	326	82	50	123	75	29			184		12		172		
5	Vegova ul.	678	234	2.9	388	354	89	54	133	81	32			54		54			1280	
6	Cesta na Boč	384	128	3.0	220	200	50	31	75	46	18			11		5	6			
7	Gradiški Dol	33	11	2.9	19	17	4	3	6	4	2	1		14		14				
8	Hotel 1													255		90	121	44	1066	540
9	Tržaški hrib	71	24	3.0	41	37	9	6	14	8	3	1		20		20				
10	Hotel 2													410			279	131		820
11	Širna cesta	151	50	3.0	87	79	20	12	30	13	7	3		16		8	8			
12	Aškročeva ul.	264	88	3.0	151	138	35	21	52	32	12	5		36			36			
13	14. divizije (OŠ)	98	33	3.0	56	51	13	8	19	12	5	2		135		51		84		
14	Kudričeva	75	26	2.9	43	39	10	6	15	9	4	2		158		142	16			
15	Levstikova ul.	865	279	3.1	496	451	113	69	170	103	41	18		17		8	9			
16	Sotelska	294	98	3.0	168	153	39	23	58	35	14	6		152		121	12	19		
17	Brestovec	590	184	3.2	338	308	77	47	116	71	28	12		62	11	22	29			
18	Kristan Vrh	433	127	3.4	248	226	57	35	85	52	20	9		35	16	11	8			
19	Steklerska	261	84	3.1	150	136	34	21	51	31	12	5	42	1247		1174	24	49	1250	
20	Lastine	575	180	3.2	329	300	75	46	113	69	27	12		23		8	15			
21	Tržišče	176	53	3.3	101	92	23	14	34	21	8	4		43	26	11	6			
22	Sp. Sečovo	431	131	3.3	247	225	56	34	84	52	20	9		123	12	99	12			
23	občina	76	26	2.9	44	40	10	6	15	9	4	2		68	8		14	46	720	
24	Iže-Cerovec	609	185	3.3	349	318	80	49	119	73	29	13		44	14	15	15			
25	Negonje	310	94	3.3	178	162	41	25	61	37	15	6		51	12	41			2430	
26	Kostrnica	642	201	3.2	368	335	84	51	126	77	30	11		25	4	17	5			

Prometno modeliranje bodočega prometa

V skladu s projektno nalogo je potrebno izdelati napovedi prometa za konec planske dobe leta 2032 (2012 + 20 let). Na osnovi pridobljenih podatkov od naročnika, o načrtovanih dejavnosti na območju občine (OPPN, OPN), je bila izdelala generacijska prognoza po posameznih prometnih conah. S prognoziranim modelom ter z dopolnjenim prometnim omrežjem so bile izvedene obremenitve za posamezne scenarije, kot je razvidno v nadaljevanju.



Slika 3: Shematični prikaz vhodnih podatkov za model bodočega prometa.



Slika 4: Primer končne oblike prometnega modela (dnevni promet po odsekih leta 2012 – vsa vozila).

### 3. GLAVNI REZULTATI PROMETNE ŠTUDIJE IN PROMETNEGA MODELA

V nadaljevanju so podani osnovni povzetki in zaključki za posamezne preučevane zvrsti prometa iz vidika obstoječe ureditve ter predlaganih ukrepov.

#### 3.1. JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni prevoz, ki bi lahko prispeval k zmanjšanju izpustov in prometnih obremenitev cest, je ena od žrtev naše odvisnosti od avtomobilov. Navdušenje nad avtomobili je zmanjšalo zanimanje za uporabo javnega prevoza, kar posledično vpliva na ekonomijo javnega potniškega prevoza in otežuje obnavljanje voznega parka. Zaradi tega javni prevoz postaja še manj privlačen za uporabnike, kar še dodatno povečuje odvisnost od avtomobilov.

Da se omenjen »začaran« krog prekine je potrebno predvsem:

- **Vzpostavljati konkurenčnost**, kar je zelo zahtevna naloga, saj je potrebno vzpostaviti pogoje, da tudi, če imamo možnosti potovati z osebnim avtomobilom, izberemo sredstvo JPP.
- Poskrbeti za **tarifno atraktivnost** (poceni / preprosto za uporabo).
- Analizirati in po potrebi **dvigniti obseg (količino) ponudbe**.
- S strani države, občine in lokalnih skupnosti je potrebno **voditi do JPP "prijazno" politiko, do osebnih vozil pa "hladno" politiko**.
- Zagotavljati **ustrezen nivo** prevoznih storitev (udobje, informiranost, prijaznost...).
- Potrebna je **večje ozaveščenje ljudi**, z ukrepi kot so izobraževalni program za mobilnost za osnovne in srednje šole ter programi in medijske kampanje o trajnostni mobilnosti za širšo javnost.



Slika 5: Prevlada osebne prometa nad javnim prometom je žal več kot očitna (glavna avtobusna postaja v mestu Rogatec).

V skladu s projektno nalogo je bilo potrebno podati tudi strokovno mnenje glede eventualne »združitve« lokacij glavne avtobusne in železniške postaje. Na splošno je optimalno, če sta lokaciji glavne avtobusne in železniške postaje čim bližje s čimer se skrajša eventualni čas prestopa med obema oblikama javnega potniškega prometa. A vedno je potrebno pri tovrstni analizi upoštevati še lokalne prometne značilnosti okolja oz. prebivalstva.

Ob obstoječi ureditvi medmestnega javnega prometa, si avtobusni in železniški promet bolj kot dopolnilo drug drugemu predstavljata konkurenco. Večina potnikov potuje na relaciji Celje-Rogatec. Glede urnika voženj je v določeni prednosti avtobusni promet (22 voženj/dan v obe smeri) pred železniškim (15 voženj/dan v obe smeri), ki pa je po drugi strani dražji. Mestni oz. občinski javni avtobusni promet danes, ki bi lahko dopolnjeval prevozno storitev medmestnega prometa ne obstaja.

Lokacija glavne avtobusne postaje je ugodna iz vidika lokacije bližine zdravilišča (žal, večina gostov verjetno ne uporablja javnega prometa), a manj ugodna iz vidika stanovanjskih con v mestu, ki se nahajajo na SZ in JZ delu mesta. Železniška postaja je bliže stanovanjskim conam na območju Ulice 14. divizije, a hkrati precej oddaljena od srednje šole – cca. 1.3 km (večino potnikov na železnici predstavljajo dijaki).

**Na podlagi podanega je zaključek glede združitve lokacij osrednje avtobusne in železniške postaje sledeč:**

- *v obstoječi ureditvi oz. razvitosti javnega potniškega prometa združitev lokacij ni racionalno smiselna oz. ni potrebna,*
- *bi pa bila združitev lokacij racionalna v primeru višje razvitega sistema javnega prometa, predvsem, če se bodo na državnem nivoju predvidele večje investicije v železniški in avtobusni promet, ki bodo omogočale uvedbo taktnega potniškega prometa (odhodi/prihodi avtobusov in vlakov na vsaj 30 minut).*

### 3.2. PEŠ PROMET

Hoja je človekov osnovni način gibanja, a je kljub temu marsikdaj spregledana, sploh v času današnje motorizacije. Načrtovanje pešcem prijaznega in varnega okolja pomeni več kot le »izgradnjo pločnika«. Zajemati mora »široko sliko«, ki peš infrastrukturo in območja za pešce poveže v celoto, a hkrati misli na detajle, ki razlikujejo povprečne peš površine od nadpovprečnih. *Površine za pešce morajo biti namenjene vsem, pri čemer se mora poseben poudarek dati invalidnim ter slepim in slabovidnim osebah (ureditev klančin, parkirnih mest znotraj peš cone, vgradnja talnih oznak za slepe ipd.).*

**V splošnem je območje Rogaške Slatine iz vidika pešcev dobro urejeno.** Ob vseh pomembnih prometnicah na območju naselja so urejene ločene površine za pešce. Večina pomembnejših križišč v urbanem delu občine je krožnih, ki z svojo geometrijo predstavljajo ukrep za umirjanje prometa in so kot taka pešcem prijazna. S peš prehodi in prometno signalizacijo je označena tudi bližina šol in vrtcev. Območje širšega območja Zdraviliškega trga je peš cona, z številnimi peš stezami in lepo urejeno okolico ter spremljevalno infrastrukturo (klopi, mize, igrala za otroke ...). V osrednjem delu mesta je poskrbljeno tudi za mobilnost invalidnih oseb (klančine, spuščeni robniki na prehodih čez cesto ...). Z realizacijo projekta v preteklosti je bilo odpravljenih veliko arhitekturnih ovir ter zagotovljena neprekinjena pot invalidom na vozičkih skozi osrednji del mesta Rogaška Slatina, ki zagotavlja samostojen dostop do različnih javnih institucij.



**Slika 6: Primer predlaganega ukrepa iz prometne študije: »Območje I. OŠ je zaradi bližine zelo prometne Kidričeve ceste in nepravilno parkiranih vozil na pločniku potencialno zelo nevarno mesto. Priporoča se namestitev ograj ob robu pločnika, ki bi poleg varovanja otrok tudi preprečevala nelegalno parkiranje.«**

### Predlogi bodočih ureditev

Poleg v uvodu podanih splošnih ukrepov se za področje peš prometa na območju občine predlaga predvsem:

- Ureditev pločnikov ali pešpoti ob cestah izven naselja, če prometna obremenitev ceste presega 3500 vozil na dan, povprečna zgostitev pešcev ob cesti pa več kot deset oseb na uro.
- Preučitev obstoječih ureditev – predvsem peš prehodov z ažurnimi tehničnimi specifikacijami, ki veljajo za to področje (TSC 02.201, Prehodi za pešce pogoji za označitev in načini označitve, Direkcija RS za ceste, marec 2012).

### 3.3. KOLESARSKI PROMET

Raziskave v kolesarsko razvitih evropskih mestih kažejo, da skoraj polovica prebivalcev hodi peš ali s kolesom na delo, dve tretjini pa po nakupih. To je razumljivo, saj imamo ljudje večino opravkov v mestu v krogu dveh, treh, največ štirih kilometrov. Dejstvo je, da 10 % avtomobilskih voženj v mestu ni daljših od enega kilometra, 11 % pa ne daljših od dveh kilometrov in da so vožnje z avtomobilom v centru mesta skoraj vedno povezane s težavami zaradi parkiranja. S kolesom lahko pridemo v neposredno bližino zelenega cilja, parkiranje pa je preprosto. **Za mesto (občino) Rogaška Slatina, ki predstavlja tudi turistično destinacijo, so poleg dnevnih – lokalnih kolesarjev posebej zanimivi tudi kolesarji, ki se vozijo zaradi rekreacije in v turistične namene. Zanje so pomembni okolje, udobnost in varnost na poti. Rekreacijskim kolesarjem sta doživljanje okolja in vožnja sama namen in cilj.**

#### *Parkirišča in objekti za shranjevanje koles*

Urejena in varna parkirišča in objekti za shranjevanje koles imajo velik pozitiven vpliv na uporabo kolesa kot prevoznega sredstva, ki je odvisna tudi od ustreznega načrtovanja lokacij in gostote parkirišč in objektov za shranjevanje koles. Objekti za shranjevanje koles morajo zagotavljati varno shranjevanje koles (ustrezna stojala, ...), ne smejo ovirati ostalih udeležencev v prometu in morajo nuditi ustrezno zaščito pred vremenskimi vplivi. Oblikovani morajo biti tako, da ne poškodujejo koles.



Slika 8: Neobstoj stojal za koles na glavni avtobusni postaji (levo) ter primerno stojalo za kolesa pri knjižnici (desno).

#### **Analiza obstoječega stanja**

Občina Rogaška Slatina je iz vidika ureditve kolesarskega prometa relativno zgledna glede na ostale občine, a »rezerve« obstajajo. Za kolesarje so na voljo ločene površine ob glavni prometni smeri na relaciji zahod-vzhod (od Tekačevega do območja Steklarne), ni pa urejenih površin za

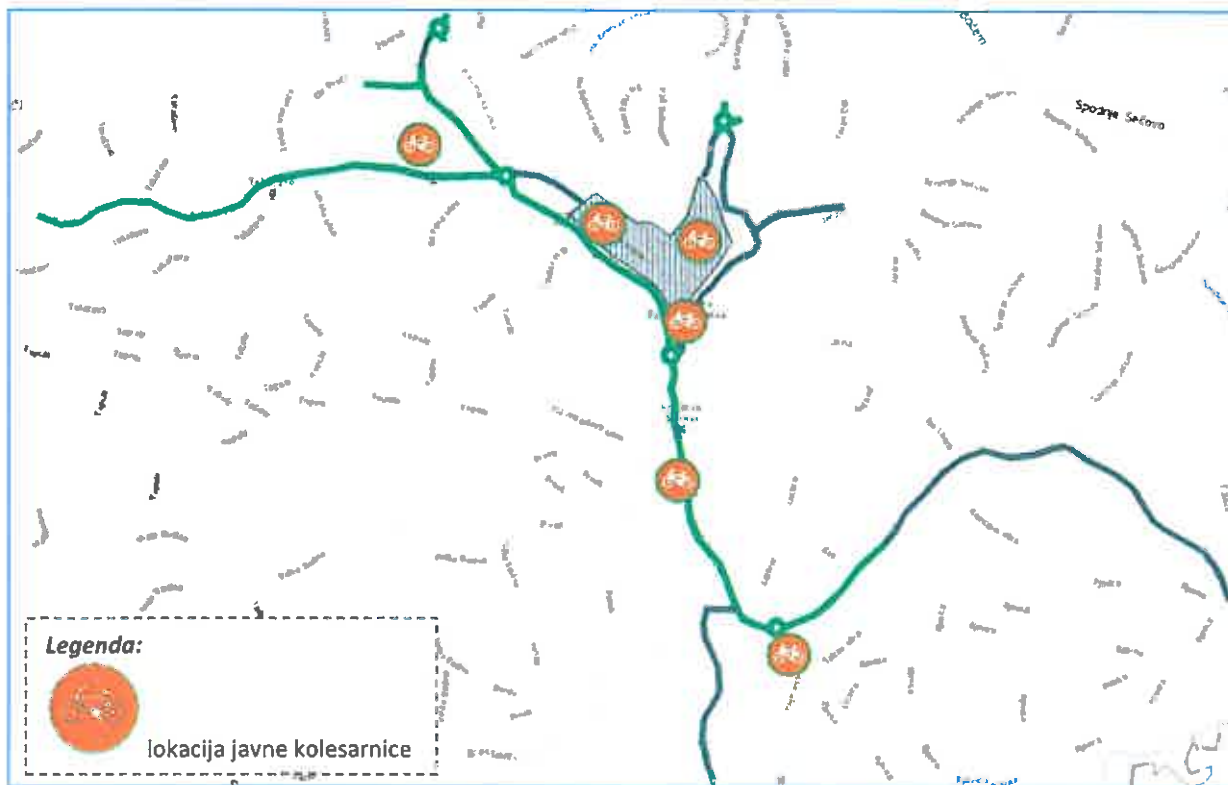
kolesarje na relaciji sever-jug. Poleg dograditve osnovne in spremljevalne kolesarske infrastrukture, bi morala Občina Rog. Slatina izvajati npr. tudi strateški program oz. politiko za kolesarski promet, ki bo pospeševala kulturno zavest, uporabo in prednosti kolesarstva, predvsem med lokalnim prebivalstvom (mного potovanj v mestu je krajših od 5 km). Mreža kolesarskih poti je lahko učinkovita le, če imajo kolesarske površine sklenjen tok in se ne končajo slepo, so celovito opremljene s predpisano prometno signalizacijo ter potek poti ne zahteva premagovanja velikih višinskih razlik. Kolesarju mora biti vedno omogočeno, da se po doseženem cilju vrne na začetek po isti ali krajši poti.

#### ***Predlogi bodočih ureditev***

Predlog dodatnega prometnega omrežja, ki je bolj nazorno prikazan na grafiki v nadaljevanju, pa bi moral zajemati sledeče:

- nova povezava do športne dvorane Balinček oz. nogometnega igrišča s tribuno (možnost prihoda obiskovalcev s kolesom, s čimer se potencialno zmanjša potreba po parkiriščih) – *že izdelana projektna dokumentacija,*
- nadaljevanje kolesarske povezave v smeri Rogatca (do konca/začetka strnjenegega naselja Tržišče),
- povezava od območja glavne avtobusne postaje do športnega parka »Cvetlični park«

V okviru povečane turistične ponudbe in tudi splošnega spodbujanja kolesarskega prometa, se predlaga tudi ureditev avtomatskih izposojevalnic koles, ki bi bile locirane na ključnih mestih (avtobusna in železniška postaja, turistične točke, mestno jedro...).



**Slika 10: Možne lokacije javnega sistema izposoje koles.**



Predlagani glavni cilji kolesarske politike v občini Rogaška Slatina v bodoče morajo torej biti:

- Preučiti vzpostavitev (avtomatskih) izposojevalnic koles (predvidoma v kombinaciji z hoteli) ter izgradnja javnih pokritih kolesarnic za shrambo koles (za potrebe občanov), ki bi bile hkrati tudi turistično informativne točke. Lokacije kolesarnic morajo pokrivati ključne javne točke (objekti javne uprave, pošta, zdravstveni domovi, postajališča javnega prometa, šole, hoteli ...).
- Zagotoviti možnosti za varno kolesarjenje, na odsekih, kjer še ni ločenih površin za kolesarje (označitev prehodov in križišč s kolesarskimi pasovi, dodatna omejitev hitrosti motornega prometa na območjih pomembnejših kolesarskih poti, označitev kolesarskih poti ...).
- Poskrbeti za promocijo kolesarstva v Rog. Slatini (turističnega in osebnega) z informativnim gradivom, spletnimi vsebinami, uvedbo dneva kolesarjenja v občini ipd.
- V določenem času doseči, da bo od 10 do 20% vseh notranje mestnih potovanj s kolesi (značilno za kolesarsko urejena mesta). Za današnje stanje nimamo podatka, na osnovi strokovnosti in izkušenj pa lahko rečemo, da je danes manj kot 3% vseh potovanj s kolesi.

### **3.4. MIRUJOČI PROMET**

V sklopu prometne študije je bila opravljena detajlna analiza 27 con iz vidika potreb in povpraševanja parkiranja. Za vsako cono se je analiziralo obstoječe stanje (današnje število in urejenost parkirišč) ter predlagano bodoče stanje (analiza potrebnega števila parkirnih mest glede na strokovne normative). Analiza je zajemala javna parkirišča, parkirišča v sklopu hotelov ter parkirišča v blokovskem naselju Ulica kozjanskega odreda. V analizi so bile upoštevane tudi lokacije in kapacitete načrtovanih garažnih hiš.

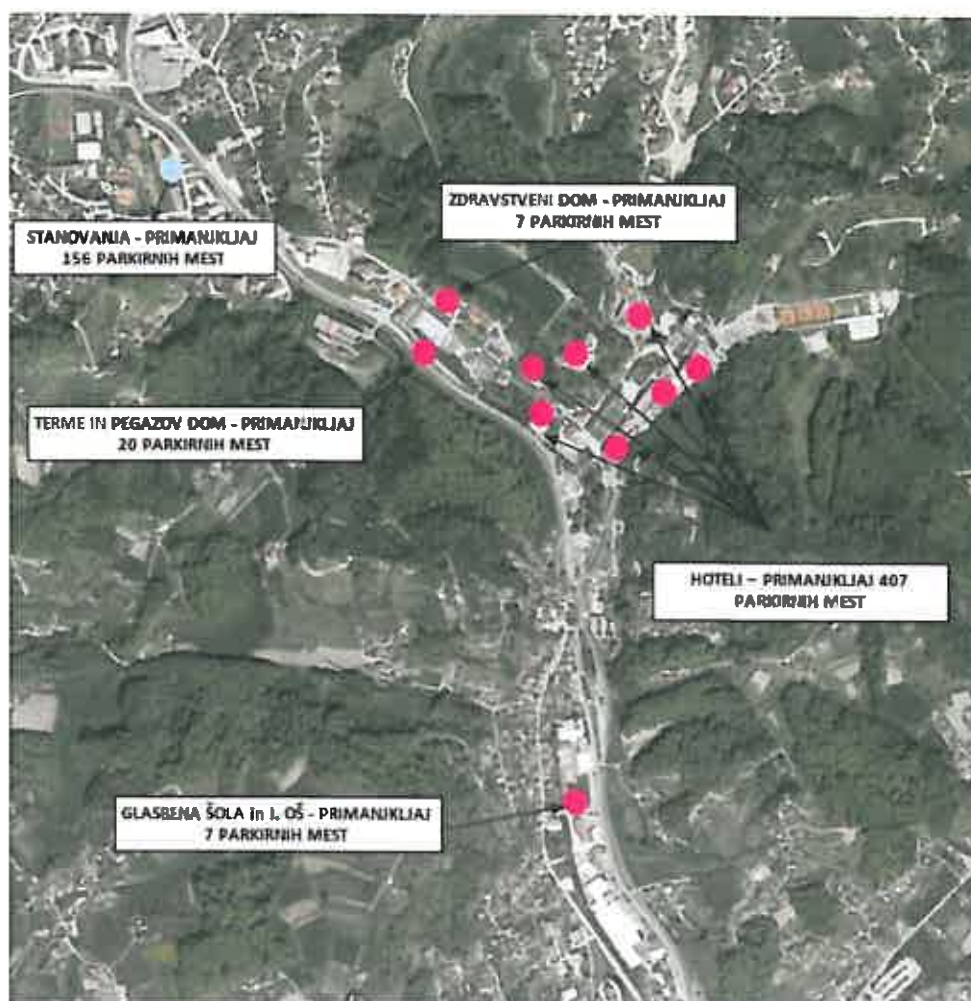
**Prikaz obstoječega števila javnih parkirnih mest, potrebnega števila javnih parkirnih mest (izračunanih po parkirnih normativih) ter primanjkljaj javnih parkirnih mest.**

PARKIRNA POVRŠINA	ŠTEVILO OBSTOJEČIH PARKIRNIH MEST	ŠTEVILO POTREBNIH PARKIRNIH MEST	PRIMANJKLJAJ
P1 (pri zdravstvenem domu)	33	40	- 7
P2 (pri OKP Rogaška Slatina)	20	17	0
P5 in S6 (pri cerkvi)	53	44	0
P6 (pri glasbeni šoli) in P7 (pri I. OŠ)	37	44	- 7
P8 (pri II. OŠ in vrtcu)	98	46	0
P9 (pri III. OŠ)	20	3	0
P10 (pri knjižnici)	112	9	0
P12 (pri športni dvorani Janina)	26 (+100)	93	0
P15 (pri gasilskem domu)	50	23	0
P16 (pri podjetniškem inkubatorju)	13	13	0
P17 (pri čistilnici Pušič in AMZS)	50	41	0
P18 (pri pokopališču)	60	10	0
S1 in S8 (za avtobusno postajo in pri Bohorju)	75	49	0
S2 (pri Termah in Kultur. domu), S3 in S4 (pri Pegazovem domu in lesenem mostu)	215	235	- 20
S5 (pri Občini Rogaška Slatina)	63	59	0
S7 (pri Južnem parku)	12	8	0
<b>SKUPNO ŠTEVILO PRIMANKLJAJA JAVNIH PARKIRNIH MEST</b>			<b>34 PM</b>
Z1 (pri stan. blokih v ulici Kozjanskega odreda)	129	285	- 156
<b>SKUPNO ŠTEVILO PRIMANKLJAJA PARKIRNIH MEST</b>			<b>156 PM</b>

*Prikaz obstoječega števila parkirnih mest, potrebnega števila parkirnih mest (izračunanih po parkirnih normativih) ter primanjkljaj parkirnih mest.*

PARKIRNA POVRŠINA	ŠTEVILO OBSTOJEČIH PARKIRNIH MEST	ŠTEVILO POTREBNIH PARKIRNIH MEST	PRIMANKLJAJ
Hotel Slatina	47	61	- 14
Grand hotel Rogaska, Hotel Styria in Hotel Strossmayer	48	181	- 133
Hotel Slovenija	36	55	- 19
Hotel Grand Slam	26	25	0
Grand hotel Sava in Hotel Zagreb	99	300	- 201
Grand hotel Donat	89	126	- 37
Hotel Aleksander	23	26	- 3
<b>SKUPNO ŠTEVILO PRIMANKLJAJA PARKIRNIH MEST</b>			<b>407*</b>

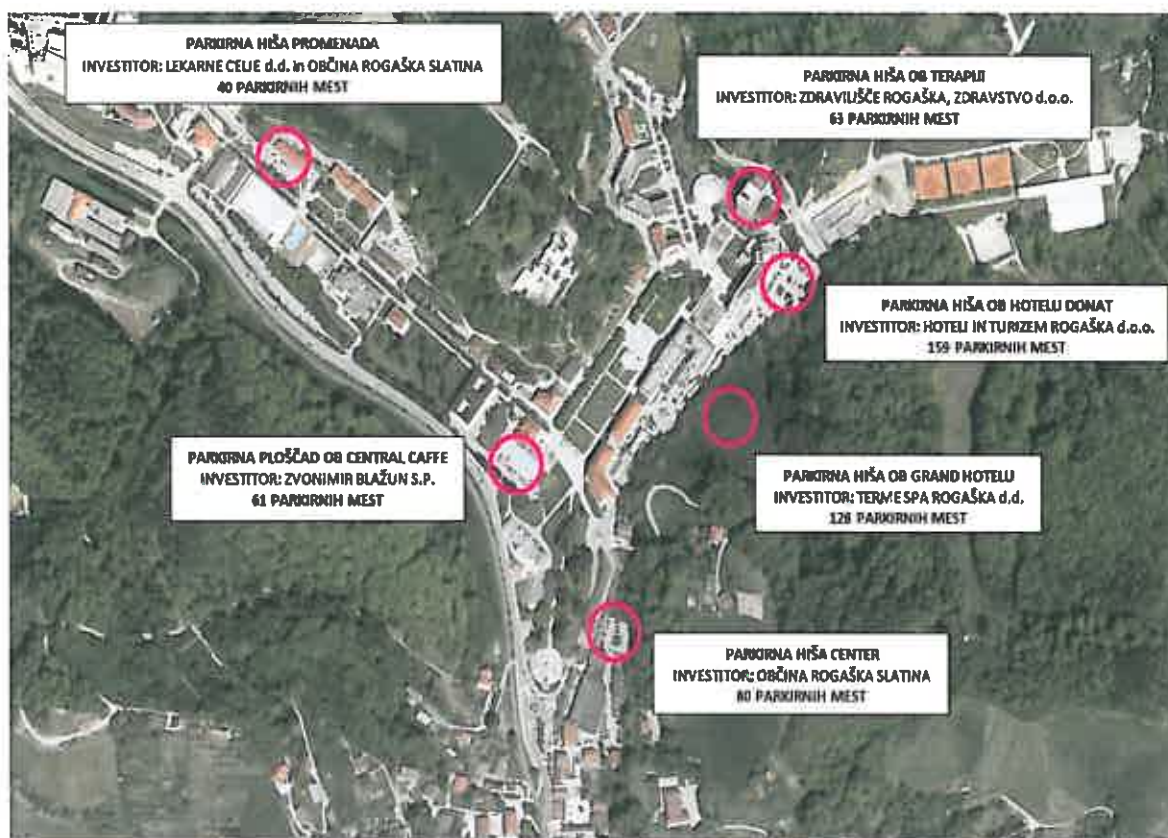
\*Upoštevan normativ 1 parkirišče/2 postelji



Slika 11: Lokacije pomanjkanja parkirišč v obstoječi ureditvi.

Skladno s prikazanim je jasno, da je največji primanjkljaj parkirnih mest ob hotelih, manjši pa tudi na določenih drugih lokacijah, zato posamezni investitorji načrtujejo investicije v izgradnjo parkirnih hiš v ožjem mestnem področju:

- Parkirna hiša Center (v sklopu projekta Povečanja atraktivnosti centra Rogaške Slatine); investitor Občina Rogaška Slatina (80 parkirnih mest),
- Parkirna hiša Promenada (ob Zdravstveni postaji in Lekarni); investitorja Lekarne Celje d.d. in Občina Rogaška Slatina (40 parkirnih mest),
- Parkirna ploščad ob nekdanji Restavraciji Pošta (Central Caffè); investitor Zvonimir Blažun s.p. (61 parkirnih mest),
- Parkirna hiša ob Grand Hotelu; investitor Terme SPA Rogaška d.d. (128 parkirnih mest),
- Parkirna hiša ob Hotelu Donat; investitor Hoteli in turizem Rogaška d.o.o. (159 parkirnih mest),
- Parkirna hiša ob "Terapiji"; investitor Zdravilišče Rogaška, zdravstvo d.o.o. (63 parkirnih mest).



Slika 12: Prikaz lokacije načrtovanih parkirnih hiš.

Že danes velja razmišljati tudi o »zeleni« prihodnosti, ki bo nedvomno pripadla vozilom na nefosilna goriva. Da uporaba elektro vozil in njihovo polnjenje niso več le oddaljena vizija, pričajo že postavljena polnilna mesta v nekaterih slovenskih mestih (Ljubljana, Piran, Kranj,...). Prihodnost bo vsekakor temeljila na integraciji parkiranja ter hkratnega polnjenja vozil v kombinaciji s sodobno solarno in komunikacijsko tehnologijo (plačevanje in obveščanje o času parkiranja preko mobilnega telefona, pridobivanje prometnih informacij preko naprave za navigacijo ipd.).



Slika 13: Bodoča integracija parkiranja ter polnjenja (elektro) vozil in izposoje koles s pomočjo sodobnih tehnologij (fotovoltaika, GSM, ...).

### 3.5. TEKOČI MOTORNI PROMET – PROMETNI MODEL

Kot že opisano v uvodu je končni rezultat prometnega modeliranja prometni model s prometnimi obremenitvami v različnih enotah. Izdelan je bil prometni model za leto 2012 in leto 2032 za v sledečih enotah:

- Dnevni promet med delovniki (voz/24 ur), ločeno za osebna vozila, avtobuse, lahka tovorna vozila in težka tovorna vozila ter za vsa vozila skupaj.
- Urni promet za čas jutranje in popoldanske konične ure (voz/uro) za vsa vozila skupaj.

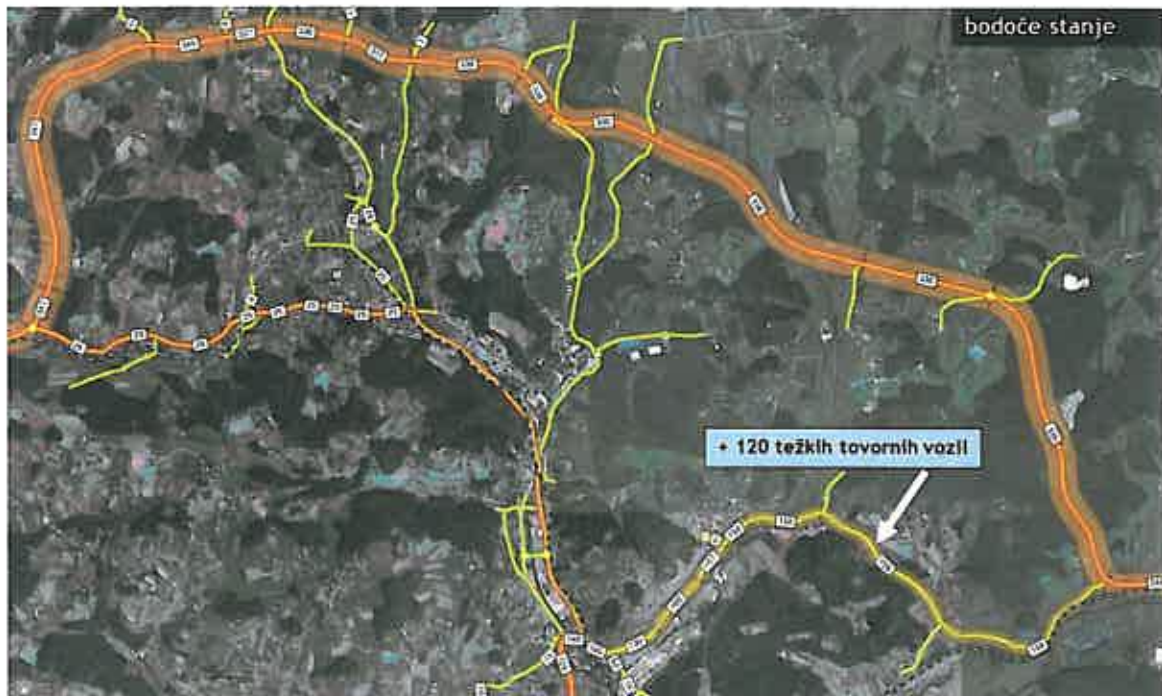
Na podlagi rezultatov se je izdelala kapacitetna analiza ključnih križišč ob koncu planske dobe leta 2032. Preverjen je bil tudi prometni scenarij »prepoved vožnje težkega tovornega prometa skozi mesto«.



Slika 14: Prometne obremenitve obstoječega omrežja za leto 2032 (dnevni promet).

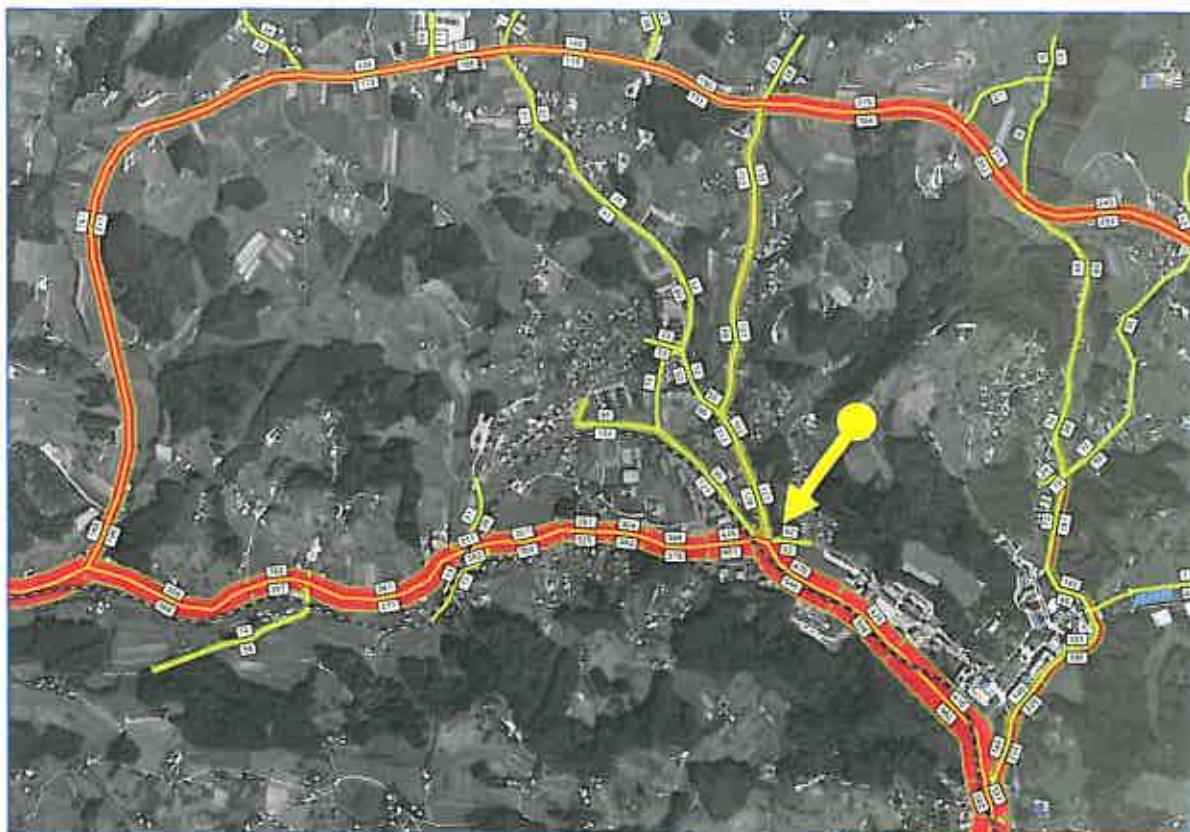


Slika 15: Shematski prikaz prepovedi prometa težkih tovornih vozil »skozi mesto«.



Slika 16: število težkih tovornih vozil/dan v na cestnem omrežju v primeru prepovedi vožnje »skozi mesto«.

**Primer analize enega križišča »krožno križišče R3-685 in Prvomajske ulice«**

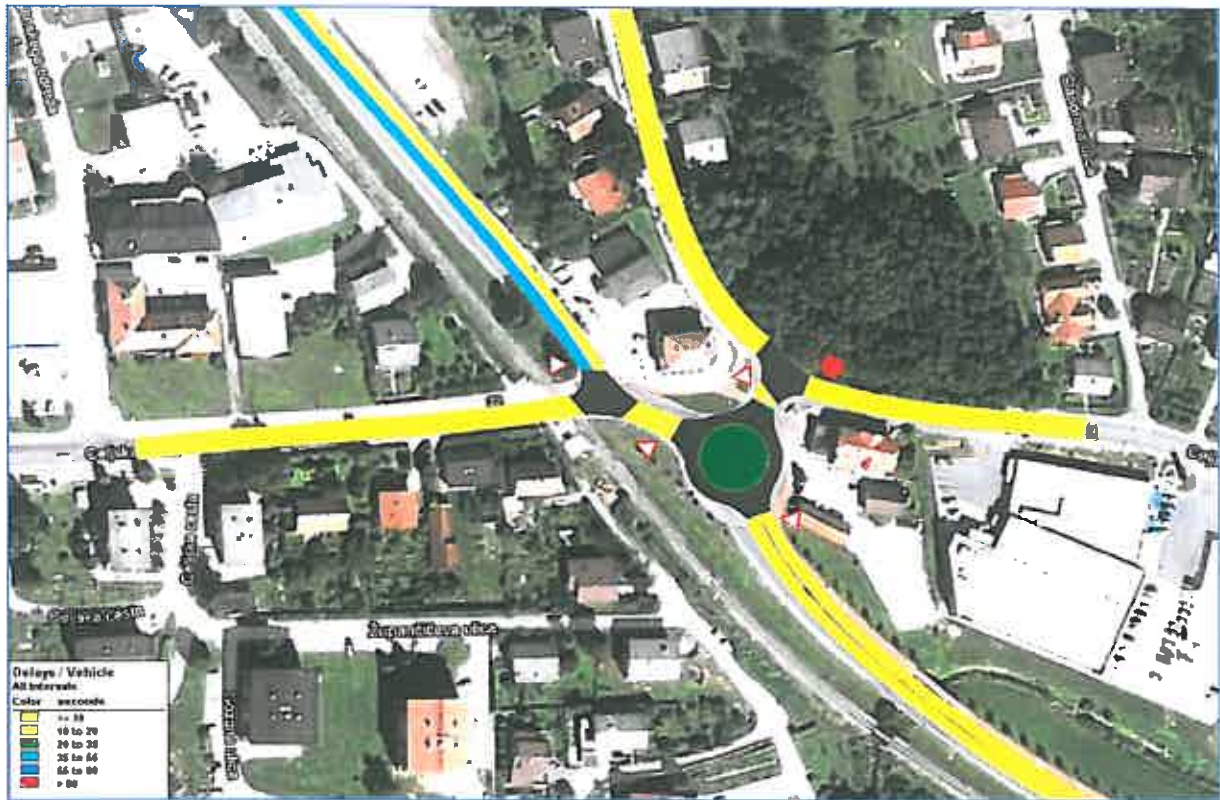


*Makro lokacija križišča v prometnem modelu.*



*Mikro lokacija, prometna ureditev, geometrija križišča ter obremenitve po smereh (voz/h v obstoječem omrežju).*





*Zamude po prometnih smereh (legenda levo spodaj).*



Kolone vozil – zajezitvene dolžine po prometnih smereh (legenda levo spodaj).





*3D pogled iz smeri Tuša  
Tipična primera odvijanja prometa.*

Širše območje danega križišče predstavlja eno izmed najbolj prometno obremenjenih območij v občini Rogaška Slatina. Na tem območju se križa večina notranjega mestnega prometa, ciljno-izvorni promet iz/v smeri Tekačevo, tranzitni promet v/iz smeri Podčetrtek, v neposredni bližini pa se nahaja tudi več pomembnejših generatorjev prometa (trgovski center Tuš, ambulanta, hoteli, dom za starejše občane, poslovni objekti ...). **Križišče v kapacitetnem smislu, glede na projekcije prometa ni kritično do konca planske dobe - leta 2032.** Zamude in kolone so majhne, občasno nastajajo iz smeri »gasilskega doma«, a omenjeno ni kritično. Večje zamude sicer nastanejo v času spuščeni zapornic, a glede na število vlakov/dan omenjeno ni kritično (zaradi bližine križišča in žel. proge izgradnja podvoza ni možna).

#### 4. GENERALNI POVZETEK PROMETNE ŠTUDIJE

Generalni povzetek opravljene prometne študije in analitičnih rezultatov v sklopu prometnega modeliranja je sledeč:

- **V občini Rogaška Slatina je stopnja osebne motorizacije med prebivalstvom velika.** To je sicer značilno za celotno območje Slovenije. Glede na izdelane socio-ekonomske projekcije, je v prihodnosti **pričakovati še določeno zmerno rast na tem področju – okvirno do leta 2020.** Po tem obdobju je pričakovati zmeren upad, okoli leta 2025 pa je zopet pričakovati stopnjo osebne motorizacije, ki bo na današnji ravni. V obdobju po 2030 pa bo stopnja osebne motorizacije upadala, predvsem zaradi »staranja« prebivalstva.
- A manjša stopnja motorizacije še ne pomeni manj prometa na cestah. **Z leti se namreč večja število potovanj na osebo na dan.** Omenjeno velja predvsem za namene voženj dom-trgovina in dom-prosti čas.
- Koriščenje osebne vozila oz. število potovanj na osebo na dan, je povezano tudi z stopnjo razvitosti javnega potniškega prometa. Le ta je v obstoječem stanju popolnoma nekonkurenčen (prepočasen, vozni red je neprilagojen uporabniku ipd.). **Da bi postal javni promet konkurenčen, bi bile potrebne velike investicije v vozni park in infrastrukturo** (tako za avtobusni, kot železniški promet), ki bi omogočale **uvvedbo taktnega prometa** (odhodi na vsakih 15 min do 20 min v večjem delu dneva v medmestnem prometu).

- Ob obstoječi ureditvi medmestnega javnega prometa, si avtobusni in železniški promet bolj kot dopolnilo drug drugemu predstavljata konkurenco. Večina potnikov potuje na relaciji Celje-R.Slatina-Rogatec. Glede urnika voženj je v določeni prednosti avtobusni promet (22 voženj/dan v obe smeri) pred železniškim (15 voženj/dan v obe smeri), ki pa je po drugi strani dražji.
- **Združitve lokacij osrednje avtobusne in železniške postaje v obstoječi ureditvi oz. razvitosti javnega potniškega prometa ni potrebna in racionalno smiselna.** Bi pa bila združitev lokacij racionalna v primeru višje razvitega sistema javnega prometa, če se bo na državnem nivoju predvidele večje investicije v železniški in avtobusni promet, ki bodo omogočale uvedbo taktnega potniškega prometa (odhodi/prihodi avtobusov in vlakov na vsaj 20 minut).
- **Iz vidika infrastrukture za pešce je potrebno dati poseben poudarek bodočim rešitvam v prostoru, ki omogočajo čim bolj neovirano gibanje invalidom in slepih ter slabovidnim.** Občina R. Slatina se dane problematike zaveda, kar pričajo obstoječe rešitve v okolju in tudi priznanje s strani invalidskih organizacij.
- **Na področju kolesarskega prometa je relativno dobro poskrbljeno za osnovno infrastrukturo, manjka pa spremljajoča.** Predlaga se umestitev več sodobnih pokritih kolesarnic na pomembnih točkah - predvsem za vsakodnevne potrebe občanov. Izposoja koles je že možna v sklopu turistične ponudbe mesta (izposoja v sklopu bivanja v hotelih), a bi le to bilo potrebno vsebinsko in informativno nadgraditi.
- Večji razvoj daljinskega kolesarskega prometa in turizma je odvisen predvsem od izgradnje daljinskih kolesarskih poti na širšem območju. Tu se predlaga aktivno sodelovanje predvsem z DRSC (ki je odgovorna tudi za državno kolesarsko omrežje), saj kolesarski turizem nudi obilo priložnosti.
- **Glede na ostale primerljive občine in mesta ima Rog. Slatina relativno malo težav z mirujočim prometom.** Izdelana analiza je pokazala, da je primanjkljaj javnih parkirnih mest v celotnem vidiku dokaj majhen glede na strokovne normative.
- **Analiza za območje hotelov je pokazala večji primanjkljaj (407 PM premalo), pri čemer je bil upoštevan »težji« primer oz. kriterij 1 PM/ 2 turistični postelji.** Ker določen delež gostov prihaja z avtobusi, je realno primanjkljaj najbrž nekoliko nižji. **Z načrtovano izgradnjo garažnih hiš bo na območju hotelov realna potreba in kapaciteta parkirišč skoraj izenačena, če pa upoštevamo, da 20% gostov pride z avtobusom, bo parkirišč za potrebe hotelov v prihodnosti dovolj, seveda ob predpostavki izgradnje vseh garažnih hiš.**
- **Za »kritične« parkirne cone so v prometni študiji podane smernice reševanja, ki jih je potrebno upoštevati:** npr. večnivojski parkirni moduli, koriščenje bližnjih danes neuporabnih površin na čim bolj atraktiven način ipd.
- **Že danes velja razmišljati tudi o »zeleni« prihodnosti, ki bo nedvomno pripadla vozilom na ne-fosilna goriva.** Da uporaba elektro vozil in njihovo polnjenje niso več le oddaljena vizija, pričajo že postavljena polnilna mesta v nekaterih slovenskih mestih (Ljubljana, Piran, Kranj,...). **Prihodnost bo vsekakor temeljila na integraciji parkiranja ter hkratnega polnjenja vozil v kombinaciji s sodobno solarno in komunikacijsko tehnologijo** (plačevanje in obveščanje o času parkiranja preko mobilnega telefona, pridobivanje prometnih informacij preko naprave za navigacijo ipd.).

- **Analiza cestnega prometnega omrežja na območju občine je pokazala, da bo le to ustrezno do konca planske dobe leta 2032, kljub določeni pričakovani nadaljnji rasti prometa. Tako rekoč vsa ključna križišča v občini so modernega tipa – krožnega režima. Krožna krožišča nudijo visok nivo kapacitete in posledično manjše zamude in kolone. Vsa ključna križišča v občini, ki so bila predmet analize so kapacitetno ustrezna do konca planske dobe, kar je zelo dobra informacija.**
- Kljub »severni obvoznici«, ki jo predstavlja državna cesta G1-107 na relaciji Mestinje – Rogatec in, ki v veliki meri prometno razbremenjuje mesto, skozenj še vedno poteka preveč težkega tovornega prometa (cca. 120 težkih tovornjakov nad 7.5 t / dan). **Predlaga se prepoved težkega tovornega prometa skozi mesto in preusmeritev na G1-107 tudi za ciljno-izvorni težki promet. To bi ugodno vplivali na prometno varnost, manjši hrup in vibracije ter manjše onesnaževanje zraka, kar je vse v skladu z osnovno dejavnostjo v mestu t.j. zdraviliškim turizmom.**
- Ukrepov, da bi zmanjšali obstoječo in bodočo količino prometa ni veliko. Navade večine današnjega prebivalstva so žal v veliki meri povezana z lastno motorizacijo. Nadgradnja in ureditev spremljajoče opreme kolesarske infrastrukture, lahko pripomore k manj motoriziranim vožnjam znotraj mesta. Omenjeno najbrž ni moč pričakovati v kratkem roku temveč srednjeročno, tudi s pomočjo marketinških spodbud.

**Prometna študija in izdelan Prometno model mora predstavljati strateški dokument za Občino Rogaška Slatina pri kreiranju prihodnje prometne politike. Zavedati se je potrebno, da je prometna študija in tudi prometni model »živ« dokument, ki ga je potrebno periodično nadgrajevati oz. ažurirati (npr. vsakih 5 let), skladno z bodočimi novogradnjami ter spremembami na cestnem omrežju. Le tako lahko doseže svoj osnovni namen.**

Maribor; 11. januar 2012

mag. Matej DOBOVŠEK univ.dipl.inž.prom.

