

Stopnja rasti motorizacije na državnem in lokalnem nivoju ne dosega rasti iz preteklih let. Trend upadanja stopnje rasti motorizacije je opaziti od leta 1998, ko je za UE Slovenj Gradec znašal 6,5%, da bi v letu 2002 dosegel najnižjo vrednost 1,1%. V zadnjih dveh letih je sicer opaziti pozitivne trende. Konec leta 2004 je znašala stopnja rasti motorizacije 3,1%, kar predstavlja še vedno manj kot polovico rasti iz leta 1998. Indeks rasti motorizacije na območju UE Slovenj Gradec od 1993 do 2004 znaša 1,43. Iz analize avtomatskih števcov DRSC je možno sklepati, da promet na glavni cesti G1-4 celo upada, medtem ko je na ostalih državnih cestah promet naraščal cca 2,6% na leto. Faktor rasti povprečne neto mesečne plače na območju občine Slovenj Gradec znaša (od leta 1997 do leta 2003) 1,41.

Iz navedenih statističnih dejstev lahko sklepamo, da se obstoječi notranji promet lahko poveča samo na račun povečanja stopnje motorizacije, ki je v zadnjih treh letih v pozitivnem trendu. Število prebivalcev (naravni prirast in selitveni prirast) se zelo počasi povečuje in realno lahko računamo na rast prebivalcev cca 0,2% na leto. Skupno število prebivalcev v občini Slovenj Gradec se je povečalo iz 16.764 (leta 1997) na 16.993 (2003), oziroma znaša indeks rasti za 6 let 1,014. Za 20 letno plansko dobo bi indeks rasti znašal 1,041 (brez dodatne urbanizacije v prostoru!).

V skladu z navodili investitorja smo izdelali več scenarijev katerih končni cilj je določiti prometne obremenitve PLDP za različna časovna obdobja v skladu z aktivnostmi v prostoru. V prilogah so priloženi detajlni izrisi prometnih obremenitev. V skladu z izhodiščem naloge smo izdelali tudi več scenarijev za določitev vplivov sprememb prometnega režima na Glavnem trgu (Glavni trg odprt, Glavni trg zaprt za motorna vozila, Sejmiška (vzhod-zahod) in Glavni trg (jug-sever) enosmerni potek, Sejmiška (zahod-vzhod) in Glavni trg (sever-jug) enosmerni potek). Vse spremembe prometnega režima so bile preverjene za stanje 2005 oziroma kasneje, ko naj bi bila delno zgrajena zahodna obvoznica (povezava z industrijsko in navezava s Sejmiško). Na koncu planske dobe (leto 2024) smo preverili tudi možnosti za izgradnjo t.i. južne obvoznice.

Sami scenariji so kreirani tako, da vključujejo tudi aktualne spremembe na cestnem omrežju, ki so že tik pred izvedbo ali pa se pripravlja dokumentacija za izvedbo. V izdelavi je projekt za ureditev Gosposvetske ceste, ki je nadaljevanje Meškove, in projekt prometne rešitve pred bolnišnico v Slovenj Gradcu za katerega se bo naročila detajlna prometna preveritev (simulacija prometa).

V prometnih scenarijih je bilo preverjeno več prometnih režimov z različnim potekom cestnega omrežja. Iz priloženih rezultatov je razvidno, da je potrebno slediti začrtanim ciljem v smislu izboljševanja prepustnosti ključnih križišč in seveda z izgradnjo novih cestnih povezav.

Ker je tudi iz prometnih scenarijev razvidno, da se promet na Iršičevi ulici zelo težko bistveno zmanjša (kljub odpiranju Glavnega trga za tranzit!) predlagamo, da se prometno varnostne razmere urejajo na način, kot je to urejeno na severnem delu Iršičeve ulice (umirjanje prometa).

V teku je zaključek javnega natečaja za ureditev Trga svobode, ki spada v ožje mestno jedro. Za ureditev križišča Podgorska-Celjska-Glavni trg je v letu 2004 bila izdelana detajlna prometno varnostna analiza s predlogom ureditve novega krožišča. Izdelan je že prvi del projekta za zahodno obvoznico, ki ga bodo začeli uresničevati leta 2005. Omogočil bo dostop v industrijsko območje Johnson Controls, Nova Oprema in drugih. Po našem mnenju bi bilo potrebno čimprej pristopiti rekonstrukciji ne samo na odseku Pod gradom temveč tudi na južnem delu predvidene obvoznice, saj cesta poteka po zelo strnjenem območju goste pozidave.

Krožišča je predvideno tudi na glavni cesti G1-4 in sicer v Šmartnu. Kažejo se potrebe tudi za oživitve trgovskega območja blizu trgovine Spar, kjer bi se lahko uredilo krožišče tudi na križišču s cesto za Legen.

Cesta na Kope spada v sklop regionalnih cest ureditve na tem območju niso na prioritetnem redu občine.

Posebno pozornost je potrebno posvetiti tudi ostalim udeležencem v prometu. Vzporedno se pristopi k izgradnji primarnega kolesarskega obroča, ki naj v bodočnosti dobi prepoznavno sliko z jasno začrtanimi cilji potovanj.

Avtobusni promet je razvejan in dokaj pogost. Točnih podatkov o dejanskem številu potnikov in morebitnih potrebah o dodatnih linijah nismo imeli na voljo. V ta namen bi bilo potrebno opraviti štetje potnikov na posameznih linijah, kar pa presega nivo naloge. Iz opazovanj in predvidevanj lahko sklepamo, da je prostorsko samo mesto Slovenj Gradec zelo solidno povezano z bližnjimi naselji in kraji o ustreznosti frekventnosti avtobusov pa na podlagi obstoječih podatkov ni moč sklepati, zato predlagamo, da se za ta name izdelata ločena prometno ekonomska študija, ki bo temeljila na dejanskem štetju oziroma sledenju potnikov. Menimo, da je potrebno urediti tudi centralno avtobusno postajo.

Trenutno Slovenj Gradec nima železniškega prometa. Po podatkih, ki so nam bili na voljo so na to temo že bile izdelane študije in idejne zasnove, ki naj bi umestile traso železnice skozi Mislinjsko dolino.

T.1.2 SREDNJEROČNI UKREPI

Srednjeročni ukrepi so že povezani z razvojem urbanizacije, ki je po planih občine predvidena na obrobjih mesta. V vsakem primeru je potrebno prioriteto pristopiti k navezavi zahodne obvoznice na novo štirikrako križišče z državnima cestama G1-4 in R3-932. V smislu razvoja urbanizacije na južnem delu je potrebno pristopiti k izgradnji dela t.i. južne obvoznice, ki naj bi sprva potekala med križiščema R3-696 z R1-227 (na zahodu) in novim trikrakim križiščem z R1-227 (na vzhodu).

Potrebno je spremljati prometne razmere na ključnih križiščih in v skladu s problematiko prepustnosti izvajati spremembe na ključnih križiščih. Iz izračunov lahko sklepamo, da bo potrebno prioriteto obravnavati naslednja križišča: R1-227 – Stari trg, Iršičeva - Celjska, Pohorska G1-4. ta križišča se kažejo kot ključna v srednjeročnem obdobju.

T.1.3 UREDITEV PROMETNEGA REŽIMA NA GLAVNEM TRGU

Pred letom 1991 je skozi jedro mesta potekal ves tranzitni promet v smeri Velenje – Dravograd. Leta 1991 je bila zgrajena vzhodna obvoznica (G1-4). Kljub obvoznici je ostal trend po vožnji skozi mestno jedro (Glavni trg), saj so razdalje bistveno krajše. Leta 1995 je bil v mestnem jedru uveden parkirni sistem »Park city«.

Poleg »tranzitne« funkcije Glavni trg predstavlja centralno parkirno površino za kratkotrajno parkiranje, kjer se nahaja skupaj 126 parkirnih mest. Skozi zgodovino se je prometni režim na glavnem trgu spreminjal in občina je poskušala s spremembami prometnih režimov regulirati tranzit in sam čas parkiranja osebnih vozil.

S strani občanov so prihajale različne zahteve o ureditvi (sprostitvi) prometa na Glavnem trgu, zato je občina izvedla v letu 2003 tudi javnomnenjsko raziskavo (anketo), katere ključne rezultate navajamo v nadaljevanju.

Na zastavljeno vprašanje »Čemu bi po vašem mnenju morali dati prednost na Glavnem trgu?« je 71% anketiranih stanovalcev odgovorilo, da naj se Glavni trg nameni ureditvi pešcem in kolesarjem. Enako je na zastavljeno vprašanje odgovorilo 63% anketiranih nestanovalcev. Na zastavljeno vprašanje »Predvideva se tudi prost prehod Glavnega trga za osebna vozila in lažja dostavna vozila, kljub temu, da bo to povzročilo nekajkratno povečanje prometa. Ali se s tem strinjate?« je 67% anketiranih stanovalcev odgovorilo, da se ne strinja z popolnim odpiranjem Glavnega trga. Enako je na zastavljeno vprašanje odgovorilo 53% anketiranih nestanovalcev. Iz odgovorov na zastavljena vprašanja (tako stanovalcev kot nestanovalcev Glavnega trga) je razvidno, da so prebivalci Slovenj Gradca naklonjeni k preureditvi Glavnega trga v peš cono in da se jih večina ne strinja, da bi Glavni trg odprli za tranzitni promet. Razvidno je tudi odstopanje med stanovalci in nestanovalci, kar je seveda razumljivo, saj je stanovalcem tega območja tranzit, kakor tudi sam motorni promet, prej v breme kot v korist.

Za potrebe ureditve prometnega režima na Glavnem trgu je bilo v preteklosti izdelanih že več prometnih študij, kakor tudi javno mnenjskih raziskav. Nekatere od njih so povzete tudi v tej prometni študiji. Vsem dosedanjim raziskavam je skupno to, da nakazujejo možnosti (in potrebe) po dodatni komunikaciji sever-jug, ki jo danes v mestnem jedru prevzema praktično samo Iršičeva ulica in pa seveda želja po spremembi prometnega režima skozi staro mestno jedro (Glavni trg).

Na vzhodu prevzema komunikacijo sever-jug državna cesta G1-4, na zahodu pa so že pripravljene projekti za izvedbo t.i. zahodne obvoznice, ki bi s podaljškom Celjske ceste (ureditev križišča s Celjsko) tvorila polovični obroč vse do trenutka, ko bi se zahodna obvoznica v svojem severnem izteku (v naslednji fazi) navezala preko novega mostu na Kidričevo in nenazadnje tudi v nadaljevanju izgradnje vse do križišča G1-4 in R3-932 (predvideno križišče).

Z izgradnjo prve faze zahodne obvoznice se nakazuje možnost po »odpiranju« Glavnega trga tudi za namen tranzitnega prometa. Na njegovem južnem izteku bo s križiščem vse pripravljeno za enakovredno vključevanje/izključevanje iz glavnega prometnega toka (Celjska ulica). Na severnem delu Glavnega trga bi tako bilo potrebno le dopolniti oziroma urediti obstoječo semaforiko napravo.

V primeru, da se Glavni trg odpre za motorni promet, bi se prometne obremenitve v letu 2005 (glej Scenarij 1-1) **povečale na cca 6.930 vozil PLDP**, kar bi pomenilo cca 300% povečanje glede na današnje stanje. Povečanje prometnega toka na Glavnem trgu bi pomenilo zmanjšanje prometnih obremenitev na cesti Stari trg (za več kot 2000 vozil PLDP) in na Iršičevi ulici (za več kot 1000 vozil PLDP) posledično pa se prometne obremenitve povečajo na Podgorski ulici (na cca 9500 vozil PLDP) in Francetovi (na cca 6000 vozil PLDP).

V primeru, da se Glavni trg odpre za motorni promet, bi se prometne obremenitve v letu 2007 (glej scenarij 3-1) **povečale na cca 7600 vozil PLDP** ob upoštevanju, da je Celjska ulica podaljšana do ceste Stari trg in delno zgrajena zahodna obvoznica (do Sejmiške). Zahodna obvoznica s tem zgubi svoj pomen, saj bi se še vedno večina prometa v smeri sever-jug (in obratno seveda) odvijala po Podgorski ulici (več kot 7000 vozil PLDP).

V primeru, da se Glavni trg v celoti zapre za motorna vozila bi večino današnjega prometa, ki gre preko Glavnega trga prevzela zahodna obvoznica, kar naj bi bil med drugim tudi njen namen. Težava pri tej rešitvi pa nastane, ker zahodna obvoznica nima dobre komunikacije z državno cesto G1-4 (dokler ni dokončno zgrajena!) in bi s tem posledično prihajalo do povečanih prometnih obremenitev na Sejmiški in nadalje tudi na Pohorski cesti, kar je sicer v razvojnem planu že nekako predvideno, saj se dolgoročno načrtuje izgradnja še dveh krožnih križišč (z Iršičevo in z G1-4). Problem bi se tako prenesel na neustrezen profil Sejmiške in ne na sama križišča.

Podobne rezultate dobimo v ostalih scenarijih za leto 2014, kjer je predvidena izgradnja naslednje faze zahodne obvoznice vse do Kidričeve ulice. V tem primeru pa se Sejmiška cesta bistveno razbremeni, tako da bi imela cca 2500 vozil PLDP.

Zahodna obvoznica preide v popolno obratovanje šele s podaljškom na severu vse do križišča G1-4 in R3-932. Največji delež prometnih obremenitev bi prevzela v primeru, ko bi bil Glavni trg zaprt za motorna vozila.

Na Iršičevi ulici je bilo kljub povečevanju prometa in s tem povezanimi posledicami urejeno več odsekov (cona 30 km/h). S spremembami naj bi promet na tej ulici umirili, če že ne tudi omejili. Glede na program, ki se odvija ob Iršičevi ulici (predvsem na zahodni strani) bi bilo kakršnokoli zmanjšanje prometa praktično neizvedljivo. Iz vseh ukrepov na prihodnji cestni mreži in scenarijev, ki so bili preverjeni pa je možno sklepati, da ne bo prišlo do večjega povečevanja prometa na Iršičevi ulici v kolikor bo prišlo do izgradnje zahodne obvoznice. Kljub vsemu predlagamo, da se nadaljuje z ureditvijo Iršičeve ulice v smislu umirjanja prometa z ukrepi na spremembah v horizontalnem smislu vodenja prometa (zamiki vozišča, otoki, manjša krožišča...), kar bo dvignilo tudi nivo usluge tamkajšnjim prebivalcem, kakor tudi obiskovalcem bližnje bolnišnice.

Predlagamo, da se ureditev prometnega režima Glavnega trga ohrani vse do izgradnje zahodne obvoznice do podaljška s Kidričevo ulico. Na ta način se še vedno dopušča možnost, da se s politiko cen in časa obratovanja regulira število vozil na Glavnem trgu. Po izgradnji zahodne obvoznice se prometni režim na Glavnem trgu lahko spremeni tako, da se celotno območje preuredi v peš cono, kjer bi se vozila lahko podrejeno gibala s hitrostjo pešcev (možen tranzit za osebna vozila a pod bistveno manj ugodnimi pogoji). V vsakem primeru odsvetujemo odpiranje Glavnega trga, ker bi prometne obremenitve skokovito narasle.