

# POTREBE PO KREPITVI ČEZMEJNEGA POTNIŠKEGA ŽELEZNIŠKEGA PROMETA NA RELACIJI CELJE–ROGATEC–ZAGREB

**dr. Klemen Prah**

Fakulteta za logistiko, Univerza v Mariboru  
Mariborska cesta 7, 3000 Celje  
klemen.prah@um.si

UDK: 911.3:656.2(497.4+497.5)

## IZVLEČEK

**Potrebe po krepitvi čezmejnega potniškega železniškega prometa na relaciji Celje–Rogatec–Zagreb**  
Potniška železniška povezava Celje–Rogatec–Sveti Rok ob Sotli je bila sredi decembra 2014 podaljšana do hrvaškega Džurmanca, s čimer je bila po dobrih dvajsetih letih ponovno vzpostavljena železniška povezava Celje–Rogatec–Zagreb. V raziskavi ugotavljamo zanimivost te povezave za obstoječe in potencialne potnike, še posebej za obmejno prebivalstvo ob zgornji in srednji Sotli, pri čemer se osredotočamo na obmejno Občino Rogatec. Namen raziskave je prispevati k jasnejši sliki o potrebah po krepitvi čezmejnega potniškega železniškega prometa na omenjeni relaciji, kar bi posledično lahko prispevalo k izboljšanju železniških storitev na omenjeni progi. V ta namen smo preučili povprečne letne delovne migracije iz Občine Rogatec in v Občino Rogatec ob tej železniški progi za obdobje 2000–2013. Osrednji del raziskave predstavlja anketa o potovalnih navadah prebivalcev Občine Rogatec v Hrvaško Zagorje in naprej do Zagreba. Ugotavljamo, da so prebivalci povezani s Hrvaškim Zagorjem in Zagrebom ter da tja potujejo različno pogosto, z različnimi nameni in na različne načine. Ob določenih pogojih bi bili pripravljene za številna od teh potovanj uporabiti vlak.

## KLJUČNE BESEDE

potovalne navade, potniški železniški promet, železniška povezava Celje–Rogatec–Zagreb, Občina Rogatec, Hrvaško Zagorje

## ABSTRACT

**The need to strengthen cross-border passenger rail transport between Celje–Rogatec–Zagreb**

In December 2014 a rail connection between Celje–Rogatec–Sveti Rok ob Sotli has been extended across the country border to Džurmanec. So after more than 20 years a rail connection between Celje (Slovenia) and Zagreb (Croatia) via Rogatec was restored. In the research we study how interesting are existing and potential passengers in this rail connection. We are interested especially in the border population along upper and middle Sotla river. Therefore we focus on border Municipality of Rogatec. The intention of the research is to contribute to a clearer vision about the conditions needed to strengthen the cross-border passenger railway traffic in this study region. For that purpose we studied average annual labor migrations from the community Rogatec and vice versa to the community of Rogatec along railway line Celje–Sveti Rok ob Sotli for the period 2000–2013. The central part of the research represents the survey about travel habits of the inhabitants of the Municipality Rogatec to Hrvaško Zagorje region and further to Zagreb. We found out that the inhabitants are associated to Hrvaško Zagorje and Zagreb via their travels which differ in frequency, purpose and traffic mode. Many of them would also be willing to change from private car to the train under certain circumstances.

## KEY WORDS

travel habits, passenger rail transport, railway line Celje–Rogatec–Zagreb, Rogatec Municipality, Hrvaško Zagorje

## 1 Uvod

Potniška železniška povezava Celje–Rogatec–Sveti Rok ob Sotli je bila sredi decembra 2014 podaljšana čez državno mejo do hrvaškega Džurmanca. S tem je bila po dobrih dvajsetih letih ponovno vzpostavljena železniška povezava Celje–Rogatec–Zagreb. S strani Slovenskih železnic je bila železniška povezava podaljšana med drugim zaradi povečanega zanimanja za potniške železniške storitve na tej progi (Po dvajsetih ... 2015).

Od Svetega Roka ob Sotli do Džurmanca je proga dolga dobrih šest kilometrov, od tega dober kilometer na slovenski strani. Ker proga dolgo let ni obratovala, so bila nujna obnovitvena dela, tako na slovenski, kot na hrvaški strani (Po dvajsetih ... 2015).

V preteklosti je železniška povezava med Svetim Rokom ob Sotli in Džurmancem pomenila edino možnost za mnoge, ki so iz tega dela Hrvaške hodili na delo v Slovenijo. Po razpadu Jugoslavije pa se je število potnikov močno zmanjšalo. Ukinitvi proge so botrovale težave pri vzpostavljanju mejnih kontrol in uvajanju novih mednarodnih predpisov ter dovoljenj za vožnjo železniških garnitur (Po dvajsetih ... 2015).

Od decembra 2014 med krajema vozita dva vlaka dnevno, ki sta prej vozila med Svetim Rokom ob Sotli in Rogatcem, po novem pa do Džurmanca. Informacij o zdajšnjem številu potnikov zaenkrat ni na voljo.

V raziskavi želimo preučiti zanimivost železniške povezave Celje–Rogatec–Zagreb za obstoječe in potencialne potnike. Še posebej nas zanima zanimivost te povezave za obmejno prebivalstvo ob zgornji in srednji Sotli. Zaradi časovne omejenosti smo se osredotočili le na del tega območja, in sicer na obmejno Občino Rogatec.

Domnevamo, da prebivalci Občine Rogatec potujejo v kraje sosednjega Hrvaškega Zagorja in naprej proti Zagrebu z različnimi nameni in na različne načine. Predvidevamo tudi, da bi bili pripravljene potovati na to območje z vlakom, seveda ob izboljšanih prometnih storitvah. Tukaj se navezujemo na izsledke raziskave z Bavarske, ki kažejo, da bi bilo kar 43,0 % uporabnikov osebnih vozil pripravljenih spremeniti način potovanja v korist javnega prevoza, seveda pod pogojem izboljšanja storitev le-tega (Schliephake 2012, 46).

Zanimajo nas torej potovalne navade prebivalcev Občine Rogatec v Hrvaško Zagorje in naprej proti Zagrebu. Zanima nas, v katere kraje potujejo, kako pogosto, s kakšnimi nameni in na kakšen način. V drugem delu raziskave pa nas zanima njihova pripravljenost oziroma nepripravljenost uporabiti vlak za potovanje na omenjeno območje. Menimo, da lahko izsledke raziskave do neke mere prenesemo na celotno slovensko obmejno območje ob zgornji in srednji Sotli.

Primer ugotavljanja potovalnih navad in sestave potnikov smo zasledili med drugim v študiji o javnem potniškem prevozu na območju na Miljskem polotoku in Goriškem (Gabrovec in Kozina 2013). Tudi tukaj gre kot v našem primeru za obmejno območje, vendar je študija osredotočena na avtobusni prevoz, poleg izboljšave obstoječih linij pa predvideva tudi novo traso proge.

Glede na to, da je bila železniška proga, ki povezuje Slovenijo in Hrvaško prek Rogatca šele pred kratkim ponovno vzpostavljena in je še v povojih, je treba skrbno spremljati in načrtovati njen nadaljnji razvoj. Rezultati naše raziskave lahko prispevajo k jasnejši sliki o potrebah po krepitevi čezmejnega potniškega železniškega prometa na relaciji Celje–Rogatec–Zagreb. To pa lahko posledično prispeva k izboljšanju železniških storitev na omenjeni progi, povečana uporaba vlaka na račun osebnega avtomobila pa bi med drugim pomenila korak k bolj okolju prijaznemu načinu prevoza.

## 2 Metodologija

Že na začetku raziskave smo naleteli na problem pomanjkanja novejših podatkov o mobilnosti prebivalstva v Sloveniji. Zadnji popis prebivalstva je bil namreč izveden leta 2002 in je obsegal tudi terensko zbiranje podatkov, medtem ko so bili kasnejši popisi le registrski. Novejši podatki o potovalnih navadah

v Sloveniji obstajajo le za delovne migracije (medmrežje 1) in ne vsebujejo informacije o načinu potovanja, najmanjša prostorska enota prikaza pa je občina. Podatkov po naseljih torej nimamo. Podatki o potovanjih z namenom šolanja so prav tako stari, iz leta 2002, medtem ko podatkov o potovanjih z namenom oskrbe in prostega časa sploh nimamo.

Zaradi tega, na osnovi obstoječih podatkov, prikazujemo le delovne migracije na območju ob železniški progi Celje–Grobello–Sveti Rok ob Sotli. Natančneje, prikazujemo povprečne letne delovne migracije iz Občine Rogatec v druge občine, ki se nahajajo ob tej železniški progi, kakor tudi delovne migracije v Občino Rogatec iz drugih občin ob progi, in sicer za obdobje 2000–2013.

Osrednji del raziskave predstavlja anketa o potovalnih navadah prebivalcev Občine Rogatec v Hrvaško Zagorje in naprej do Zagreba. Ob tem se zavedamo, da bi bilo raziskavo smiselno razširiti na ostale občine ob zgornji in srednji Sotli, kakor tudi na Krapinsko-zagorsko županijo na hrvaški strani, saj železniška proga Celje–Rogatec–Zagreb prečka omenjene regije. Izvedbo takšne razširjene raziskave puščamo za kasnejši čas.

Za namen izvedbe ankete smo pripravili elektronski vprašalnik s šestnajstimi vprašanji. V njem sprašujemo sodelujoče o tem, v katere kraje obravnavanega območja potujejo ter kako pogosto, s kakšnim namenom in na kakšen način. V drugem delu vprašalnika nas zanima pripravljenost vprašanih uporabiti vlak za potovanje v Hrvaško Zagorje in naprej do Zagreba. V zadnjem sklopu pa se pozanimamo o značilnostih vprašanih.

Spletno anketo smo objavili na uradni spletni strani Občine Rogatec, k izpolnitvi ankete pa smo prebivalce povabili prek brošure Dogodki in prireditve, ki jo mesečno izdaja Občina Rogatec in jo poštar dostavi v vsako gospodinjstvo. Spletna anketa je bila na voljo za reševanje ves mesec april in začetek maja 2015. K izpolnitvi ankete smo z namenom boljšega odziva dodatno spodbujali preko telefona, pri čemer smo si pomagali s telefonskim imenikom in z lastnim poznavanjem prebivalcev občine. Enajst anket pa je bilo izpolnjenih v okviru terenskega dela, da bi vključili tudi tiste, ki ne uporabljajo interneta. Skupaj je bilo izpolnjenih 136 anket. Če upoštevamo število prebivalcev po Statističnem uradu Republike Slovenije (medmrežje 2), je v začetku leta 2015 v Občini Rogatec živel 2791 prebivalcev starih petnajst let ali več. To je približna številka populacije, ki je bila zajeta v anketiranje, saj so lahko sodelovali že štirinajstletniki. Glede na 136 izpolnjenih anket je v raziskavi torej sodelovalo približno 4,8 % populacije.

### 3 Železniška povezava Celje–Rogatec–Zagreb

Leta 1844 je bila južna železnica speljana do Gradca, dve leti kasneje do Celja in leta 1849 do Ljubljane. Ko sta bili zgrajeni še progi Pragersko–Čakovec in Zidani Most–Zagreb, je v šmarnem in rogaškem okraju nastalo prometno zatišje (Rustja 2003, 4). Pomanjkanje železnice je oviralo tujski promet zdravilišča, še bolj pa je zaviralo razvoj industrijske dejavnosti in izvoza. Območje je namreč imelo dobro razvito živinorejo, poljedelstvo, vinogradništvo, steklarstvo, lesno industrijo, industrijo brusnih in mlinških kamnov, premogovnike ter močan izvoz perutnine in mineralne vode (Mohorič 1968, 206).

Posotelje je dočakalo železniško progo v treh delih, zgrajenih v obdobju od 1903 do 1960. To so proga Grobello–Rogatec–Dobovec, odprta decembra 1903, proga Dobovec–Sveti Rok–državna meja (Krapina), odprta februarja 1930 in proga Stranje–Imeno–državna meja (Kumrovec), odprta julija 1960. Pri tem je treba omeniti, da je bil odsek Rogatec–Dobovec do leta 1930 le industrijski tir brez potniškega prometa (Rustja 2003, 4).

Večji promet je dosegla proga po prvi svetovni vojni, ko je bila leta 1930 dograjena zveza s krapinsko progo in s tem omogočen tranzitni promet med Zagrebom in Celjem. Iz Hrvaške je v splošnem dotekal tudi največji del zdraviliških gostov v Rogaško Slatino (Mohorič 1968, 208).

Po otvoritvi prometa na progi Grobello–Rogatec sta sprva dnevno vozila le po dva para potniških vlakov. Po otvoritvi proge Rogatec–Krapina so leta 1930 tam vozili dva para mešanih vlakov Rogatec–Krapina,

en par mešanega vlaka Rogatec–Zabok in en par nabiralnih vlakov. Od leta 1930 je ob nedeljah in praznikih vozil izletniški vlak Rogaška Slatina–Zagreb, ki pa je bil leta 1936 zaradi slabe zasedenosti ukinjen (Rustja 2003, 102).

Število potniških vlakov na progi Grobelno–Rogatec–Sveti Rok ob Sotli se je med drugo svetovno vojno in po njej vse do danes spreminjalo. Vožnja prek meje je za potniške vlake prenehala pred dobrimi dvajsetimi leti, za tovarne vlake pa leta 1999. Danes vozi na progi Grobelno–Sveti Rok ob Sotli sedem vlakov dnevno, enako v obratni smeri. Od tega dva popoldanska vlaka podaljšata pot do hrvaškega Džurmanca.

## 4 Obravnavano območje

Železniška proga med Celjem in Zagrebom, ki pelje skozi Rogatec, prečka različne občine na slovenski in hrvaški strani. To so Celje, Štore, Šentjur, Šmarje pri Jelšah, Rogaška Slatina in Rogatec na slovenski strani ter županije Krapinsko-zagorska, Zagrebška in Mesto Zagreb na hrvaški strani (slika 1). Na progi se na slovenski strani zvrsti 16 železniških postaj, na hrvaški strani pa 23. V krajih Celje, Grobelno, Stranje, Zabok, Zaprešić in Zagreb so cepne postaje.

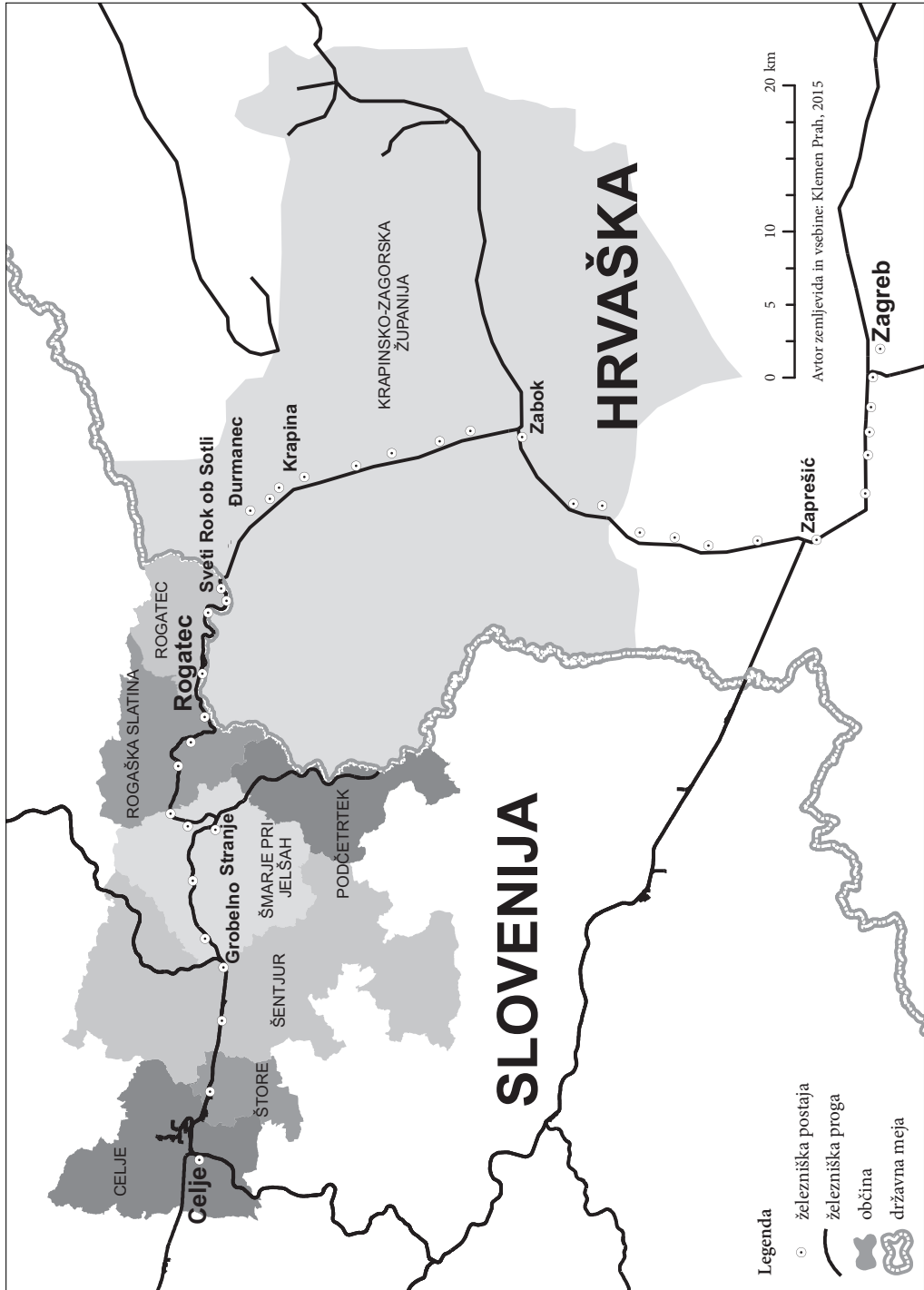
Občina Rogatec leži v vzhodnem delu Slovenije in meji na sosednjo Republiko Hrvaško. S 40 km<sup>2</sup> (medmrežje 3) je ena manjših občin v Sloveniji. Sredi leta 2012 je v njej živelo približno 3150 prebivalcev, gostota naseljenosti pa je bila 80 prebivalcev na kvadratni kilometer, kar je pod slovenskim povprečjem (medmrežje 3). Naselja v Občini Rogatec so Brezovec pri Rogatcu, Dobovec pri Rogatcu, Donačka Gora, Log, Rogatec, Sveti Jurij, Tlake, Trlično in Žahenberg.

Hrvaško Zagorje meji na Slovenijo in se razprostira med Macljem, Ivanjščico, Varaždinsko-topliškim hribovjem, Kalniškim hribovjem, Medvednico ter rekama Savo in Sotlo. Območje meri približno 1880 km<sup>2</sup> (Biruš 2008, 21). Glede na upravno členitev Republike Hrvaške spada večji del Hrvaškega Zagorja v Krapinsko-zagorsko županijo, manjša dela pa sta v Varaždinski in Zagrebški županiji. Glede na gravitacijsko območje ga večina spada v Zagrebško, manjši del pa v Varaždinsko funkcijsko regijo (Biruš 2008, 21–22).

Za populacijski razvoj Krapinsko-zagorske županije sta zadnjih nekaj desetletij značilna depopulacija in staranje prebivalstva. K temu prispeva razpršena poselitev z velikim številom manjših naselij, ki ne ustreza sodobnim družbeno-gospodarskim razmeram. Mesto Krapina je edino demografsko stabilno območje. Od 32 mest/občin Krapinsko-zagorske županije jih ima kar 24 negativna demografska gibanja. Posebej težke razmere so na obmejnih območjih (Spevec 2009, 59).

Središče Hrvaškega Zagorja predstavlja mesto Krapina s 12.480 prebivalci (medmrežje 4). Kraj je najbolj znan po najdišču neandertalskega pračloveka. V Krapini je srednja šola, od leta 2007 pa tudi visoka šola. Mesto Zabok s 8994 prebivalci ima ugoden prometni položaj ob avtocesti Zagreb–Macelj in je osrednje železniško vozlišče županije. V kraju je razvita gospodarska cona. Mesto Pregrada s 6594 prebivalci je danes močno obrtno središče. V Občini Marija Bistrica, ki ima 5976 prebivalcev, je Marijina cerkev, ki predstavlja eno najbolj priljubljenih in obiskanih Marijinih svetišč na Hrvaškem. V Krapinskih toplicah, s 5367 prebivalci, je turizem zelo pomembna dejavnost. Predstavljajo znano termalno zdravilišče med zagorskimi bregovi. Občina Hum na Sutli s 5060 prebivalci je obmejna občina, ki ima s Slovenijo štiri mejne prehode, mednarodnega, meddržavnega in dva maloobmejna. V občini najprej pritegne pozornost steklarna Vetropack Straža, katere korenine segajo v leto 1860. V obmejni Občini Džurmanec, ki ima 4235 prebivalcev, leži mednarodni mejni prehod Macelj, drugi krak državne ceste pa vodi proti mejnemu prehodu Lupinjak. Džurmanec je povezan z železniško progo, ki se nadaljuje v Slovenijo in je imela nekoč velik pomen pri prevozu ljudi in blaga. Občina Kumrovec s 1588 prebivalci leži v obmejnem pasu s Slovenijo ob reki Sotli. Poznana je kot rojstni kraj Josipa Broza Tita, glavna turistična zanimivost pa je muzej Staro selo z restavriranimi vaškimi hišami (medmrežje 5).

*Slika 1: Železniška povezava med Celjem in Zagrebom prek Rogatca prečka različne občine na slovenski in hrvaški strani. ►*

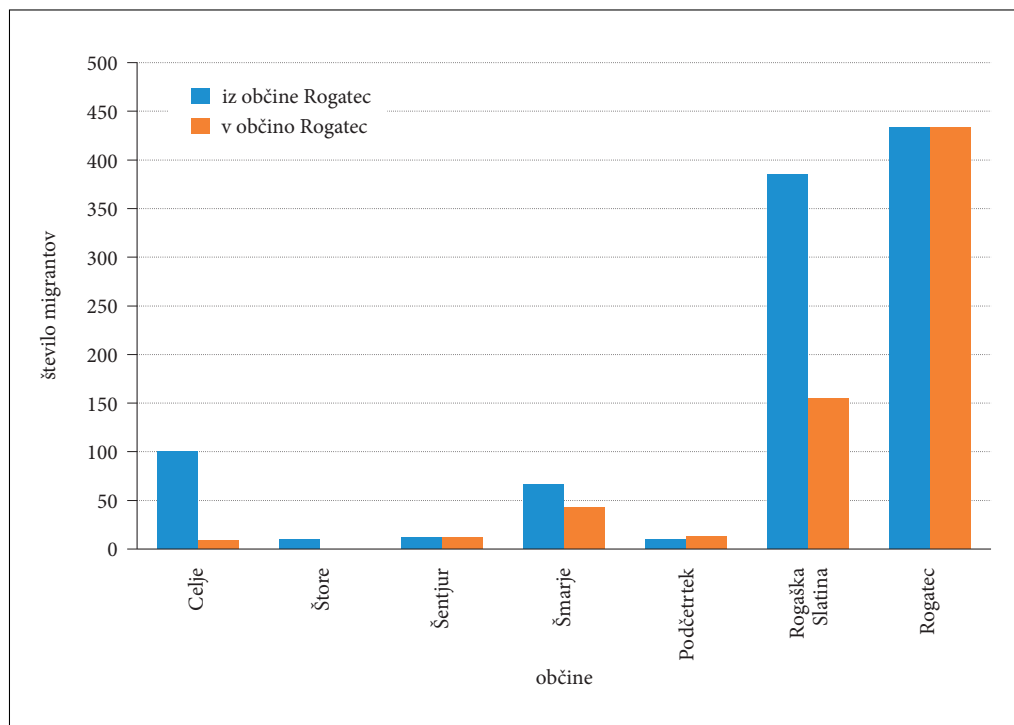


## 5 Delovne migracije na območju ob železniški progi Celje–Rogatec–Sveti Rok ob Sotli

Povprečne vrednosti delovnih migracij po občinah bivanja in občinah dela za obdobje 2000–2013 kažejo, da je večina prebivalcev Občine Rogatec zaposlenih znotraj svoje občine. Takšnih je 433 prebivalcev (slika 2). Na drugem mestu je sosednja Občina Rogaška Slatina z največjim zdraviliščem v Sloveniji. V to občino se iz Rogatca vozi na delo 385 prebivalcev. Na tretjem mestu je Celje kot tretje največje slovensko mesto. Tja potuje na delo 100 prebivalcev Rogatca. Na četrtem mestu je Občina Šmarje pri Jelšah s sedežem upravne enote. V to občino se na delo vozi v povprečju 66 prebivalcev Rogatca (medmrežje 1).

V primerjavi z zgornjimi podatki pa je v nasprotni smeri, torej v Občino Rogatec, manj delovnih migrantov. Največ se jih vozi na delo iz sosednje Rogaške Slatine, in sicer 155. Na drugem mestu je Šmarje pri Jelšah, od koder se vozi 43 prebivalcev. Iz Podčetrтка (13) in iz Šentjurja (12) se vozi na delo v Rogatec več prebivalcev, kot pa iz Celja (9) (medmrežje 1).

Ugotovimo lahko, da je dnevni pretok delovne sile med občinami ob železniški progi Celje–Rogatec–Sveti Rok ob Sotli glede na aktivno prebivalstvo občin precejšen in ti ljudje predstavljajo potencialne uporabnike železniških storitev. Za ponazoritev naj povemo, da je v obravnavanih občinah leta 2012 živel 39.618 delovno aktivnih prebivalcev (medmrežje 3), od česar jih je v drugo izmed obravnavanih občin potovalo na delo 8242, kar predstavlja 20,8 %. Če upoštevamo še šolarje in ostale, ki potujejo bodisi z namenom oskrbe, prostega časa ..., za katere pa žal nimamo podatkov, se število potencialnih uporabnikov železniških storitev še poveča.

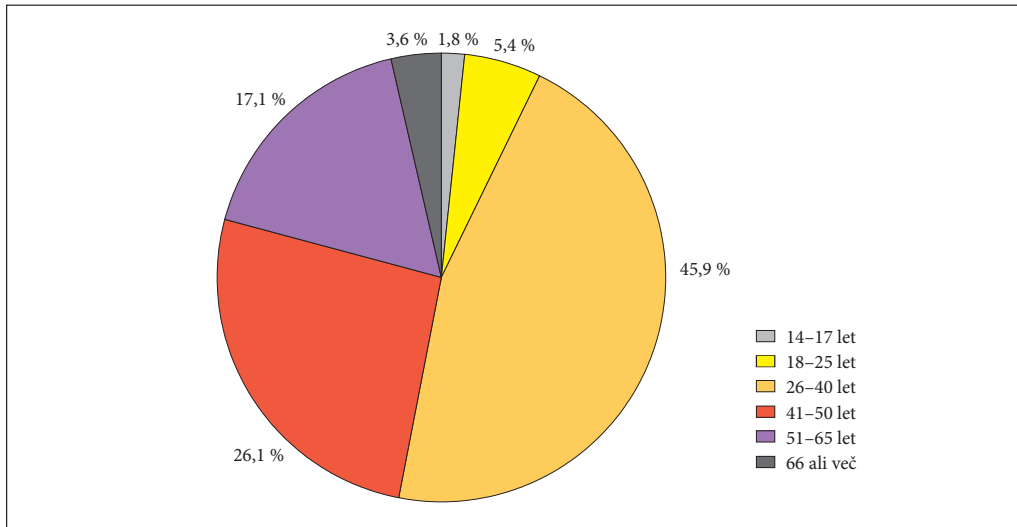


Slika 2: Prikaz delovno aktivnega prebivalstva (povprečne letne vrednosti) za Rogatec kot občino bivanja in občino dela, na območju ob železniški progi Celje–Sveti Rok ob Sotli, za obdobje 2000–2013.

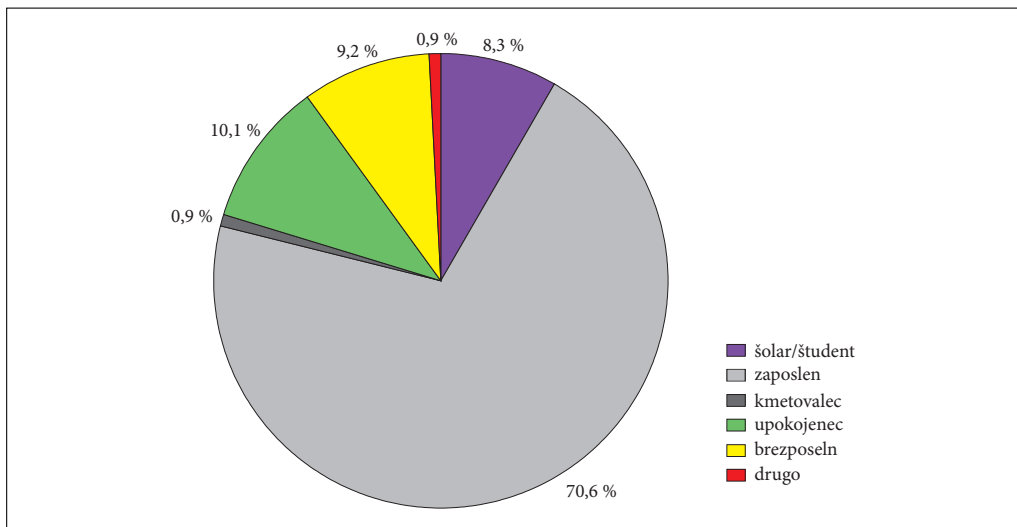
## 6 Rezultati ankete

### 6.1 Značilnosti vprašanih

Od 136 vprašanih je 57 moških in 54 žensk, medtem ko jih 25 na vprašalniku ni označilo spola. V anketi so lahko sodelovali prebivalci Občine Rogatec, ki so stari štirinajst let ali več. Med vprašanimi s 45,9 % močno prevladujejo tisti, ki so stari med 26 in 40 let. Na drugem mestu so s 26,1 % stari med 41 in 50 let, na tretjem mestu pa s 17,1 % stari med 51 in 60 let. Mlajši od 26 let in starejši od 65 let so v anketi slabše zastopani (slika 3).



Slika 3: Starostna sestava vprašanih.



Slika 4: Vprašani glede na aktivnost.

Največ vprašanih, in sicer kar 65,1 % je iz največjega kraja v občini, Rogatca. Na drugem mestu je Brezovec pri Rogatcu z 11,0 %, sledijo pa Tlake z 9,2 %. Prebivalci ostalih krajev so v anketi zastopani z deleži pod 6,0 %.

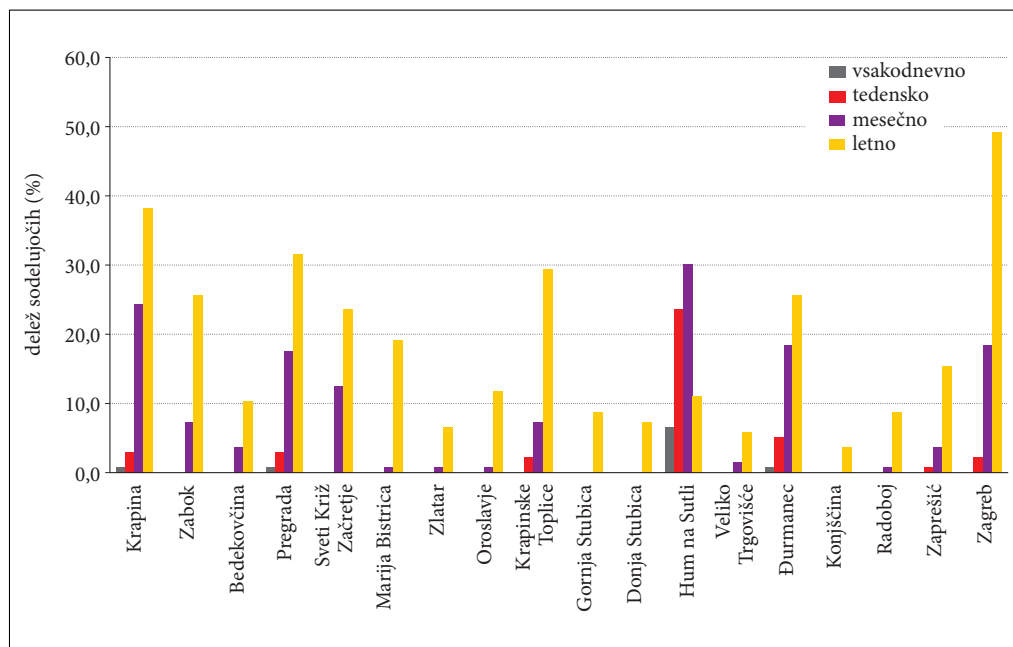
Glede na aktivnost je največ vprašanih zaposlenih, in sicer kar 70,6 % (slika 4). Precej je tudi upoko-jencev (10,1 %), brezposelnih (9,2 %) in šolarjev oziroma študentov (8,3 %). 88,2 % vprašanih poseduje osebni avtomobil.

## 6.2 Potovalne navade prebivalcev Občine Rogatec pri potovanjih v sosednje Hrvaško Zagorje ali še naprej do Zagreba

Rezultati ankete kažejo, da kar 91,1 % vprašanih kdaj zaide prek meje v sosednje Hrvaško Zagorje ali še naprej do Zagreba. Na dnevni, tedenski in mesečni ravni je od večjih krajev, to je nad 3500 prebivalcev, najbolj obiskan Hum na Sutli (slika 5), ki ga od sosednjega Rogatca loči le meddržavni mejni prehod. Na tedenski ravni velja izpostaviti tudi Džurmanec. Na mesečni ravni je pogosto obiskanih že več krajev, poleg Huma na Sutli pa izpostavimo še Krapino, Džurmanec, Zagreb in Pregrado. Na letni ravni močno prednjači Zagreb, na drugem mestu pa je Krapina. Od manjših krajev (pod 3500 prebivalcev) izpostavimo Kumrovec, Tuhelj in Desinić.

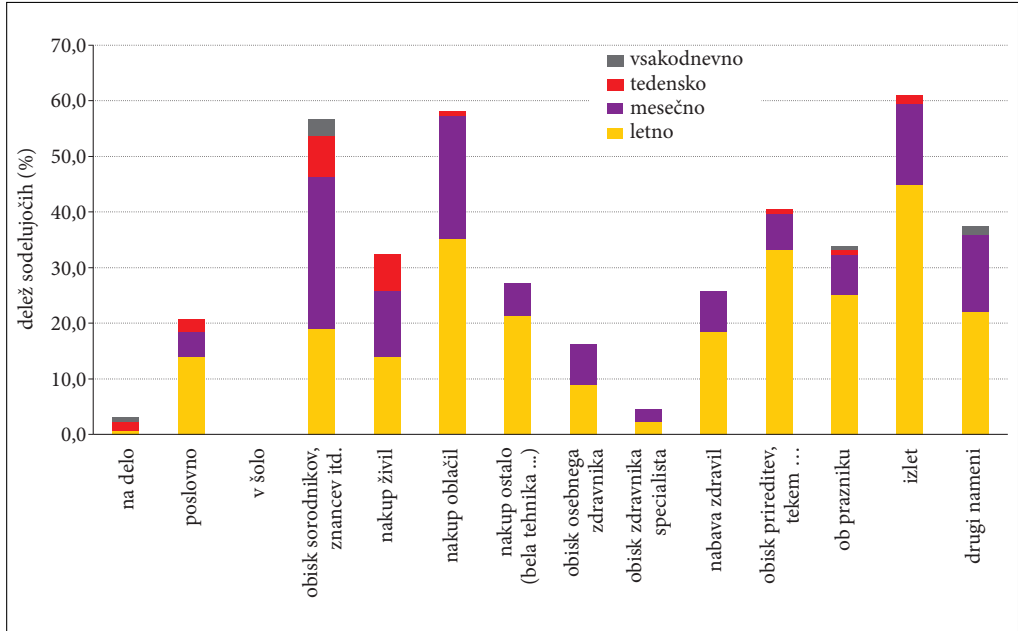
Prebivalci Občine Rogatec potujejo v Hrvaško Zagorje in naprej proti Zagrebu z različnimi nameni. Največ jih kdaj potuje tja zaradi izleta (61,0 % vprašanih), zaradi nakupa oblačil (58,1 %) in zaradi obiska sorodnikov, prijateljev in znancev (56,6 %) (slika 6). Največ vprašanih namenja vsakodnevna, tedenska in mesečna potovanja obiskom sorodnikov, prijateljev in znancev. Pri tedenskih je pogost namen tudi nakup živil, pri mesečnih pa nakup oblačil in izleti. Letna potovanja so v prvi vrsti namenjena izle-tom, nakupom oblačil ter obiskom prireditev in tekem.

Vprašani potujejo v kraje Hrvaškega Zagorja in naprej proti Zagrebu na različne načine. Največ jih potuje na omenjeno območje kot voznik osebnega avtomobila (72,8 % vprašanih) (slika 7). Precej jih

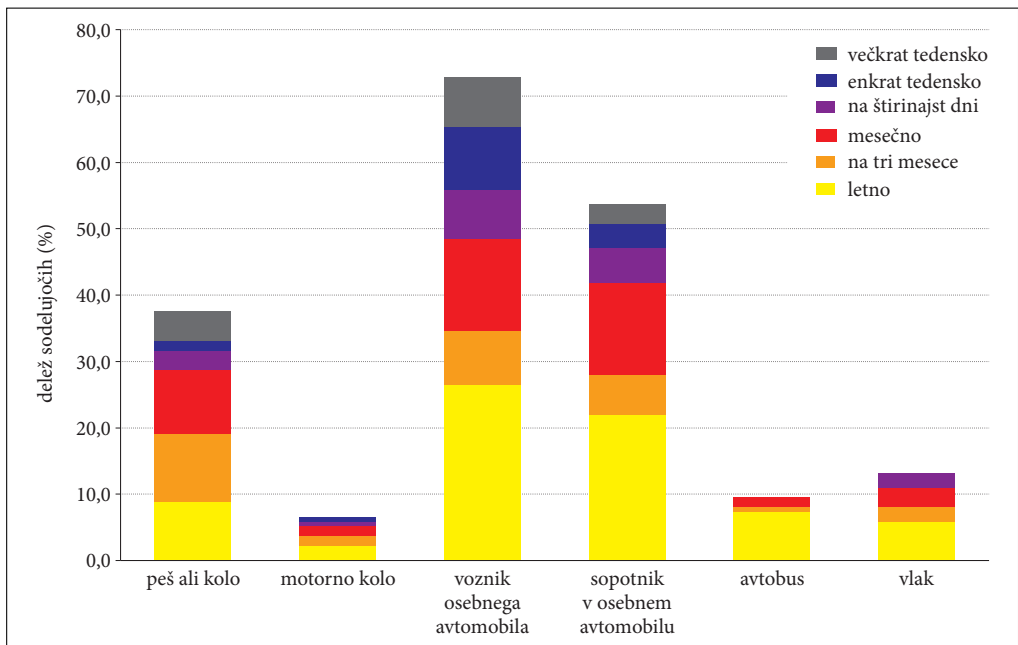


Slika 5: Pogostost potovanj prebivalcev Občine Rogatec v večje kraje Hrvaškega Zagorja in naprej proti Zagrebu.

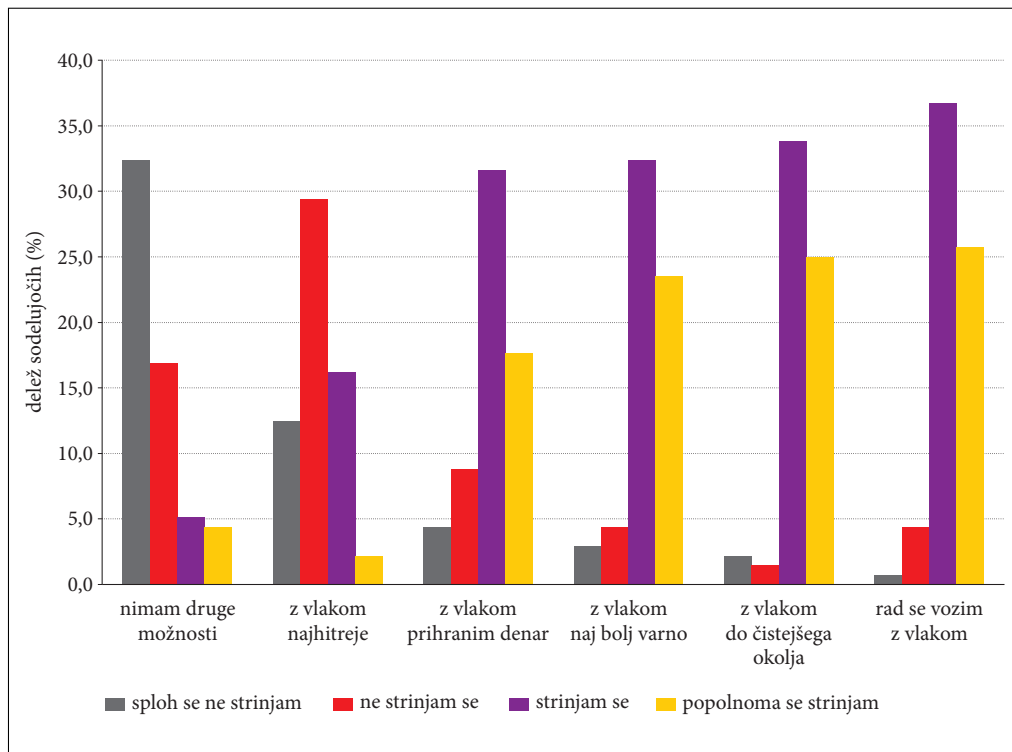




Slika 6: Namen potovanj prebivalcev Občine Rogatec v večje kraje Hrvaškega Zagorja in naprej proti Zagrebu.



Slika 7: Način in pogostost potovanj prebivalcev Občine Rogatec v kraje Hrvaškega Zagorja in naprej proti Zagrebu.



Slika 8: Razlogi vprašanih za pripravljenost uporabiti vlak za potovanje v sosednje Hrvaško Zagorje ali še naprej do Zagreba.

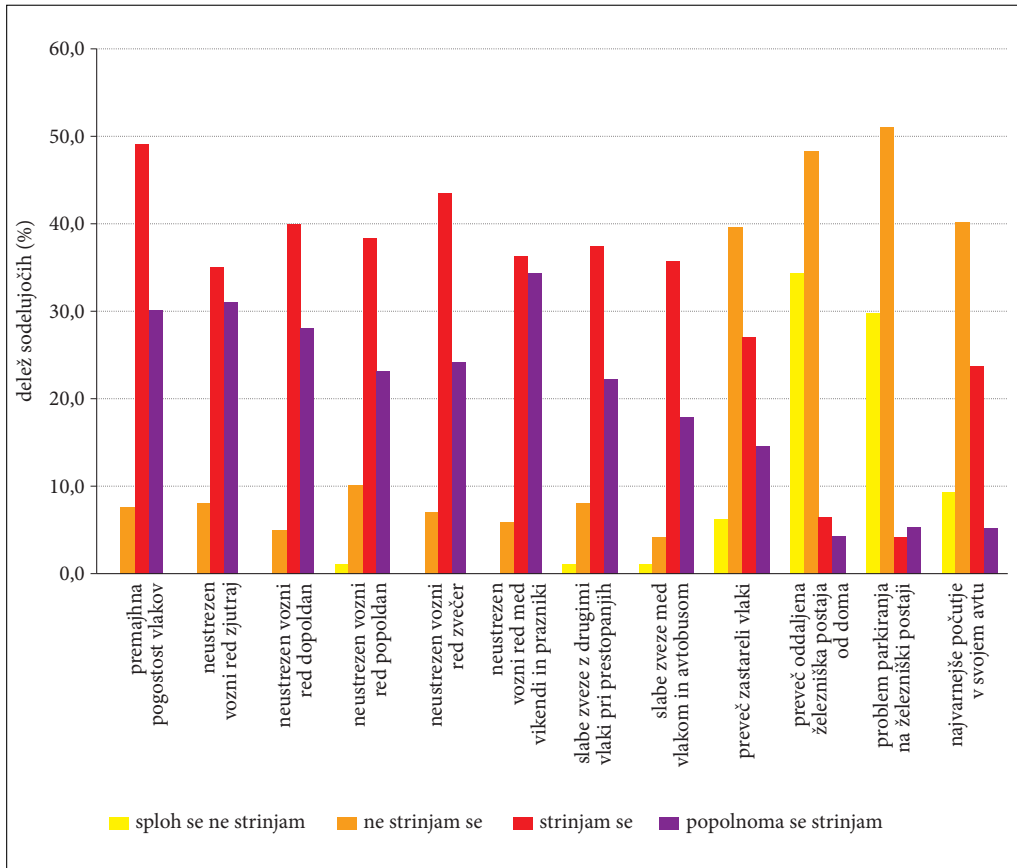
tudi potuje kot sopotnik v osebni avtomobilu (53,7 %) ter peš ali s kolesom (37,5 %). Z javnim prevozom jih potuje precej manj, in sicer 13,2 % z vlakom in 9,6 % z avtobusom.

Pri večkrat-tedenskih potovanjih najpogosteje potujejo kot vozniki osebnih avtomobilov ter peš ali s kolesom. Pri enkrat-tedenskih in štirinajst-dnevnih potovanjih potujejo največ kot vozniki ali sopotniki v osebni avtomobilu. Pri štirinajst-dnevnih potovanjih že radi uporabijo vlak. Mesečna potovanja opravljajo največ kot vozniki in sopotniki v osebni avtomobilu, vožnji z vlakom pa se pridruži še vožnja z avtobusom. Tudi letna potovanja najraje opravljajo kot vozniki ali sopotniki v osebni avtomobilu. Z avtobusom in vlakom najraje potujejo na letni ravni.

### 6.3 Pripravljenost prebivalcev Občine Rogatec uporabiti vlak za potovanje v sosednje Hrvaško Zagorje ali še naprej do Zagreba

Več kot tri četrtine vprašanih (78,7 %) bi bilo pripravljenih uporabiti vlak za potovanje v sosednje Hrvaško Zagorje ali še naprej do Zagreba. To bi bili pripravljeni storiti iz številnih razlogov, med drugim, ker se radi vozijo z vlakom, ker na ta način prispevajo k čistejšemu okolju, ker se jim zdi potovanje z vlakom najbolj varno in ker na ta način prihranijo denar (slika 8). Vožnja z vlakom vidi tudi kot dobro priložnost za izlet, udoben način potovanja in možnost druženja. Pri nekaterih pa se tudi pojavlja nostalgija po časih, ko je bilo vožnje z vlakom na obravnavani relaciji veliko.

Pri uporabi vlaka za potovanje preko meje v sosednje Hrvaško Zagorje ali še naprej do Zagreba pa jih določene stvari tudi motijo (slika 9). To sta predvsem premajhna pogostost vlakov in neustrezen



Slika 9: Razlogi za ne-pripravljenost uporabiti vlak pri potovanju v sosednje Hrvaško Zagorje ali še naprej do Zagreba.

vozni red, pa tudi slabe zveze z drugimi vlaki pri prestopanjih in slabe zveze med vlakom in avtobusom. Pri vprašanih prebivalcih Občine Rogatec je zaznati izrazito željo po bolj pogostem voznem redu, ki bi že zjutraj omogočal povezavo z Zagrebom.

Prebivalci Občine Rogatec ne bi bili pripravljeni uporabiti vlaka za potovanje v Hrvaško Zagorje ali naprej proti Zagrebu tudi iz drugih razlogov, kot sta na primer dolgčas na vlaku in omejitve količine prtljage. Razlog pa predstavljajo tudi številne kratke razdalje, ki jih vprašani najraje prevozijo kar z avtomobilom.

Vprašani so tudi izrazili željo po železniški povezavi z Zagrebom med vikendom. Na splošno naj bi bilo prestopanj čim manj, zaželena pa bi bila tudi direktna železniška povezava na celotni relaciji Celje–Rogatec–Zagreb.

Nekateri vprašani se že veselijo ponovnih potovanj z vlakom v Zagreb, saj so na ta način potovali v preteklosti oziroma v svoji mladosti. Na ta potovanja imajo lepe spomine.

Za nekatere prebivalce Občine Rogatec je avto najbolj praktično prevozno sredstvo, ker je vedno pri roki, sploh v primeru večjega nakupa. Kljub temu pa bi bili pripravljeni uporabiti vlak vsaj za izlet, kot je na primer družinski izlet v Zagreb. Torej bi bili nekateri vprašani pripravljeni uporabiti vlak le v primerih družabno-izletniških potovanj.

## 7 Sklep

Rezultati raziskave nam dajejo osnovno predstavo o potovalnih navadah prebivalcev Občine Rogatec v Hrvaško Zagorje in naprej proti Zagrebu. Zavedamo se, da bi značilnosti potovalnih navad prebivalstva ob omenjeni železniški progi dodatno razjasnila analiza še ostalih namenov potovanj, kot so šolanje, oskrba, prosti čas, vendar teh podatkov žal nimamo na voljo. Zelo koristna bi bila tudi temeljita analiza železniških potovanj ob omenjeni progi, na primer števila vstopov in izstopov na posameznih postajah ter izvor in cilj teh potovanj, število prodanih mesečnih delavskih in dijaških vozovnic, vendar tudi teh podatkov zaenkrat nimamo na razpolago.

Rezultati raziskave kažejo, da so prebivalci Občine Rogatec povezani s Hrvaškim Zagorjem in Zagrebom ter tja potujejo različno pogosto, z različnimi nameni in na različne načine, pri čemer je prevladujoč način uporaba osebnega avtomobila. 72,8 % vprašanih namreč kdaj potuje na omenjeno območje kot voznik osebnega avtomobila, 53,7 % pa kot sopotnik v osebnem avtomobilu. Pri teh rezultatih pa smo zasledili podobnost z rezultati bavarske raziskave (Schliephake 2012), ki smo jo omenili v uvodu in je bila narejena na območju občin Iphofen, Kürnach in Estenfeld. Tudi tamkajšnji prebivalci namreč opravijo 60,0 % do 73,0 % osebnih dnevnih potovanj z osebnimi avtomobili. V obeh primerih torej prevladuje osredotočenost na osebni avtomobil.

Kljub zgornjemu rezultatu pa bi bile več kot tri četrtine vprašanih (78,7 %) pripravljene uporabiti vlak za potovanje v sosednje Hrvaško Zagorje ali še naprej do Zagreba. Prav tako bi bilo na Bavarskem 37,0 % vprašanih pripravljenih presedlati z osebnega avtomobila na javni prevoz, seveda če bi bil slednji še izboljššan. Oba deleža sta velika in je nanju potrebno pogledati kritično, saj kažeta na nasprotje med željami vprašanih in med realnim stanjem. Slednje namreč še vedno kaže, da je prevlada osebnega avtomobila nesporna.

Prebivalce Rogatca pri možnostih potovanja z vlakom v sosednje Hrvaško Zagorje ali naprej do Zagreba določene stvari tudi motijo. To sta predvsem premajhna pogostost vlakov in neustrezen vozni red, pa tudi slabe zveze z drugimi vlaki pri prestopanjih in slabe zveze med vlakom in avtobusom. Pri vprašanih prebivalcih Občine Rogatec je zaznati izrazito željo po bolj pogostem voznem redu, ki bi že zjutraj omogočal povezavo z Zagrebom. Tudi v bavarski raziskavi vprašani izražajo potrebo po nenehnem izboljševanju ponudbe na področju ne-motoriziranega in javnega prevoza. Ugotovljeno je bilo, da je izboljšanje javnega prevoznega sistema z uvedbo taktnega voznega reda ključno za ohranitev prebivalcev na območju in povečanje atraktivnosti območja. Na Bavarskem kar 53,0 % vprašanih meni, da bi več ljudi uporabljalo javni prevoz, če bi ta še naprej izboljševal svoje storitve. Prav gotovo lahko podobno zaključimo tudi za naše obravnavano območje.

## 8 Viri in literatura

- Biruš, M. 2008: Hrvaško Zagorje. Zamejska Hrvaška, Ekskurzije Ljubljanskega geografskega društva. Ljubljana.
- Gabrovec, M., Kozina, J. 2013: Javni avtobusni potniški prevoz na čezmejnem območju na Miljskem polotoku in Goriškem. Elaborat, Geografski inštitut Antona Melika ZRC SAZU. Ljubljana.
- Medmrežje 1: [http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Dem\\_soc/07\\_trg\\_dela/05\\_akt\\_preb\\_po\\_regis\\_virih/10\\_07234\\_delovne\\_migracije/10\\_07234\\_delovne\\_migracije.asp](http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Dem_soc/07_trg_dela/05_akt_preb_po_regis_virih/10_07234_delovne_migracije/10_07234_delovne_migracije.asp) (16. 6. 2015).
- Medmrežje 2: [http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Dem\\_soc/05\\_prebivalstvo/10\\_stevilo\\_preb/20\\_05C40\\_prebivalstvo\\_obcine/20\\_05C40\\_prebivalstvo\\_obcine.asp](http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/20_05C40_prebivalstvo_obcine.asp) (8. 6. 2015).
- Medmrežje 3: <http://www.stat.si/obcine/Vsebinska.aspx?leto=2014&id=145> (8. 6. 2015).
- Medmrežje 4: [http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01\\_01\\_01/h01\\_01\\_01\\_zup02.html](http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01_01_01/h01_01_01_zup02.html) (8. 6. 2015).
- Medmrežje 5: <https://www.wikipedia.org/> (14. 9. 2015).

Mohorič, I. 1968: Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana.

Po dvajsetih letih ponovno z vlakom do hrvaškega Džurmanca. Medmrežje: [http://www.slo-zeleznice.si/uploads/SZ/nova%20proga/NovaProga\\_Dec-2014NET.pdf](http://www.slo-zeleznice.si/uploads/SZ/nova%20proga/NovaProga_Dec-2014NET.pdf) (8. 6. 2015).

Rustja, K. 2003: 100 let Posoteljskih prog. Šmarje pri Jelšah.

Schliephake, K. 2012: Public Awareness towards Traffic Problems and Public Transport – Case Studies from Villages in Northern Bavaria. *Journal of Logistics and Sustainable Transport* 3-1. Celje.

Spevec, D. 2009: Populacijski potencial Krapinsko-zagorske županije. *Hrvatski geografski glasnik* 71-2. Zagreb.