



Kajuhova ulica 2
Celje

Mostovi v Mestni občini Celje

ZGODOVINA

Avtorici:
Patricija BANOVSĚEK, 1. a
Špela OCVIRK, 1. a

Mentor:
Sebastjan PAUMAN, prof. zgod.

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2010

Zahvala

Raziskovalno delo je zahtevalo zbiranje podatkov iz različnih virov. Pri tem so nama bili v pomoč zaposleni v Zgodovinskem arhivu Celje in gospod Andrej Petelinšek iz podjetja Ceste mostovi Celje, ki se jim na tem mestu iskreno zahvaljujema za pomoč pri delu. Za sodelovanje, pomoč in usmerjanje pri raziskovalnem delu se zahvaljujema mentorju prof. Sebastjanu Paumanu, za dodatne napotke pa tudi koordinatorki mladinskega raziskovalnega dela na I. gimnaziji v Celju prof. Nataši Marčič. Raziskovalno nalogo je lektorirala gospa Božena Jan, pri oblikovanju naloge pa nama je svetoval prof. Matej Zdovc, katerima prav tako velja najina zahvala.

Povzetek

Mostovi so namenjeni prehodu vodnih površin. Ločimo jih po uporabnosti, saj poznamo mostove za cestni oz. železniški promet in mostove za pešce.

V raziskavi sva predstavili mostove v Celju, raziskali mnenje in odnos Celjanov do mostov ter po analizi predlagali izboljšave.

V Celju je 28 mostov. Večina izmed njih je namenjena cestnemu prometu in pešcem. Le 4 mostovi pa služijo železniškemu prometu. V raziskavi sva ugotavljali tudi o tistih, ki danes ne stojijo več. Skozi anketo sva ugotovili, da jih Celjani zelo slabo poznajo. Nekaj so jih našli le anketiranci starejši od 50 let. Ugotovili sva, da jih je bilo v Celju vsaj 5. Razlog njihove odstranitve je bila velikokrat poplava ali slabo stanje ter nerabnost le teh.

V zaključku sva predstavili še predloge izboljšave. Ti so prav gotovo potrebni sanacije (ograja in beton). Živimo v mestu z bogato zgodovino, zato bi bilo prav, da kakšnemu izmed mostov določimo tematiko (npr. most Celjski grofje).

Med problematiko mostov pa uvrščava tudi to, da veliko od njih nima letnice izgradnje. To bi bilo potrebno popraviti oz. dopolniti.

1 Kazalo

Zahvala	II
Povzetek	III
1 Kazalo.....	1
1.1 Kazalo slik.....	1
1.2 Kazalo grafov	2
1.3 Kazalo tabel.....	2
2 Uvod.....	3
2.1 Namen naloge in metodologija dela.....	3
3 Mostovi.....	4
3.1 Mostovi skozi čas	5
3.2 Mostovi danes.....	7
4 Mostovi v Celju (nekoč).....	8
4.1 Kapucinski most	8
4.2 Pantnerjev most	9
4.3 Most čez Ložnico	9
4.4 Bežigranski most	9
4.5 Most v Laško	9
5 Mostovi v Celju	10
5.1 Mostovi na Savinji.....	12
5.2 Mostovi na Voglajni	15
5.3 Mostovi na Koprivnici.....	19
5.4 Mostovi na Ložnici.....	23
5.5 Mostovi na Hudinji.....	24
6 Raziskava ankete	30
6.1 Anketni vprašalnik	30
6.2 Analiza ankete	31
7 Predlogi izboljšav	34
8 Zaključek in razprava	35
8.1 Analiza hipotez.....	35
9 Viri in literatura	37
9.1 Knjižni viri	37
9.2 Elektronski viri	37
9.3 Arhivski dokumenti.....	37
9.4 Viri slikovnega gradiva	37

1.1 Kazalo slik

Slika 1 - Porušen Kapucinski most	8
Slika 2 - Kapucinski most, tik preden ga je odnesla voda.....	9
Slika 3 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi	12
Slika 4 – Čopov most	13
Slika 5 - Splavarjev most	13

Slika 6 - Most na ulici XIV. Divizije	14
Slika 7 - Polulski most	14
Slika 8 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi	15
Slika 9 - Most pri izlivu Voglajne v Savinjo.....	16
Slika 10 - Most preko Teharske ceste (Most Pocajtov mlin)	16
Slika 11 - Most na križišču Kočevarjeve in Kidričeve ulice	17
Slika 12 - Železniški most čez Voglajno.....	17
Slika 13 - Most na Kidričevi ulici	18
Slika 14 - Most na Teharjih.....	18
Slika 15 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi	19
Slika 16 - Most čez Koprivnico.....	20
Slika 17 - Most čez Koprivnico.....	20
Slika 18 - Most čez Koprivnico.....	21
Slika 19 - Most pri avtocesti	21
Slika 20 - Most čez Koprivnico.....	22
Slika 21 - Most čez Ložnico.....	23
Slika 22 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi	24
Slika 23 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi	24
Slika 24 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi	24
Slika 25 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi	25
Slika 26 - Most v Škofji vasi	25
Slika 27 - Most v Škofji vasi pri pošti.....	26
Slika 28 - Most v Šmarjeti pri Celju	26
Slika 29 - Most pri avtocesti LJ - MB	27
Slika 30 - Most čez Hudinjo pri Trnoveljski cesti	27
Slika 31 - Železniški most čez Hudinjo	28
Slika 32 - Bežigranski most	28
Slika 33 - Železniški most čez Hudinjo	29
Slika 34 – Steber s ključavnicami na mostu v Moskvi	34

1.2 Kazalo grafov

Graf 1 - Kje v Celju potrebujemo mostove	31
Graf 2 - Poznavanje mostov, ki ne stojijo več.....	32
Graf 3 - Največkrat prečkani mostovi	32
Graf 4 - Ali so mostovi dovolj zavarovani?	33
Graf 5 - Poznavanje mostov, ki ne stojijo več, glede na starostno skupino	33

1.3 Kazalo tabel

Tabela 1 - Mostovi v Celju nekoč	8
Tabela 2- Seznam mostov v Celju.....	10

2 Uvod

2.1 Namen naloge in metodologija dela

Mostovi so nekaj, kar nas povezuje in nam nudi nove poti. Na poti v oz. iz šole se vsak dan srečujemo z več mostovi in zato sva se odločili, da raziščeva na tem področju – mostovih v Celju.

S to nalogo želiva predstaviti mostove v Celju, raziskati mnenje in odnos Celjanov do mostov in predlagati izboljšave.

Pri načrtovanju raziskovalnega dela sva najprej pregledali in preštudirali osnovno literaturo, kjer sva se seznanili s teorijo o mostovih in njihovih lokacijah.

V začetku raziskovalnega dela sva si postavili naslednje hipoteze:

- Starejši Celjani bolje poznajo mostove, ki danes ne stojijo več, kot mlajše generacije.
- Na vsakem izmed mostov je tablica z letnico, ki ponazarja leto nastanka mostu.
- Mostovi so urejeni in varni za uporabnike.

Naslednji korak je bil načrtovanje raziskave, določevanje metodologije in razdelitev dela. Sprva sva obiskali Osrednjo knjižnico Celje, kjer sva pobrskali po literaturi. Nato sva najino raziskovanje nadaljevali v Zgodovinskem arhivu Celje, in sicer 26. januarja 2010, ko sva zavzeto iskali gradivo po arhivskih škatlah.

Po pregledu zbrane literatur je sledil terenski del. Na terenu sva si ogledali mostove, jih fotografirali in opisali. Opravili sva tudi pogovor v podjetju Ceste mostovi Celje, kjer so nama pridobili literaturo o Čopovem mostu.

Zanimalo naju je tudi mnenje Celjanov o mostovih, njihovem poznavanju in vzdrževanju le teh. Anketirali sva 105 naključnih mimoidočih. Pri tem sva naleteli na številna presenečenja, saj si nisva mislili, da bodo ljudje anketo vzeli tako zelo resno. Presenetilo naju je tudi njihovo poznavanje oz. nepoznavanje mostov v Celju.

Na koncu sva stanje analizirali, pripravili podatke in jih tudi grafično predstavili. Napisali sva raziskovalno poročilo ter ugotovitve strnili v zaključek.

3 Mostovi

Most je gradbeniška struktura, ki omogoča prehod reke, doline, soteske, morske ožine, ceste ali železnice. Oblika in izvedba mostu sta odvisni od njegove razpetine, višine, vrste podlage in obremenitve, ki jo mora prenašati. Omogočajo lažje, hitrejše in varnejše potovanje po deželi. Avtomobili in vlaki drvijo po mostovih čez reke in jezera. Prek avtocest gradijo nadvoze, da so križanja z drugimi cestami bolj varna. Cestne in železniške mostove čez doline ali nad deli mest imenujemo viadukti. Brvi ne prenesejo velike teže in jih lahko uporabljajo le pešci in včasih še kolesarji. Sprva so ljudje gradili preproste in kratke mostove. Čez potok ali na skale v reki so spletli debele vrvi in naredili viseči most. Kasneje so začeli graditi trdnejše mostove z zidanimi stebri in loki. Sedanji mostovi so po obliki podobni nekdanjim, vendar pa zanje uporabljajo železobetonske, železne traverze in jeklene vrvi.

Nekateri mostovi so prenizki, da bi pod njimi lahko nemoteno plule ladje. Plovbo omogočajo premični deli, ki se pri dvižnem mostu dvignejo, pri vrtljivem mostu pa zasukajo pravokotno na svojo običajno lego. V posebnih primerih (npr. ob naravnih nesrečah) postavijo zasilni pontonski most. Tega sestavlja vrsta plavajočih nosilcev, čez katere položijo plošče.

Most označuje tudi stvar, ki povezuje dve različni strani nasploh.

Mostovi morajo izpolnjevati tri bistvene pogoje: koristnost, dolgotrajnost in estetiko v prostoru. Gradijo se na mestih, kjer se pojavijo dejanske potrebe, da neka prometnica premosti naravno ali umetno oviro.

Skladnost oblike in estetika viaduktov in mostov izhajata iz funkcije, trajnosti in obveze, da se z novim elementom v prostoru ne ogroža naravnega ali urbanega okolja.

Za premoščanje rek ali drugih ovir gradijo različne vrste mostov. Večino mostov nosijo trdni stebri ali oporniki, pontonski mostovi pa so speljani po povezanih čolnih ali velikih plovcih.

Poznamo:

- Viseči most – Mostna plošča visi na dveh jeklenih vrveh, speljanih od enega nosilca od drugega. So zelo lahki in zato z njim premoščamo zelo velike razdalje.
- Ločni most – Mostno ploščo nosi lok, ki je trdo oprt v bregova. Lok je zelo trdna gradbena opora.
- Oporniški most – Vsak del mostu je uravnoveženo zgrajen na svojem oporniku, povezuje pa ju kratka gredna palična konstrukcija.
- Obešeni most – Most nosi vrata poševnih jeklenih vrvi, pritrjenih neposredno na visoke stebre.
- Dvižni most – Del mostu dvignejo, da lahko ladja pluje naprej.
- Gredni most – Ravna mostna plošča, sestavljena iz gredi, sloni na več stebrih. Tak most je lahko zgrajen tudi kot velika cev, po kateri vozijo avtomobili in vlaki¹.

¹ Brancelj, Ljubljana, 1993

3.1 Mostovi skozi čas

Naša majhna država Slovenija je sredi Evrope stisnjena med Alpami in Panonsko nižino ter Jadranskim morjem. Že po svoji naravi legi ima vlogo mosta.

Prvi graditelji mostov na slovenskem naj bi bili mostiščarji. Mostiščarski mostovi niso služili prečkanju rek ali potokov, pač pa so nastali kot povezovalni mostovi med kolišči in kopnim ali pa kar med kolišči samimi. Izkopavanja na ljubljanskem barju pričajo o njihovem obstoju. Veliko ostankov njihovih mostov danes ni ohranjenih, saj so bili le ti iz lesa.

Več ostankov mostov pa najdemo iz obdobja Rimljanov. Ti so bili ne le odlični graditelji cest, temveč tudi mostov. Namen gradnje cest je bil povezovati osvojena ozemlja na tak način, da so premiki vojske in njena oskrba tekli po najhitrejši poti. Mostovi pa so služili varnemu in zanesljivemu prečkanju vodnih ovir ter obrambi rimskega cesarstva. Rimljani so v svojem času že poznali cement, vendar ga v mostogradnji niso uporabljali. To je tudi razlog, da se je večina rimskih mostov v Evropi ohranila do danes. Poznali so več vrst mostnih konstrukcij. Ena izmed njih je tudi kombinacija mostne zgradbe iz kamna in lesa. Iz kamna so zgradili opornike in rečne stebre, razponska konstrukcija pa je bila lesena. Gradili so tudi kamnite mostove z ločno konstrukcijo, vendar na naših tleh le ti niso znani.

Gradnja večjih in pomembnejših mostov se je na naših tleh vzpela v 12. in 13. stoletju. V tem času so se pričele pospešeno razvijati nove trgovske poti. S tem so mostovi postali idealno mesto za pobiranje mitnine in mesta za carinjenje trgovske robe. Ta namen so v srednjem veku ob mostovih ali pa kar na njih gradili mitnice in stražarnice. Večja mesta so večinoma nastajala ob rekah, kjer so bila z ene strani zaščitena z vodno oviro z druge pa z obzidjem. Za prehod v mesto preko reke so, zato gradili mostove. Ti so na sploh bili v srednjem veku ne samo konstrukcije, ki so omogočale lažje prehode, pač pa so vedno bili del obrambnega sistema mest in gradov. Okoli gradov so za zaščito pred napadalci gradili veliko dviznih mostov. Resda so bili to mostovi z manjšimi razponi, vendar so z dvigom mostne konstrukcije omogočali učinkovito zaščito vhodnih vrat mostov. V 16. stoletju sta bila dva dvizna mostova, zgrajena tudi na Starem gradu nad Celjem. Celjski grofje so dali v sojem času zgraditi mnogo mostov, eden izmed njih, Leopold Slavni je dal leta 1224 zgraditi most v Zidanem Mostu. Tega je podrla vojska Friderika III. V boju s Celjskimi grofi. To se je dogajalo pogostokrat, saj so bili tarče napadov največkrat večji mostovi, ki so služili kot dobre povezave med cestami in trgovskimi potmi. Kljub vsemu je bilo v srednjem veku kamnitih mostov le malo, v glavnem so si ljudje postavljali lesene, ki so imeli kratko življenjsko dobo. Do danes so se iz tistega časa ohranili le kamniti.

V 17. stoletju je večina trgovskih poti še vedno potekala po starih rimskih. Srednjeveške ceste niso bile kaj prida boljše od rimskih cest. Mitnina, ki so jo deželni vladarji pobirali ob cestah, naj bi sicer v osnovi služila za obnovo cest in mostov, vendar je le mali del denarja na koncu ostal namenjen tej dejavnosti. Zelo verjetno je, da je marsikateri cestni most nastal ob priložnosti potovanj vladarjev ali cesarjev, ne pa samo zaradi golih prometnih potreb. V tem času so bili na slovenskih tleh zgrajeni številni solidnejši mostovi. Razumljivo je, da so kamnite mostove gradili tam, kjer je ta gradbeni material bil na razpolago (pri nas na Primorskem in Notranjskem). Zaradi trajnosti kamnite konstrukcije se je tako ohranilo kar nekaj mostov iz 17. stoletja. graditelji teh mostov nam niso znani. Po vsej verjetnosti so jih zgradili izkušeni zidarski mojstri, ljudje, ki so znali obdelovati kamen. Vendar so le redki izmed mostov imeli vgrajene napisne plošče, iz katerih se je dalo razbrati leto nastanka.

Prvi večji in pomembnejši mostovi v Sloveniji so nastali v sredini 19. stoletja. Večje spremembe v mostogradnji na naših tleh so nastale, ko je Slovenijo prečkala prva železnica (tako imenovana Južna železnica), ta je povezala Dunaj s Trstom. Železnica je leta 1846 prispela do Celja. Tu je povzročila korenite spremembe, saj so morali zgraditi nove mostne konstrukcije in spremeniti cestne povezave.

V drugi polovici 19. stoletja se je za mostogradnjo v svetu zgodilo več večjih prelomnic. Avstrijska država, katere del je bilo takrat naše ozemlje, je v tistem času glede na gradnjo mostov spadala med najbolj razvite države. Pojavil se je armirani beton, ki je takoj v prvem desetletju 20. stoletja iz gradbeništva skoraj povsem izrinil kamnite mostne konstrukcije. Beton, kot cenejši gradbeni material je povzročil hitro rast železniškega in cestnega omrežja. Sodobne prometnice so tako dobile tudi sodobne mostove. Pri velikih vodnih ovirah in dolinah so prevladovali predvsem jekleni in viseči mostovi. V Sloveniji seveda ni bilo pogojev, da bi zrasli veliki jekleni mostovi, je pa bil zato tem podoben čisto majhen v Ljubljani (zgrajen litoželezni most).

V začetku 20. stoletja so na naših tleh zrasli še številni drugi mostovi, ki se lahko še danes kosajo s tistimi po svetu.

Druga svetovna vojna ni usodno prizadela le ves slovenski narod, temveč tudi prometne povezave (predvsem železnice in mostove). Okupatorske sile, ki so si Slovenijo leta 1941 razdelile, so uporabljale že obstoječe železniške proge. Veliko število mostov je porušila po napadu Nemčije na takratno Jugoslavijo (6. april 1941) že umikajoča se jugoslovanska vojska. V Sloveniji so tako mostovi padali drug za drugim – porušeni so bili skoraj vsi viadukti. Porušeni je bilo sedem mostov, proga pa je bila prekinjena na 149 mestih (proga Podbrdo-Most na Soči). Partizani so nato poskušali porušiti tudi ostale železniške mostove (Solkanski most). Veliko mostov, predorov in železniških prog je za sabo porušila aprila in maja 1945 še umikajoča se nemška vojska.

Po končani vojni je napočil čas obnove porušениh objektov, ki je trajal skoraj deset let. Ogromno truda je bilo vložnega v prometne povezave, predvsem železniške proge. Med leti 1945 in 1947 je bilo obnovljenih veliko cestnih mostov, o tem danes pričajo v bron ulite napisne table na številnih mostovih na Primorskem. Največjo težavo pri obnovi so imeli z viadukti (Borovniški viadukt) in nekaterimi večjimi mostovi (Solkanski most, Most čez Sočo v Ajbi pri Kanalu). Kombinacija betona in kamna je danes vse redkejši pojav, pri povojni obnovi pa so to kombinacijo pogosto uporabljali².

² Humar, Ljubljana, 2000

3.2 Mostovi danes

Glede na to, da je prvo desetletje po drugi svetovni vojni v glavnem potekala obnova porušenih mostov, je sredi petdesetih let dvajsetega stoletja v Sloveniji prihajalo do ponovne oživitve gradnje novih mostov, pri katerih pa so bili uporabljeni tudi najnovejši tehnološki postopki tistega časa. Leta 1954 je bil pri nas zgrajen prvi most iz prednapetega betona. Ta princip betona je še danes zelo uporabljen povsod po svetu in tudi pri nas. Nekaj zanimivih mostnih konstrukcij je na našem območju nastalo skupaj z gradnjo cest.

Načrtovanje mostov je danes zahtevno opravilo, saj mora projektant dobro poznati več področij gradbene tehnike, kot so na primer načine temeljenja, s statiko, tehnologijo izvedbe in končno mora znati rešiti tudi estetiko mostne konstrukcije ter njeno ujemanje in podobnost z okoljem. Naša dežela je zelo pestra, slikovita in razgibana z veliko posebnostmi. Zato zahteva gradnja in izvedba mostu individualen pristop. Posebej previdni moramo biti s projektiranjem mostov v urbanih središčih, saj je vklop mostu tu zelo pomemben. Zaradi vse ostrejših kriterijev glede na obliko mostu in njihovem vplivu glede na podobo okolja so bili v zadnjem času v Sloveniji prisotni številni arhitekti, obiskovalci in krajinski arhitekti. Tako je projektiranje mostov postala interdisciplinarna dejavnost. Prav tako arhitekti načrtujejo izgradnjo številnih novih mostov, viaduktov z značilnostmi starih metod gradnje v kombinaciji z najsodobnejšo tehnologijo³.

³ Humar, Ljubljana, 2000

4 Mostovi v Celju (nekoč)

Tabela 1 - Mostovi v Celju nekoč

Ime mostu	Lokacija	Namembnost	Razlog odstranitve	Prečkanje reke
Pantnerjev most	Polule, Zagrad	Pešci (lesen)	Poplava, 1964	Savinja
Kapucinski most	V mestnem parku	Pešci (lesen)	Poplava, 1933	Savinja
Most čez Ložnico	Naselje Lava	Cestni promet in pešci	Ne raba mostu, slabo stanje, 2008	Ložnica
Most v Laško	Cesta v Laško	Železniški promet	Bombe na Celje, 1945	Savinja
Bežigranski most	Ob Bežigranski cesti	Cestni promet	Gradnja nove ceste (2008)	Hudinja

4.1 Kapucinski most



Slika 1 - Porušen Kapucinski most
(vir: Zgodovinski arhiv Celje)

O Kapucinskem mostu sva podatke dobili v Zgodovinskem arhivu Celje. Žal iz njih nisva uspeli izvedeti, kdaj je bil most dejansko postavljen. Znano je, da je bil lesene konstrukcije, namenjen pa je bil peščem. Uničen je bil septembra 1933, ko je Celje prizadela huda poplava. Reka Savinja, čez katero je potekal, ga je popolnoma odnesla. Slike o njegovem uničenju sva našli v starem, razpadajočem se časopisu v arhivu, in sicer z datumom 25. september 1933. Most je bil uničen in hitro je bilo potrebno zgraditi novega. Po podatkih, ki sva jih dobili v arhivu, so na tem mestu, kjer je stal Kapucinski most, zgradili začasno brv, ki pa je bila namenjena tudi vozišču. Viri žal ne govorijo o njenem propadu.

Veliko Celjanov danes meni, da bi morali na mestu, kjer je stal Kapucinski most, postaviti nov sodoben most, ki bo namenjen peščem. Po literaturi, ki sva jo zasledili na internetu, naj bi bili načrti za novo brv že narejeni, sedaj je samo vprašanje časa, kdaj jo bodo postavili.



Slika 2 - Kapucinski most, tik preden ga je odnesla voda
(vir: Zgodovinski arhiv Celje)

4.2 Pantnerjev most

V bližini današnjega Polulskega mosta je stal Pantnerjev most lesene konstrukcije. Leta 1964 ga je odnesla huda poplava v Celju. Namesto njega so postavili leseno brv, ki pa jo je voda prav tako odnesla. Brv so nato ponovno postavili na istem mestu, vendar so jo zaradi postavitve Polulskega mostu leta 1974 odstranili, saj je bila je v zelo slabem stanju.

4.3 Most čez Ložnico

Zaradi ne številčne rabe in propadanja so most čez Ložnico zasuli. Obnova mostu bi bila verjetno dražja od postavitve novega. Žal pa o nadaljnjih načrtih o tem mostu nisva izvedele ničesar.

4.4 Bežigrajski most

Most so podrli ob prenovi Bežigrajske ceste. Na istem mestu, kjer je stal, so postavili novega, ki pa je namenjen cestnemu prometu.

4.5 Most v Laško

Most so postavili za namene železnice v letih, ko je železnica prišla v naše kraje. V času druge svetovne vojne, natančneje februarja, leta 1945, je šest lovskih bombnikov odvrгло na Celje 12 bomb. Glavna tarča je bil med drugim tudi železniški most, ki je Celju nudil povezavo z ostalim svetom. Most je bil poškodovan, njegovo težo ob poškodbi pa so ocenili na od 250 do 500 kilogramov. Železniški tiri so bili uničeni in promet se je za nekaj časa ustavil.

5 Mostovi v Celju

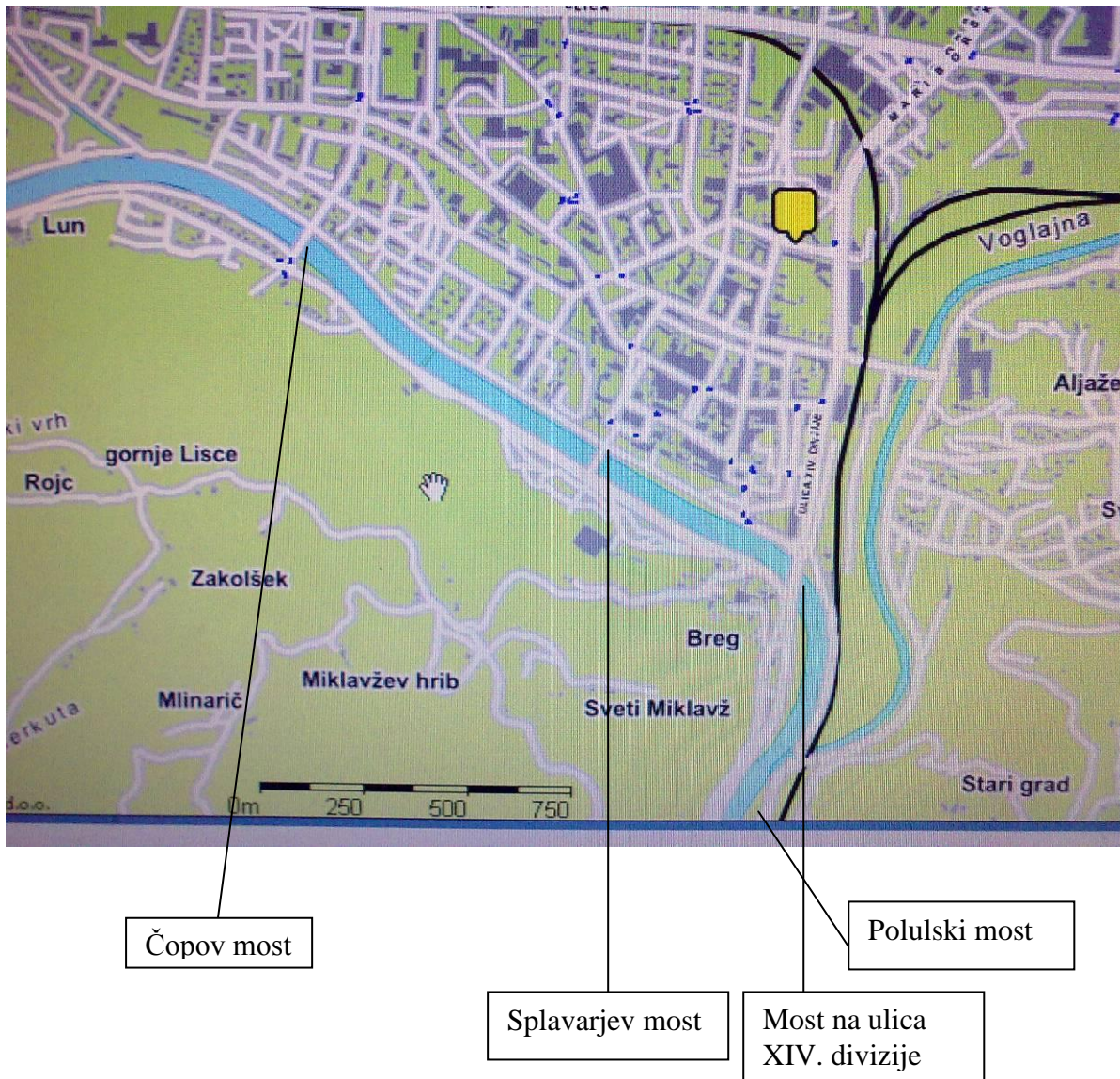
Tabela 2- Seznam mostov v Celju

Ime mostu	Lokacija	Namembnost	Leto izgradnje	Prečkanje reke
Čopov most	Čopova ulica	Cestni promet in pešci	1973	Savinja
Splavarjev most	Savinjsko nabrežje	Pešci	Ni znano	Savinja
Most na ulici XIV. divizije	Ulica XVI. divizije	Pešci in cestni promet	1956	Savinja
Polulski most	Cesta v Zagrad, Polule	Cestni promet in pešci	1974	Savinja
Most čez Voglajno	Izliv Voglajne v Savinjo	Pešci	Ni znano	Voglajna
Železniški most čez Voglajno	Izliv Voglajne v Savinjo	Železniški promet	Ni znano	Voglajna
Most pri Teharski cesti (Most Pocajtov mlin)	Teharska cesta	Cestni promet in pešci	1923	Voglajna
Most pri izlivu Hudinje v Voglajno	Pri križišču Kočevarjeve in Kidričeve ul.	Cestni promet in pešci	1980	Voglajna
Most na Teharjih	Teharje	Cestni promet in pešci	2003	Voglajna
Most v Škofji vasi – Budlčev mlin	Škofja vas	Cestni promet	1991	Hudinja
Most v Škofji vasi	Škofja vas (pri pošti)	Cestni promet in pešci	Ni znano	Hudinja
Most v Šmarjeti pri Celju	Šmarjeta pri Celju	Cestni promet	Ni znano	Hudinja
Most čez Hudinjo	Pri avtocesti Ljubljana - Maribor	Cestni promet	Pri izgradnji avtoceste (1975)	Hudinja
Most na Trnoveljski cesti	Trnoveljska cesta (veterinarska postaja)	Cestni promet in pešci	Ni znano	Hudinja
Železniški most na Bežigranski cesti	Bežigrajska cesta (toplarna)	Železniški promet	Ni znano	Hudinja
Bežigranski most	Bežigrajska cesta (Plinarniška ul.)	Cestni promet in pešci	2008	Hudinja
Železniški most	Bežigrajska cesta	Železniški promet	Ni znano	Hudinja
Most na Kidričevi ul.	Kidričeva ulica	Cestni promet	Ni znano	Hudinja
Železniški most čez Hudinjo	Pri izlivu Hudinje v Voglajno	Železniški promet	1980	Hudinja

Mostovi v Mestni občini Celje

Ime mostu	Lokacija	Namembnost	Leto izgradnje	Prečkanje reke
Most pri Pucovi ulici	Pucova ulica	Cestni promet in pešci	Ni znano	Koprivnica
Most pri cesti na Ostrožno	Cesta na Ostrožno	Cestni promet in pešci	Ni znano	Koprivnica
Most pri cesti na Ostrožno	Cesta na Ostrožno	Cestni promet in pešci	Ni znano	Koprivnica
Most pri cesti na Ostrožno	Cesta na Ostrožno	Cestni promet in pešci	Ni znano	Koprivnica
Most pri Cesti v Lokrovec	Cesta v Lokrovec	Cestni promet in pešci	Ni znano	Koprivnica
Most pri avtocesti	Cesta v Lokrovec	Cestni promet in pešci	1975	Koprivnica
Most ob Ljubljanski cesti	Ljubljanska cesta	Cestni promet in pešci	Ni znano	Ložnica
Most preko Ložnice	Severna obvoznica	Cestni promet in pešci	Ni znano	Ložnica
Most ob izlivu	Izliv Ložnice v Savinjo	Pešci	Ni znano	Ložnica

5.1 Mostovi na Savinji



Slika 3 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi
(vir: http://www.itis.si/Page_Map.aspx)



Slika 4 – Čopov most
(Foto: Špela Ocvirk)

Čopov most poteka čez Savinjo, ob Čopovi ulici in po njej se tudi imenuje. Zgrajen je bil leta 1973. Je oporniški most, mostno konstrukcijo držita dva betonska stebra. Namenjen je pešcem, saj je na mostu urejen pločnik, prav tako pa tudi cestnemu prometu, saj čezenj poteka cesta.

Most je bil zaradi slabega stanja v letih 2001/2002 prenovljen.



Slika 5 - Splavarjev most
(Foto: Špela Ocvirk)

Splavarjev most poteka čez Savinjo, natančneje v Mestnem parku. Namenjen je izključno pešcem za prehod reke. Ime je dobil po kipu Splavarja, ki stoji na levem bregu Savinje.



Slika 6 - Most na ulici XIV. Divizije
(Foto: Špela Ocvirk)

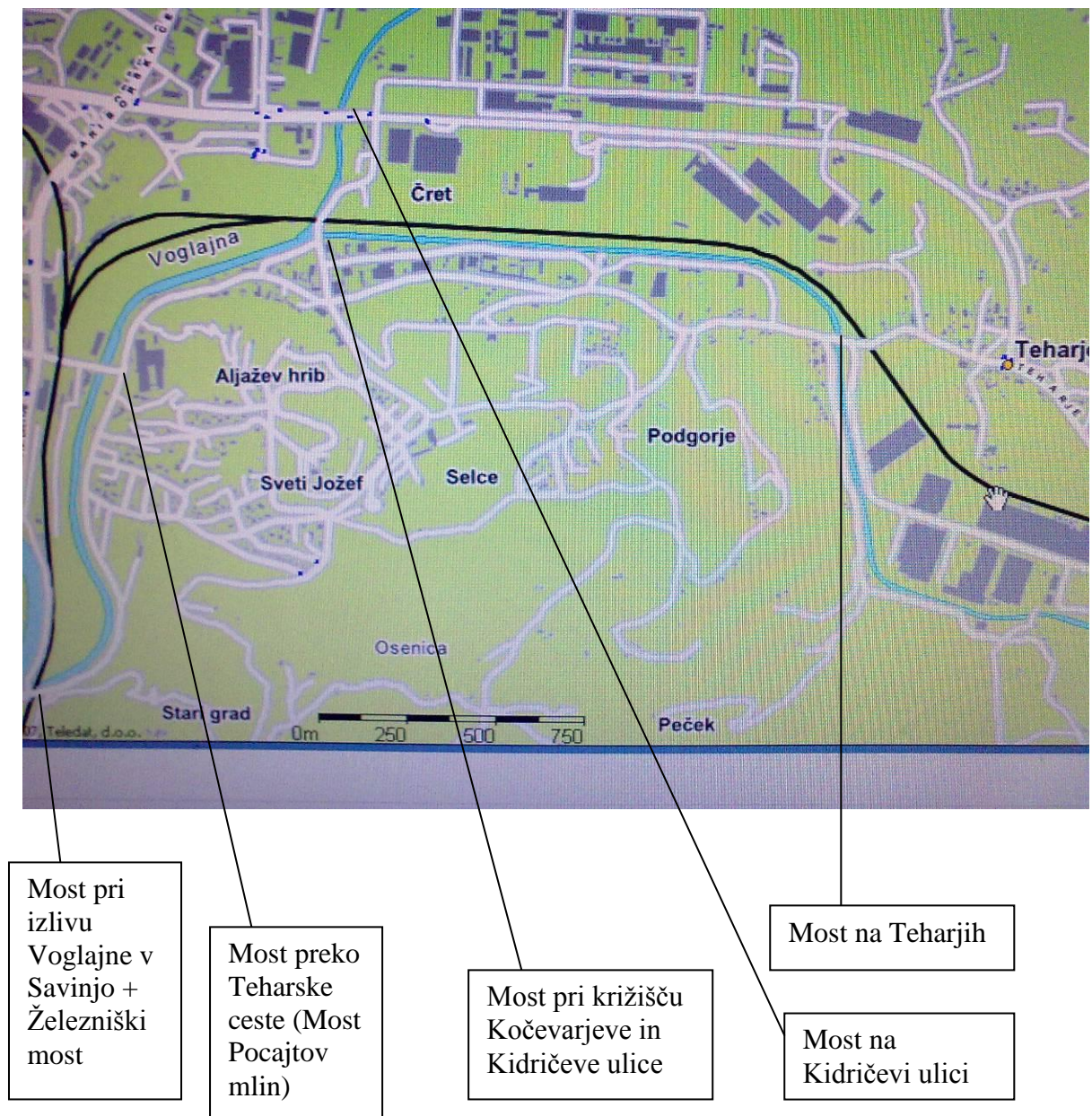
Ta most vodi v smeri proti Laškem. Namenjen je cestnemu prometu, ob strani pa poteka tudi pločnik, namenjen pešcem. Na tablici, ki je na mostu, je letnica 1956 in zato sklepava, da je takrat most nastal. Skozi anketo sva ugotovili, da je ta most pri ljudeh velikokrat uporabljen.



Slika 7 - Polulski most
(Foto: Špela Ocvirk)

Polulski most poteka čez Savinjo. Povezuje Polule na desnem bregu reke in Zagrada na levem bregu. Postavljen je bil leta 1974 in je nadomestil leseno brv, ki je včasih potekala na tem mestu.

5.2 Mostovi na Voglajni



Slika 8 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi
(vir: http://www.itis.si/Page_Map.aspx)



Slika 9 - Most pri izlivu Voglajne v Savinjo
(Foto: Špela Ocvirk)

Most se nahaja pri izlivu Voglajne v Savinjo. Namenjen je izključno pešcem. Na njem niso našli letnice nastanka. Meniva, da je v slabem stanju, saj je asfalt na mostu precej popokan, v slabem stanju pa je tudi ograja.



Slika 10 - Most preko Teharske ceste (Most Pocajtov mlin)
(Foto: Špela Ocvirk)

Most poteka preko reke Voglajne. Na njem je letnica 1923. Namenjen je cestnemu prometu in pešcem.



Slika 11 - Most na križišču Kočevarjeve in Kidričeve ulice
(Foto: Špela Ocvirk)

Most se nahaja pri križišču Voglajne in Hudinje. Na njem ni letnice, vendar predvidevava, da je nastal istega leta kot železniški most, ki stoji v neposredni bližini, torej leta 1980. Meniva, da bi bilo most potrebno razširiti, saj je le enopasovni.



Slika 12 - Železniški most čez Voglajno
(Foto: Špela Ocvirk)

Most se nahaja pri izlivu Voglajne v Savinjo. Namenjen je železniškemu prevozu, na njem pa žal nisva našli letnice. Meniva, da bi ga bilo potrebno obnoviti ali vsaj prebarvati.



Slika 13 - Most na Kidričevi ulici
(Foto: Špela Ocvirk)

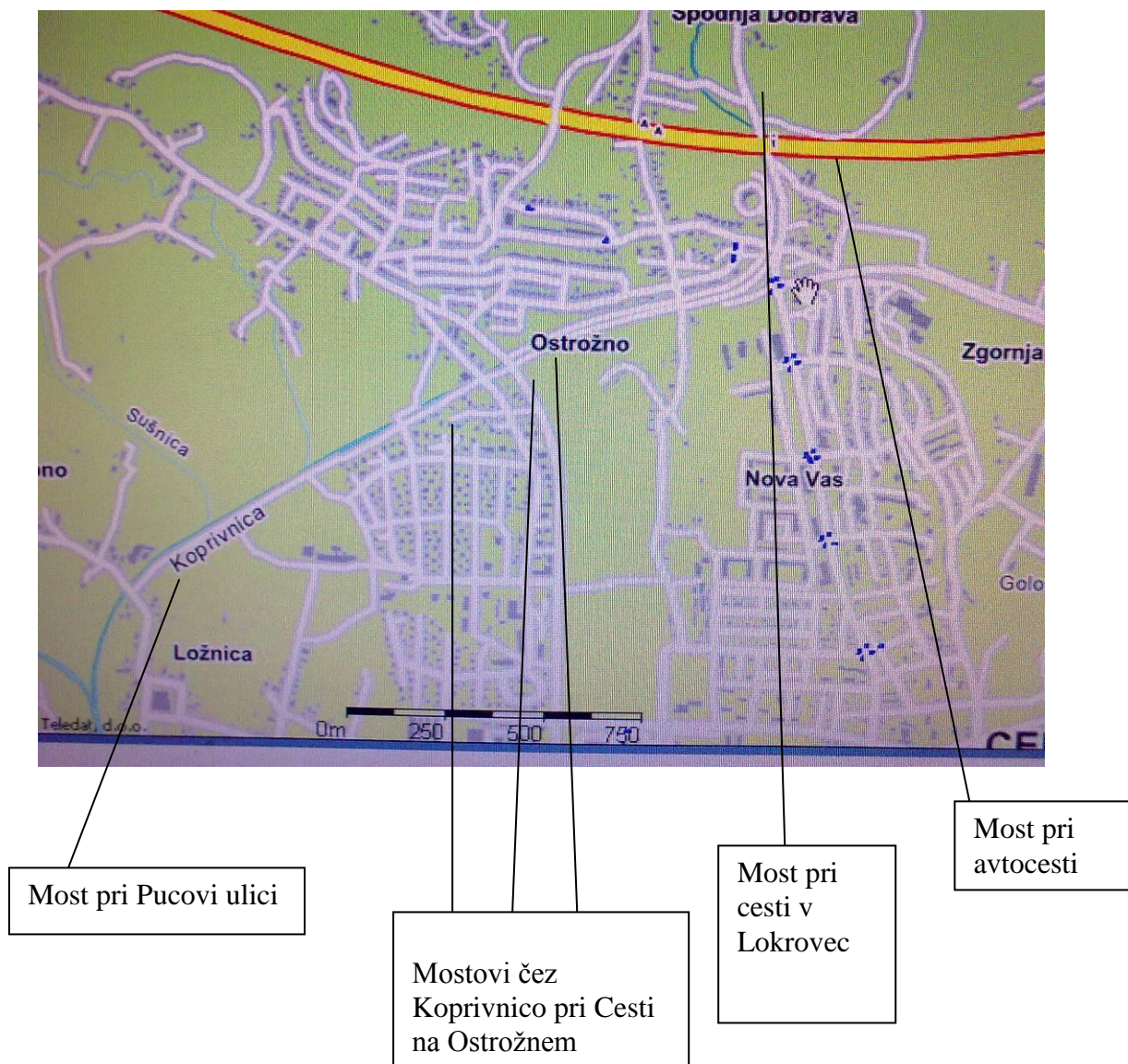
Most se nahaja na Kidričevi ulici. Tudi na tem letnice nisva našli. Namenjen je cestnemu prevozu in pešcem. Pod njim teče reka Hudinja.



Slika 14 - Most na Teharjih
(Foto: Špela Ocvirk)

Most se nahaja na Teharjih. Poteka čez Voglajno, namenjen pa je cestnemu prometu in pešcem. Je novejši, saj sva na njem našli letnico 2003.

5.3 Mostovi na Koprivnici



Slika 15 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi
(vir: http://www.itis.si/Page_Map.aspx)



Slika 16 - Most čez Koprivnico
(Foto: Špela Ocvirk)

Most poteka čez Koprivnico, na Ostrožnem. Na njem nisva zasledili letnice. Meniva, da bi bilo potrebno pobarvati ograjo in sam most.



Slika 17 - Most čez Koprivnico
(Foto: Špela Ocvirk)

Most se nahaja na Ostrožnem in poteka čez Koprivnico. Na njem, prav tako kot pri ostalih mostovih, nisva našli letnice.



Slika 18 - Most čez Koprivnico
(Foto: Špela Ocvirk)

Most se nahaja na Ostrožnem, poteka pa čez Koprivnico. Na njem nisva našli letnice. Skozi anketo sva dobili veliko predlogov o tem, da bi bilo potrebno most razširiti.



Slika 19 - Most pri avtocesti
(Foto: Špela Ocvirk)

Most je del avtoceste Ljubljana – Maribor. Zgrajen je bil ob izgradnji avtoceste, leta 1975.



Slika 20 - Most čez Koprivnico
(Foto: Špela Ocvirk)

Most se nahaja v Lokrovcu. Na njem nisva našli letnice. Ima železno ograjo, drugače pa je lesen. Je v slabem stanju in misliva, da bi ga bilo potrebno obnoviti.

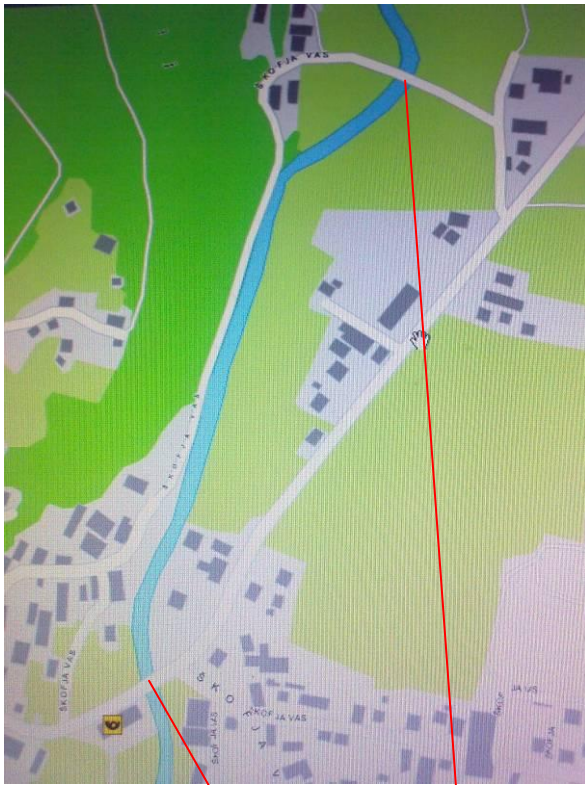
5.4 Mostovi na Ložnici



Slika 21 - Most čez Ložnico
(Foto: Špela Ocvirk)

Most prečka Voglajno. Na njem nisva našli letnice. Meniva, da je v slabem stanju, saj je asfalt popokan, lušči se pa tudi ograja.

5.5 Mostovi na Hudinji

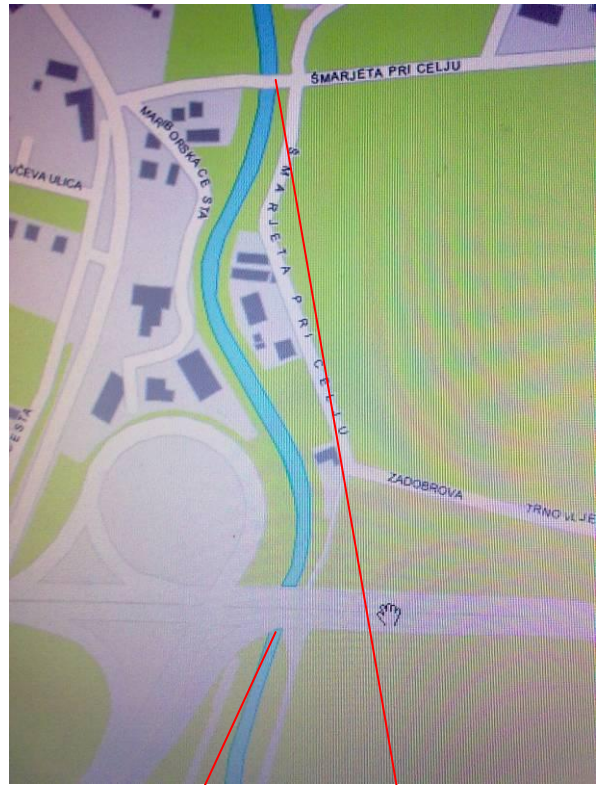


Most čez Hudinjo v Škofji vasi, Budlčev mlin

Most čez Hudinjo v Škofji vasi pri pošti

Slika 22 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi

(vir: http://www.itis.si/Page_Map.aspx)

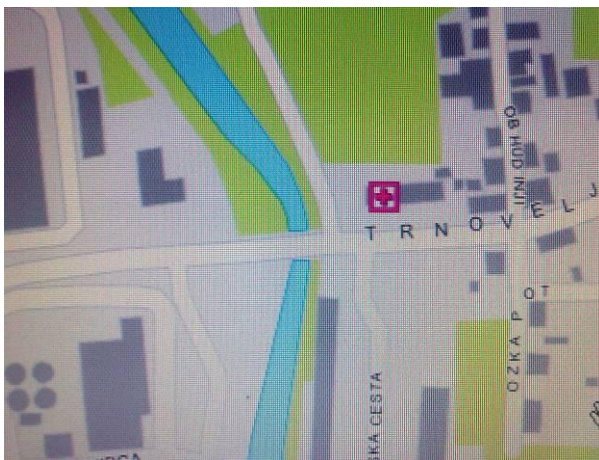


Most čez Hudinjo v Šmarjeti pri Celju

Most čez Hudinjo pri avtocesti

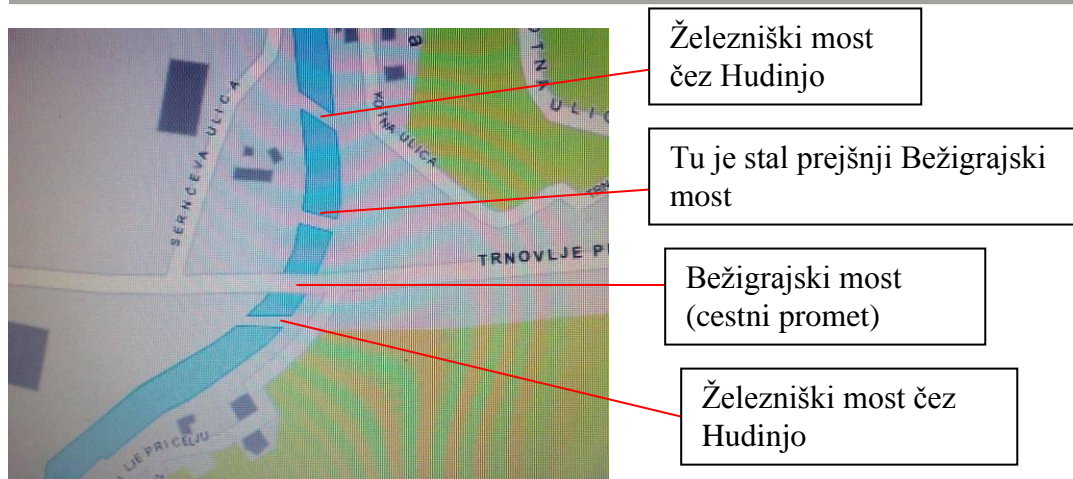
Slika 23 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi

(vir: http://www.itis.si/Page_Map.aspx)



Slika 24 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi

(vir: http://www.itis.si/Page_Map.aspx)



Slika 25 - Zemljevid mesta Celja z označenimi mostovi
(vir: http://www.itis.si/Page_Map.aspx)



Slika 26 - Most v Škofji vasi
(Foto: Patricija Banovšek)

Most povezuje bregova reke Hudinje. Nahaja se v Škofji vasi, vendar je malo odmaknjen od glavne ceste, nahaja se za gasilnim domom. Čezenj poteka makadamska cesta za cestni promet in pešce. Meniva, da bi ga bilo potrebno obnoviti, saj je po videzu zelo neprivlačen. Leta 1991 ga je zgradilo podjetje Nivo. Ljudje ga imenujejo tudi Budlčev mlin, saj je nekoč v njegovi bližini stal nekakšen mlin.



Slika 27 - Most v Škofji vasi pri pošti
(Foto: Patricija Banovšek)

Most povezuje bregova reke Hudinje, nahaja se v Škofji vasi, v bližini pošte in Gostišča Medved. Namenjen je cestnemu prometu, prav tako pa tudi pešcem, saj je na vsaki strani urejen pločnik. Prav v tem času ga obnavljajo, pod njim pa delajo plinsko napeljavo.



Slika 28 - Most v Šmarjeti pri Celju
(Foto: Patricija Banovšek)

Most poteka čez reko Hudinjo in je prav tako malce odmaknjen od glavne ceste, nahaja se pri izlivi Danjčice v Hudinjo. Namenjen je cestnemu prometu in pešcem. Po najinem mnenju je most odlično ohranjen in se zliva z okolico.



Slika 29 - Most pri avtocesti LJ - MB
(Foto: Patricija Banovšek)

Most poteka čez reko Hudinjo in po avtocesti Ljubljana - Maribor. Je v dobrem stanju, saj ni dolgo, odkar je bil zgrajen. Zgradili so ga leta 1975, ko so gradili prej omenjeno avtocesto. Pod mostom, zraven reke, pa prav tako poteka manjša, stranska in makadamska cesta, ki je prevozna le za manjše avtomobile.



Slika 30 - Most čez Hudinjo pri Trnoveljski cesti
(Foto: Patricija Banovšek)

Trnoveljski most, kot ga imenujemo zaradi Trnoveljske ceste, kjer poteka, je namenjen cestnemu prometu, na obeh staneh ceste mostu pa je urejen tudi pločnik za pešce.

Most je sicer še v dobrem stanju, vendar meniva, da bi ga lahko glede na gost promet, ki poteka čezenj, malo obnovili oz. z barvo vsaj osvežili.



Slika 31 - Železniški most čez Hudinjo

(Foto: Patricija Banovšek)

Most je namenjen železniškemu prometu in poteka čez reko Hudinjo. Nahaja se blizu Toplarne v Celju. Je v slabem stanju in zato nisva prepričani, ali po njem promet sploh še poteka.



Slika 32 - Bežigrajski most

(Foto: Patricija Banovšek)

Bežigrajski most poteka čez reko Hudinjo in povezuje oba bregova te reke ter Bežigrajsko cesto. Zgradili so ga leta 2008, ko so prenavljali Bežigrajsko cesto. Most je v zelo dobrem stanju, saj je tudi najnovejši most v Celju. Namenjen je cestnemu prometu in pešcem, saj so na vsaki strani urejeni pločniki. Estetsko je most dobro oblikovan in je primeren za to območje. Všeč nama je tudi, da ima razsvetljavo.



Slika 33 - Železniški most čez Hudinjo
(Foto: Patricija Banovšek)

Most povezuje bregova Hudinje, namenjen pa je železniškemu prometu. Stoji približno deset metrov stran od Bežigrajske ceste oziroma Bežigrajskega mostu. Meniva, da je kar dobro ohranjen, čeprav tudi zanj nisva prepričani, da čezenj poteka veliko prometa.

6 Raziskava ankete

6.1 Anketni vprašalnik

Spol M Ž

Starostno obdobje:

- a) 1 do 20 let
- b) 21 do 50 let
- c) 51 let in več

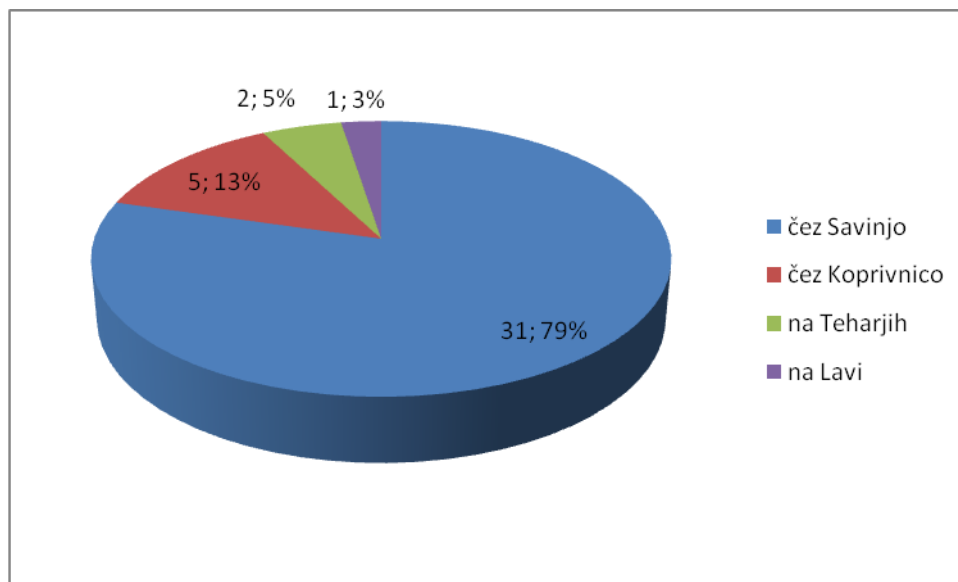
- 1) Se vam zdi, da je kje v Celju most potreben, pa ga tam ni?
- 2) Poznate kakšne mostove v Celju, ki danes ne stojijo več?
- 3) Kateri most v Celju največkrat prečkate?
- 4) Se vam zdijo mostovi dovolj zavarovani?

6.2 Analiza ankete

Anketirali sva 105 ljudi, od tega 47 moških in 58 žensk. Razdelili sva jih v tri starostne skupine. V prvi so bili mlajši od dvajsetih let, takšnih sva anketirali 38. V drugo skupino sva uvrstile anketirance starejše od 20 in mlajše od petdesetih let, teh je bilo 36. V tretji starostni skupini pa so bili vsi anketiranci starejši od petdeset let in teh je bilo 31.

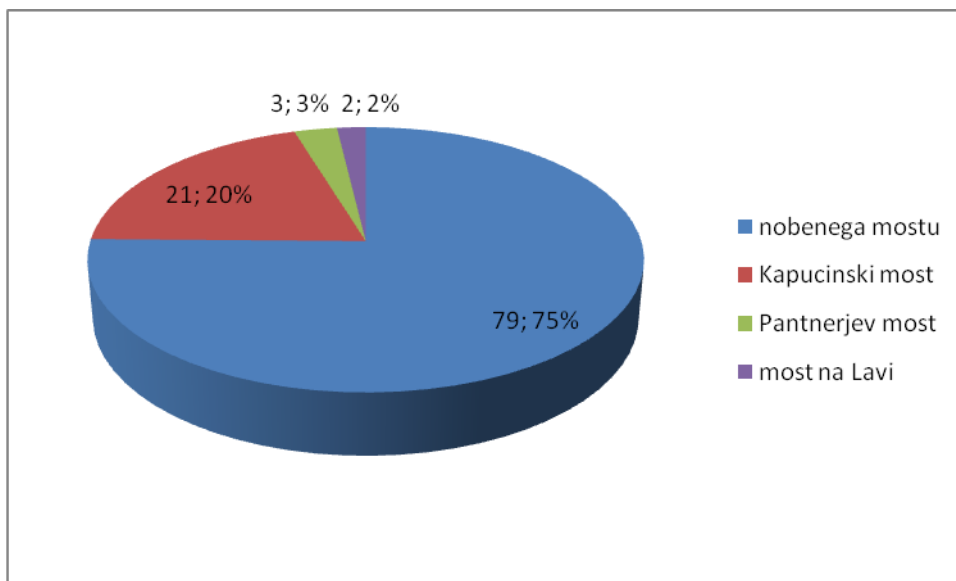
Anketirance sva vprašali tudi po njihovi izobrazbi. Anketirali sva 34 dijakov iz različnih letnikov in 21 ljudi, ki imajo končano največ srednjo šolo. 16 anketirancev je imelo končano največ osnovno šolo, ali pa to še sedaj obiskuje. 21 anketirancev je imelo končano višjo šolo, 13 ljudi pa visoko.

Najprej sva ljudi vprašali, ali menijo, da je v Celju potreben kakšen most na mestu, kjer ga sedaj še ni. Na to vprašanje je 66 ljudi odgovorilo z ne in 39 z da. Tiste, ki so odgovorili z da sva vprašali, kje bi želeli nov most. Največ, kar 31 anketirancev, jih je odgovorilo, da na Savinji. Pet anketirancev bi želelo nov most na Koprivnici, 2 anketirancev na Teharjih in eden na Lavi.



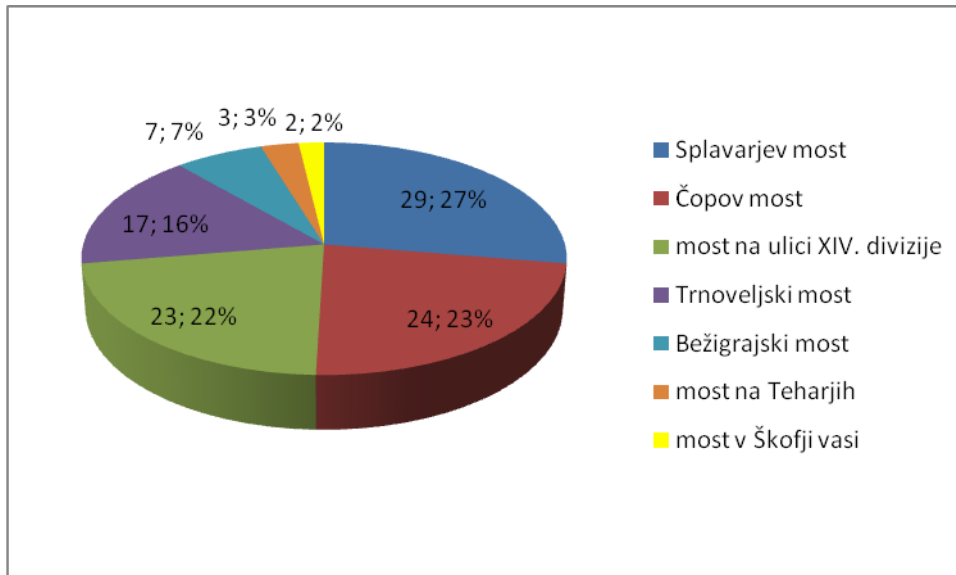
Graf 1 - Kje v Celju potrebujemo mostove

Pri drugem vprašanju naju je zanimalo, ali poznajo kakšen most v Celju, ki danes ne stoji več. Ugotovili sva, da veliko ljudi ne pozna nobenega, saj jih je kar 79 odgovorilo z ne in 26 z da. Tiste, ki so odgovorili z da sva vprašali še za imena teh mostov. Pri tem vprašanju se je 21 ljudi spomnilo na Kapucinski most, 3 na Pantnerjev most ter 2 na Most na Lavi.



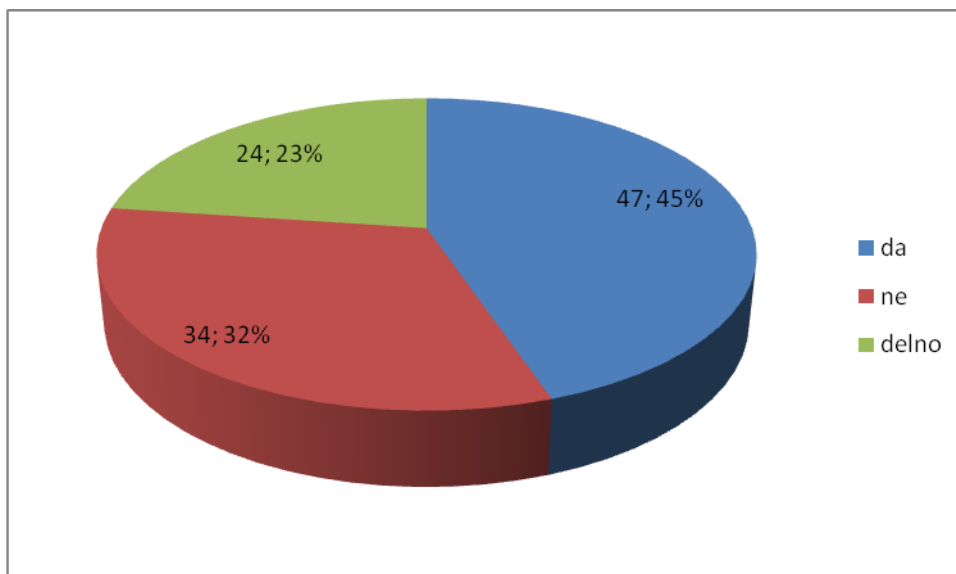
Graf 2 - Poznavanje mostov, ki ne stojijo več

Pri naslednjem vprašanju sva želeli izvedeti, kateri most ljudje največkrat prečkajo. Dobili sva odgovore, ki sva jih pričakovali. Menili sva namreč, da največ ljudi prečka mostove, ki povezujejo nabrežja reke Savinje. Ugotovili sva, da največ anketirancev prečka most pri Splavarju, takšnih je bilo 29. Od stopetih anketirancev jih 24 največkrat prečka Čopov most, 23 pa most XIV. divizije. 16 % anketirancev, to je 17 oseb, največkrat prečka Trnoveljski most. Nekaj manj oseb, tj. 7, največkrat prečka Bežigrajski most, trije anketiranci največkrat prečkajo most na Teharjah in dva most v Škofji vasi.



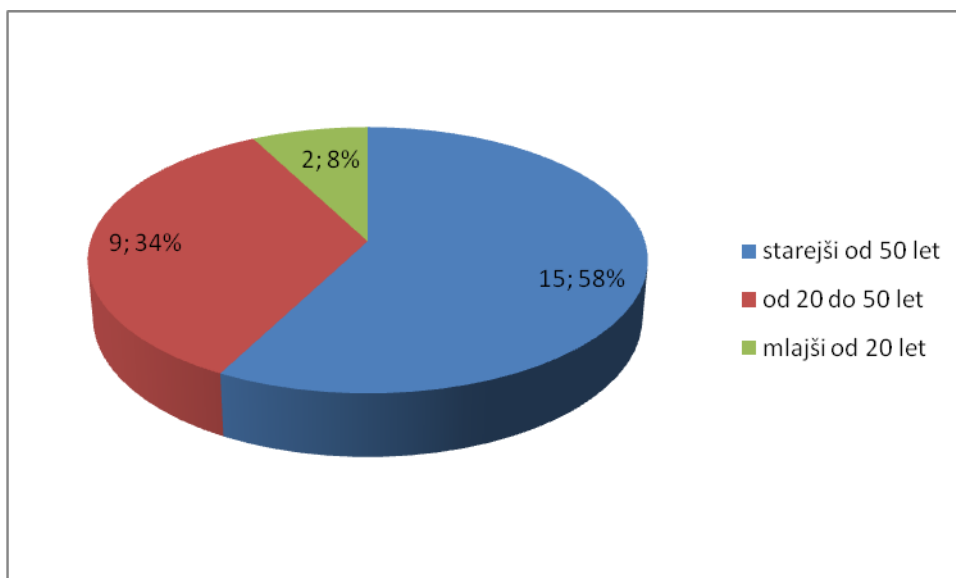
Graf 3 - Največkrat prečkani mostovi

V četrtem vprašanju sva anketirance vprašali, če so po njihovem mnenju mostovi dovolj zavarovani. Pri tem vprašanju jih je večina odgovorila z da, in sicer 47 anketirancev. 34 jih meni, da mostovi niso dovolj zavarovani, 24 anketirancev je odgovorilo z odgovorom delno in s tem so želeli povedati, da se jim zdijo nekateri mostovi dovolj zavarovani, drugi pa premalo.



Graf 4 - Ali so mostovi dovolj zavarovani?

Glede na to, da je najina tema zgodovinsko obarvana, sva želeli ugotoviti, kateri ljudje poznajo mostove, ki ne stojijo več. Tiste anketirance, ki so na drugo vprašanje odgovorili z da, sva primerjali po starosti.



Graf 5 - Poznavanje mostov, ki ne stojijo več, glede na starostno skupino

7 Predlogi izboljšav

V Celju sva si ogledali in analizirali skoraj vse mostove. Skozi raziskavo sva ugotovili, da so mostovi v Celju različno uporabljeni in rabljeni. Uporaba temelji predvsem na dveh glavnih prometnih povezavah, železniški in cestno-prometni. Prav tako pa je veliko mostov namenjenih za uporabo pešcev. Kot sva ugotovili, je v samem središču Celja oz. čez reko Savinjo, promet najbolj gost in tam prečka mostove največ ljudi, bodi si peš ali s prevoznim sredstvom.

Zato sva mnenja, da celjski mostovi potrebujejo določene izboljšave oz. preнове.

Že pri opisu samih mostov (ob slikah) sva omenili določene predloge izboljšav. Meniva, da so mostovi v Celju zelo neenotni. Kot celjski simbol bi bilo prav gotovo prav, da se mostovi oz. njihove železne ograje pobarvajo z enotno barvo. Pri tem imava v mislih modro ali rumeno barvo, saj nekako simbolizirata mesto Celje. Tudi beton na mostovih bi se lahko prebarval z enotno sivo barvo.

Poleg tega bi bilo dobro, da se asfalt na mostovih obnovi, saj je na mostu, namenjenemu za pešce, kjer se Voglajna zлива v Savinjo, asfalt popokan in naguban. Na lesenih mostovih, kot je npr. most čez Koprivnico, bi bilo potrebno les zamenjati z betonom oz. les obnoviti.

Celje je mesto z bujno in bogato zgodovino, zato bi bilo prav, da to izkoristimo. V različnih mestih po svetu svojo zgodovino, oz. ponekod izmišljeno zgodovino, uporabljajo za točke, ki so zanimive predvsem za turiste. Tudi v Celju bi lahko svojo zgodovino uporabili v prid prepoznavnosti samega mesta. Predlagava, da most, ki danes vodi v Laško, dobi svojo tematiko. In sicer tematiko Celjskih grofov, ki so v srednjem veku vidno vplivali na zgodovino mesta Celja. Najini predlogi so npr.: Friderikov most, Most Barbare Celjske, Hermanov most, Veronikin most do Friderikovega srca...

Prav tako pa po svetu mostove uporabljajo za razna simbolna znamenja oz. obeležja. Predlagava, da na Splavarjevem mostu postavijo steber, na katerem bo lahko vsak zaljubljen par svojo ljubezen okronal s ključavnico, ki jo bo zaklenil na steber (kot znamenje trdne ljubezni). To idejo sva dobili na podlagi mosta, ki se nahaja v Moskvi. Zelo radi bi, da se najina ideja uresniči.



Slika 34 – Steber s ključavnicami na mostu v Moskvi
(Foto: Špela Ocvirk)

8 Zaključek in razprava

V začetku leta, ko sva se odločali, katero temo izbrati za letošnjo raziskovalno nalogo, sprva sploh nisva pomislili na mostove. Raziskovanje brez cilja je bilo na začetku za naju velika ovira, kot je na primer v prometu reka, ki jo moramo prečkati. S tematiko mostov pa sva lahko obe oviri uspešno premostili. Tako naju je raziskovanje pripeljalo do njih in ugotovili sva, da mostovi v Celju sploh niso dobro raziskani, kot sva predvidevali na začetku najinega raziskovanja.

Tema naloge nama je bila takoj všeč, še bolj zanimivo pa je bilo to, da mostov v Celju ni do sedaj še nihče popisal in opisal. Torej sva imeli kar zahtevno in pomembno delo.

Z raziskovalno nalogo sva želeli podrobneje spoznati mostove v Mestni občini Celje, njihovo lokacijo in ugotoviti, kaj o njih menijo Celjani. Najina raziskovalna naloga se je začela s popisom vseh mostov. Ker se nisva nikoli veliko ozirali na mostove, nisva vedeli, da so tako številčni, zato sva za predstavitev izbrali tiste, ki prečkajo reke ali večje potoke. Zanimalo pa naju je tudi, kateri mostovi so bili nekoč v Celju, saj sva na začetku naloge poznali le enega. Z raziskovanjem sva prišli do spoznanja, da je o mostovih zelo malo literature in prav zaradi tega sva imeli med samim izdelovanjem naloge nekajkrat težave. Kljub manjšim zapletom se je najina raziskovalna naloga dobro razvijala in zato sva jo morali skrčiti. V nalogi nisva predstavili gradbene konstrukcije posameznih mostov ter pomembnost le teh glede na promet. Osredotočili sva se na lokacijo in zgodovinski vidik.

Presenetilo naju je, da za veliko mostov nihče ne ve, kdaj so bili zgrajeni. Meniva, da nama je raziskovanje, glede na razpoložljive informacije, dobro uspelo, in sicer tako slikovna predstavitev kot zapis raziskovanja.

Mostovi so v našem prometu zelo pomembni, čeprav o tem marsikdo sploh ne razmišlja. Čez njih dnevno prečkamo reke in potoke z avtomobilom, peš ali drugim prevoznim sredstvom. Najstarejši zapis, ki sva ga našli na temo mostov v Celju, sega v obdobje vladavine Celjskih grofov, ki so uporabljali dva dvizna mosta. Do uničenja več mostov je skozi zgodovino prišlo zaradi poplav ter bombardiranja v času druge svetovne vojne. Danes je načrtovanje mostov tesno povezani s sprejemanjem prostorskega akta ter planiranjem ustreznih prometnih poti.

V prihodnje bi bilo zanimivo to temo raziskati še v kakšni drugi smeri. Najin predlog je raziskati mostove z geografskega vidika, za dijake gradbene smeri pa bi bilo verjetno zanimivo področje gradbene konstrukcije in materialov.

8.1 Analiza hipotez

Skozi raziskavo sva prišli do več spoznanj. Hipoteze, ki sva si jih zastavili na začetku, sva nato ovrgli oz. potrdili.

1. Starejši Celjani bolje poznajo mostove, ki danes ne stojijo več, kot mlajše generacije.

To hipotezo lahko potrdiva, saj sva skozi anketo spoznali, da so mostove, ki danes ne stojijo več, poznali le tisti, ki so v najini anketi zavzeli starostno skupino c (50 let in več).

2. Na vsakem izmed mostov je tablica z letnico, ki ponazarja leto nastanka mostu.

To hipotezo morava ovreči. Ob celotnem pregledu mostov na terenu sva ugotovili, da na vseh mostovih ni letnic. Kot sva zasledili v literaturi, mora biti letnica vklesana na bronasto ploščico, ta pa mora biti pritrjena na ograjo mostu. Letnice sva pričakovali na novejših mostovih, vendar sva ugotovili, da prav na teh mostovih letnice manjkajo. Predlagava, da se ugotovijo in poiščejo manjkajoče letnice ter se pritrdijo na ograjo mostu na vidno mesto.

3. Mostovi so urejeni in varni za uporabnike.

To hipotezo lahko le delno potrdiva, saj je varnost in urejenost odvisna od vsakega mostu posebej. Primerno urejen in varen se nama zdi Čopov most. Je prenovljen in ustreza visokim standardom. Neprimerni pa se nama zdijo mostovi čez Koprivnico, čez Voglajno pri izlivu v Savinjo in Splavarjev most. Slednji velja za črno točko v Celju, o čemer so opozarjali tudi najini anketiranci. Most bi bil nujno potreben obnove.

9 Viri in literatura

9.1 Knjižni viri

- Brancelj A., Velika ilustrirana otroška enciklopedija, Mladinska knjiga, Ljubljana, 1993 (stran 307)
- Himmelreich B., Bombe na Celje, Zgodovinski arhiv Celje, Celje, 2005 (stran 32 in 33)
- Humar G., Slovenski mostovi 1. del, Pontis, Ljubljana, 2000
- Anketni vprašalnik, izveden marca 2010 na ulicah Celja

9.2 Elektronski viri

- <http://www.google.si/#hl=sl&q=%C5%A1kofja+vas+most+na+hudinji&meta=&aq=&oq=%C5%A1kofja+vas+most+na+hudinji&fp=2c5e1f55d0b860b5>; 15. 2. 2010
- <http://www.dlib.si/v2/HTMLViewer.aspx?URN=URN:NBN:SI:doc-P0CPVEUX&query=%27fts=celje%27> 15. 2. 2010
- http://www.itis.si/Page_Map.aspx; 22. 12. 2009
- <http://sl.wikipedia.org/wiki/Most>; 22. 12. 2009
- http://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Objekti_na_AC_in_HC/Premostitveni_objekti_467.aspx; 28. 1. 2010
- http://www.itis.si/Page_Map.asp 12.2.2010

9.3 Arhivski dokumenti

- Arhivsko gradivo Zgodovinskega arhiva Celje

9.4 Viri slikovnega gradiva

- Fotografije iz osebne arhiva Špele Ocvirk
- Fotografije iz osebne arhiva Patricije Banovšek
- Fotografije iz Zgodovinskega arhiva Celje