

IV. osnovna šola Celje
Klub mladih raziskovalcev
"HEUREKA"

MESTU PRIJAZEN PROMET

- Raziskovalna naloga iz prometa -

30 strani
8 grafikonov
10 fotografij

Mentor:
MOJMIR MOSBRUKER, prof.

Avtorice:
SAŠA ŽILNIK, 9.a
NEŽA DRAKSLER, 9.a
MARUŠA MALEC, 9.a

Mestna občina Celje, Mladi za Celje
Celje, marec 2010

Kazalo vsebine

Povzetek	2
1 PROMET V MESTU	3
2 NAMEN NALOGE IN METODOLOGIJA DELA	4
3 PROMETNE RAZMERE V CELJU	5
3. 1 Celjske prometnice	5
3. 2 Parkirišča	6
3. 3 Vpliv prometa na okolje	7
3. 4 Prometna varnost	9
3. 5 Zimska služba	9
3. 6 Obnašanje Celjanov v prometu	11
4 LJUDEM PRIJAZNA MOBILNOST	16
4. 1 Javni promet	16
4. 2 "Zeleni" promet	20
4. 3 Dostopnost za invalide	23
4. 4 Tujcem in turistom prijazen promet	25
4. 5 Ustanove z odprtimi internetnimi točkami	26
4. 6 Promocijske akcije	27
5 ZAKLJUČEK	29
Viri in literatura	30

Povzetek

Mestu prijazen promet je tisti, ki je hiter, udoben, dostopen vsem, učinkovit in trajnostno naravnan.

Dokazali smo, da promet mestu ni prijazen. Prometne zagate se uspešno rešujejo, ampak ne zaradi povečane ekološke zavesti meščanov, pač pa zaradi vedno bolj strokovnega dela odgovornih. Odgovorni težijo k zmanjšanju prometnega onesnaževanja in istočasno ne zmanjšujejo mobilnost v najširšem pomenu besede.

V prihodnje bo treba spremeniti potovalne navade ter vzpostaviti učinkovit in vsem dostopen javni promet. Zaradi nizke ekološke zavesti ljudi bo potrebno promet omejevati s prepovedmi. Sredstva, ki jih pridobimo od prometnega obremenjevanja okolja bo treba namensko porabiti za izboljšanje stanja. Ker je promet pogoj za splošni gospodarski razvoj, ga je potrebno omejevati in regulirati pametno, strokovno in trajnostno na osnovi znanstvenih študij in ne politične prijaznosti.

1 PROMET V MESTU

"Promet je prevoz blaga in oseb ter prenos vesti iz kraja v kraj. Uvrščamo ga med storitvene dejavnosti"... Promet ne ustvarja novih materialnih dobrin, pač pa jim daje drugačno vrednost... Prometna infrastruktura je temeljni pogoj za gospodarski razvoj... Mestni promet zadovoljuje potrebe prebivalstva mesta".¹

Evropska unija je jeseni 2007 izmed vseh oblik prometa na prvo mesto postavila mestni promet. Osrednje težnje in vprašanja, ki se pojavljajo v mestnem prometu, so:

Kako sprostiti cestni promet, ne da bi posegli v vsakdanje življenje uporabnikov?

Kako povezati povečan promet, skrb za okolje in energetske neodvisnost?

Kako prepričati meščane, da bi se med prometnimi sredstvi odločili za hojo ali kolo?

Iz teh teženj izhajajo osnovne ideje trajnostnega razvoja mobilnosti v mestih, in sicer uporaba javnega prevoza, uporaba "zelenega" prometa, učinkovita vožnja in zmanjšanje potrebe po mobilnosti.

Teh smernic se zavedajo tudi v Mestni občini Celje (MOC). "Naša strategija je zmanjšati uporabo osebnih vozil, zgraditi parkirišča na obrobju mesta, tudi parkirišča, namenjena le vozilom na alternativna goriva. Naslednji korak bi bil urediti kolesarske steze in pokrite kolesarnice, uvesti sistem najema koles ter spodbujati meščane, da bi več hodili. Pomembna je tudi sprememba potovalnih navad meščanov. Avtobusni promet bo potrebno narediti konkurenčnega osebnim prevozom, tranzitni promet pa bomo prestavili na obvoznice izven mestnega središča."²

Mobilnost danes ni le fizični premik z ene lokacije na drugo, pač pa zaobjema mobilnost idej in sodelovanje ter ustvarja enoten mestni subjekt, sestavljen iz posameznih delov z izraženimi funkcijami bivanja, dela, izobraževanja, rekreacije in zadovoljevanja kulturnih potreb. Promet predstavlja infrastrukturo mobilnosti."³ Mestu prijazen promet pa je tisti, ki združuje svoj osnovni namen, je ekološko prijazen, trajnostno naravnan, dostopen vsakomur in preprost za "uporabo".

¹ Bračič, Lah, Vrišer, 1983, str. 227, 228

² Miran Gaberšek, višji svetovalec za promet pri Mestni občini Celje

³ Idejne zasnove..., 2009, str 11

2 NAMEN NALOGE IN METODOLOGIJA DELA

Cilj naše raziskave je ugotoviti, koliko je mestni promet v Celju prijazen do uporabnikov. Ugotavljali smo stanje in evidentirali probleme v Celju, ki nastajajo na področju prometa v najširšem pomenu besede, ter poiskali in predlagali izboljšave na tem področju.

Najprej smo naštudirali strokovno literaturo ter si izdelali načrt dela. Postavili smo si hipoteze, ki so nam predstavljale akcijski načrt.

Predvidevali smo, da

- promet v Celju mestu ni prijazen,
- se negativni vplivi prometa povečujejo, kljub številnim ukrepom,
- se Celjani prometnih problemov zavedajo, sami se pa ne obnašajo v skladu s smernicami, ki bi vodile do izboljšanja problemov, in
- mnenje Celjanov o reševanju prometnih problemov se ne sklada z mnenjem strokovnjakov.

Podatke smo pridobili s terenskim opazovanjem in štetjem prometa ter evidentiranjem in analiziranjem stanja. Veliko podatkov smo našli v že opravljenih raziskovalnih nalogah (glej seznam literature), na spletnih straneh Mestne občine Celje (www.celje.si, www.servis48.si), v podatkih o kazalcih onesnaževanja okolja na Agenciji Republike Slovenije za okolje (www.kazalci.arso.gov.si) ter na spletnih časopisnih straneh Celjana, Dela in Večera. Z anketiranjem meščanov in intervjuvanjem strokovnjakov smo ugotavljali njihovo mnenje o prometnih problemih ter strokovne cilje za prihodnost.

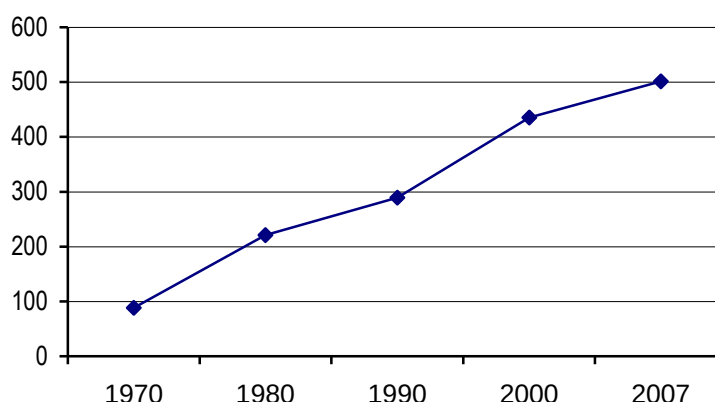
Prometne razmere v Celju prikazujemo na začetku posameznih poglavij. Ti se zaključijo z ugotovitvami, do katerih smo prišli z analizo mnenj in predstavitev dejanskega stanja. V vsakem poglavju na koncu navedemo predloge za izboljšanje. Ti so rezultat sinteze predlogov, ki jih kot rešitev ponuja stroka, ali so poznani kot primeri dobre prakse.

Za pomoč pri delu se zahvaljujemo vsem strokovnjakom, ki so nam posredovali podatke in pojasnili strokovne podlage, predvsem gospodu Miranu Gaberšku, višjemu svetovalcu za promet pri Mestni občini Celje; sošolcem, ki so nam pomagali zbirati podatke, gospe Nevenki Matelič Nunčič za jezikovni pregled naloge in mentorju Mojmirju Mosbruckerju za usmerjanje, svetovanje ter napisan povzetek in zaključek.

3 PROMETNE RAZMERE V CELJU

V obdobju 2004–2007 je cestni tovorni promet skokovito narasel, saj se je obseg tonskih kilometrov slovenskih prevoznikov povečal kar za 52 %. Promet je leta 2006 porabil 32 % skupne energije v Sloveniji. Poraba energije v prometu se je v obdobju od 1992 do 2006 povečala za 86 % in še naprej narašča. Cestni promet prispeva 99,1 % vseh emisij toplogrednih plinov.⁴

Grafikon 1: Stopnja motorizacije v Sloveniji⁵
(Št. osebnih vozil/1000 preb.)



Vir: Krajnc, 2006.

Stopnja motorizacije je bila leta 2007 (501 avtomobil/1000 prebivalcev, v Italiji 598, v Avstriji 510 in v Romuniji 164) šestkrat višja kot leta 1970 (88 avtomobilov/1000 prebivalcev). Povprečna starost osebnih avtomobilov se je v Sloveniji povečala s 6,8 let (leta 1992) na 7,7 let (leta 2007). To pomeni, da se nove tehnologije uvajajo počasneje in da je vozni park večinoma okolju manj prijazen.

3. 1 Celjske prometnice

Najprometnejše celjske ulice so vpadnice v mestno središče, npr. Mariborska (45478 vozil dnevno leta 2002⁶), Kidričeva (36986), prometne pa so tudi Dečkova, Grewenbroichova, Kersnikova, Čopova in zahodna obvoznica. Stalni zastoji v jutranjih in popoldanskih konicah se pojavljajo na Čopovi in na Ljubljanski, kolone vozil so stalnica na Mariborski, Kersnikovi, Dečkovi, Gregorčičevi, Aškerčevi in Ulici XIV. divizije. Kljub zelenemu valu na Mariborski je pretočnost slaba, saj se po njej pelje 35000 vozil dnevno. Zeleni val načrtujejo še na Dečkovi in Kidričevi.

⁴ Ozaveščenost..., 2009.

⁵ http://kazalci.arso.gov.si/xml_table?&data=graph_table&ind_id=245&graph_id=3295&menu_group_id=4

⁶ Krajnc, 2006.

Ugotovitve

1. Cestni promet v Celju se povečuje.
2. Pretočnost prometa v Celju je slaba, kar pa se navidezno zakrije zaradi geografske majhnosti mesta.
3. Največji problem v Celju je tranzitni tovorni promet. V roku desetih let načrtujejo gradnjo obvoznice in s tem bo ves tovorni promet potekal okoli Celja.

Predlogi

- Smiselno bi bilo zmanjšati čas semaforske zelene luči iz stranskih na glavne ulice (npr. na Mariborski).
- Kidričevo bi morali spremeniti v štiripasovnico in na njej urediti varno kolesarsko stezo.
- Na križiščih bi morali omogočiti istočasna zavijanja v smeri, ki ne ovirajo nasproti vozečih (npr. zavijanje k Merkurju iz smeri Spodnje Hudinje in istočasno iz Merkurjevega centra na Mariborsko v smeri proti mestu, zavijanje iz Dečkove v Kersnikovo in istočasno na Grewenbroichovo ipd.).
- Skrajšati bi morali čas zapiranja železniških zapornic, saj je obstoječi čas predolg (Čopova, Teharska). Menimo, da je potrebno posodobiti predpise, ki urejajo tovrstne ukrepe.
- Prav vsaki skupini hiš ali blokov ne kaže omogočati lastnega semaforiziranega uvoza na glavno cesto brez temeljitih strokovnih raziskav, ne glede na politično prijaznost ukrepov.⁷
- Vztrajno in neprekinjeno je treba vzgojno delovati ter počasi spreminjati miselnost absolutne dostopnosti, kar bi lahko dosegli s cenovnimi pritiski na uporabnike.

3. 2 Parkirišča

Konec 90. let je v Sloveniji osebno vozilo prevozilo letno okoli 15 tisoč km. Ker je bila povprečna hitrost vožnje v mestih okoli 20km/h, je bilo vozilo 750 ur/leto v gibanju in 8010 ur/leto v mirovanju.⁸ Danes morajo občine zagotoviti čim večjo mobilnost in istočasno omejevati promet v mestu iz ekoloških vzrokov. Strokovne študije iščejo optimalno rešitev. Na mestnem prostoru se prepletajo različni interesi njegovih prebivalcev, obiskovalcev in gospodarstva, zato je urejanje mirujočega prometa zahtevna naloga.

V mestnem središču je parkiranju za krajši čas namenjena modra cona. Obratuje ob delavnikih med 6. in 16. uro ter ob sobotah dopoldne. Parkirna se plačuje na 18 parkomatih. Okoli mestnega jedra je na voljo še 2307 parkirnih mest, kjer je režim parkiranja manj strog in parkiranje, ki se plačuje na 17 parkomatih, cenejše. Na dveh atraktivnih lokacijah ob vstopu v mestno jedro sta v lasti družbe ZPO Celje d.o.o. parkirni hiši Glazija (684 parkirnih mest) in Celeiapark (462 parkirnih mest). Parkirišča za več tisoč vozil so na razpolago tudi pri nakupovalnih središčih na obrobju mestnega jedra (Tuš, Spar, Mercator, Lidl) in tako nakupovalci ne predstavljajo bistvene obremenitve za mirujoči promet na javnih parkiriščih.

Za parkiriščni red skrbi mestno redarstvo. Redarji lahko po novem tudi merijo hitrost in skrbijo za javni red in mir. Napačnega parkiranja ne bodo preprečevali z višanjem kazni, pač pa z bolj učinkovitim nadzorom. Nedovoljeno parkiranje na primer na invalidskem parkirnem mestu stane prekrškarja že danes 80 €. Poseben prometni problem predstavlja parkiranje stanovalcev v mestnem jedru, ki je zaprto za promet. Dovolilnice imajo prebivalci mestnega jedra, ki imajo zagotovljeno parkiranje na atrijskih dvoriščih v mestu.

⁷ mnenje anketiranih (Anketa o prometni problematiki, N = 211 oseb)

⁸ Pogačnik, 1992.

Ugotovitve

1. Odgovorni za promet na MOC menijo, da je v Celju parkirišč dovolj, in v prihodnosti ne načrtujejo novih. Osrednji cilj je namreč, da bi ljudje začeli več hoditi peš ali se voziti s kolesom. Po njihovem mnenju so primerne tudi lokacije parkirišč. Plačljivih parkirišč je dovolj, saj še ta niso povsem zasedena.
2. Smernice o mirujočem prometu v Celju in mnenje strokovnjakov se razlikujejo od želja ljudi. Ob delavnikih so parkirišča prezasedena - najprej zaradi prihoda zaposlenih v službo, popoldne zaradi nakupov. Ob vikendih so parkirišča prazna. Uporabniki parkirišč zagovarjajo več parkirišč, medtem ko želijo strokovnjaki osebni avtomobilski promet preusmeriti iz mestnega središča in spremeniti prometne navade ljudi.
3. Neurejena so parkiranja v blokovskih naseljih. Nedopustno je namenjati prostor za parkiranje pred stanovanjskimi bloki. Evropske smernice regionalnega planiranja določajo, da morata biti pred izgradnjo stanovanja za stanovalce zagotovljeni najmanj dve parkirni mesti. Priporočajo parkiranje v podzemnih garažah ali skupnih parkirnih hišah⁹. Delno imajo tovrstne probleme rešene z nadstropnimi garažami na Lavi, Hudinji, ob Grewenbroichovi ipd. Na splošno pa so zablokirani hidranti in požarne poti ter zaparkirana parkirna mesta, rezervirana za invalide.
4. Zelenice se spreminjajo v parkirišča (Dečkovo naselje, Nova vas, Otok).

Predlogi

- V stanovanjskih naseljih bi bilo treba parkiranje drugače urediti in prostor nameniti zelenim površinam ali igriščem.
- Pred vstopom v Celje bi morali urediti parkirišča in jih z mestnim središčem povezati z javnim prevozom, ki bi bil cenovno ugoden in dovolj pogost.
- Bolj učinkovito moramo preprečevati parkiranje na pločnikih in mestih za invalide.
- Parkirna anarhija vlada pri nakupovalnih središčih. Menimo, da bo treba, ne glede na lastništvo parkirišč, nekako vzpostaviti red tudi na omenjenih parkiriščih.
- V mestnem središču bi bilo smiselno časovno bolj omejiti parkiranje. S tem bi omogočali nujne dovoze, daljše parkiranje in gnečo pa bi preprečili.

3. 3 Vpliv prometa na okolje

"Ljudje smo se sorazmerno pozno začeli zavedati vseh posledic onesnaženosti, ki jih povzroča promet motornih vozil. Vsa pozornost je bila usmerjena le na onesnaženost z žveplovim dioksidom. Znano je, da lahko sprožijo dušikovi oksidi ob zadostni količini ogljikovodikov in v določenih meteoroloških razmerah verigo fotokemičnih oksidacijskih reakcij. Produkti so visoko reaktivne snovi (ozon, peroksiacetonitril, razne kisline idr.), ki so mnogo bolj škodljive kot primarni onesnaževalci iz emisije prometa vozil (ogljikov oksid, dušikovi oksidi, ogljikovodiki in svinec). Ta stopnja onesnaženosti je znana kot fotokemični smog. Ljudje se slabo počutijo, boli jih glava, težko dihamo, peče jih v grlu, ustih in nosu. Na občutljivih rastlinah se pojavijo ožigi, poveča se korozija. Neosvinčeni bencin daje v kombinaciji s katalizatorji zelo dobre rezultate glede zmanjšanja emisij škodljivih snovi (CO, NOx, HC). Žal pa uporaba neosvinčenega bencina v hladnem motorju povzroča emisije aromatov, ki pa so po svojem delovanju kancerogeni. Tudi pri dieselskem pogonu se izločajo delci - saje, ki so prepojene z zelo strupenimi organskimi spojinami, med katerimi najdemo tudi zelo strupene policiklične ogljikovodike. V prometu pa je izredno moteč hrup. V Nemčiji dnevni hrup moti 41 %, nočni pa 25 % odraslih. Problemi so izredno pereči v mestu, predvsem v stanovanjskih objektih ob večjih prometnicah in v ozkih ulicah. Pri ocenjevanju

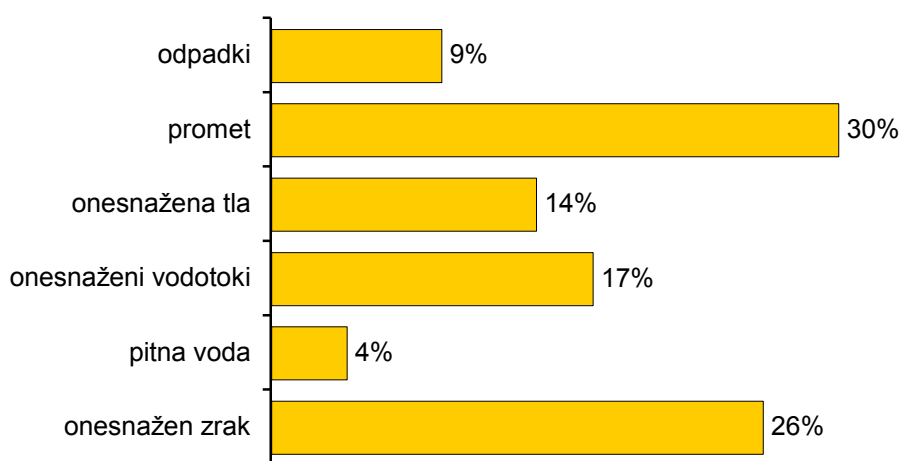
⁹ <http://www.euport.traffic.com/x5/345987639hndgi946/architec873&tor/s34.htm>

negativnih vplivov prometa na okolje pa ne moremo zanemariti tudi prometnih nesreč, svetlobnega onesnaževanja, presekanka poti divjih živali itd."¹⁰

Emisije toplogrednih plinov iz prometa so se v Sloveniji v obdobju 1986 - 2006 več kot podvojile. Astma je danes postala najpogostejša kronična bolezen pri otrocih. Povezave med onesnaženostjo zraka zaradi delcev ter razvojem astme pri otrocih so dokazane. Pri tem je tveganje za otroke, ki živijo 50 m od prometne ceste, približno za 50 % večje kot za otroke, ki živijo več kot 100 m od ceste. V Celju je leta 2007 v 51 dneh (Ljubljana 48 dni, Maribor 92 dni) dnevna mejna koncentracija trdih delcev PM10 presegla dovoljeno mejo $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (ki je lahko presežena največ 35-krat v koledarskem letu)¹¹.

Leta 2006 so mladi raziskovalci¹² opravili raziskavo o odnosu Celjanov do onesnaževanja okolja. Naključne mimoidoče so med drugim povprašali tudi o najbolj motečih dejavnikih okolja v Celju.

Grafikon 2: **Moteči dejavniki okolja**



(Vir: Janc et.al., 2006, N=483)

Ugotovitve

1. Onesnaževanje, ki ga povzroča cestni promet, se povečuje. Vzrok za neuspeh ekoloških ukrepov je hitra rast cestnega prometa, ki izniči koristi zmanjševanja emisij s tehnološkimi izboljšavami motorjev in kakovostnejšim gorivom.
2. Izmed motečih dejavnikov okolja je skoraj tretjina vprašanih Celjanov (30 %) izpostavila promet. Najbolj sp jih motili hrup, slab zrak, nevarnost in zaparkiranost. Poleg prometa so bili za vprašane najbolj okoljsko moteči še onesnažen zrak (26 %), vodotoki, onesnažena tla idr.

¹⁰ Človekovo okolje, 1992.

¹¹ http://kazalci.arso.gov.si/xml_table?&data=graph_table&ind_id=19&graph_id=1372

¹² Janc et.al., 2006.

3. 4 Prometna varnost

Število smrtnih žrtev cestnega prometa v Sloveniji že desetletja upada in se je v zadnjih 20 letih prepolovilo. Skrb zbujajoče pa je naraščanje nesreč in poškodovancev, saj se je število obojih zaradi izjemne rasti prometa v zadnjem desetletju podvojilo. Na Celjskem se je v obdobju 2006-2009 zgodilo 4282 prometnih nesreč, v katerih je umrlo 28 oseb. Med njimi ni bilo otrok. Glavni vzroki nesreč so bili prehitra vožnja, napačno prehitevanje in vožnja v nepravilno smer; v večini primerov je tem dejanjem botroval alkohol. Pri zagotavljanju varnosti cestnega prometa je Policijska uprava Celje v prvem polletju leta 2009 zabeležila 26828 kršitev¹³.

Ugotovitve

1. Za lastno prometno varnost lahko največ storimo sami. Najšibkejša člena v prometu sta pešec in kolesar, ki sta tudi najbolj ogrožena. V raziskovalni akciji¹⁴, ki so jo leta 2008 opravili učenci III. osnovne šole Celje, ugotavljajo, da kar 37 % opazovanih kolesarjev ni vozilo po pravilni strani prometnice v smeri vožnje ter se jih kar 17 % ni znalo pravilno voziti v krožišču.
2. Pri evidentiranju prečkanj cestišča izven urejenih prehodov oziroma pri rdeči luči smo ugotovili, da je bilo med evidentiranimi 52 prekrškarji le 6 osnovnošolcev oziroma dijakov. Ugotavljamo, da nam starejši niso za zgled.

Predlogi¹⁵:

- Prometna varnost v Celju bistveno ne odstopa od povprečja. Vsaka žrtev prometnih nesreč pa je nepotrebna. Menimo, da je pot prevzgoje edina uspešna in smiselna in zato predlagamo še bolj intenzivno delo z mladimi.
- Potrebno bi bilo temeljiteje preveriti pedagoško usposobljenost inštruktorjev v avtošolah.
- Policija bi s svojo pogostejšo prisotnostjo na terenu naredila več kot vse (pre)visoke kazni.

3. 5 Zimska služba

Zimska služba skrbi za ustreznost prometnih komunikacij v zimski polovici leta. V Mestni občini Celje jo izvaja pogodbeni vzdrževalec VOC d.d. Celje. Poleg poledice so zimski prometni problem tudi snežne padavine. Cestno omrežje v MO Celje je v zimskem času vzdrževano v skladu z Izvedbenim programom zimske službe in poteka po določenem prednostnem redu. Ceste začno plužiti, ko zapade 10 cm snega v mestu in nad 15 cm v okolici mesta. Prednost pri čiščenju snega imajo ulice, po katerih potekajo avtobusne linije in deloma šolske poti.

Ugotovitve

1. Mnenja o uspešnosti zimske službe so deljena. Velika večina vprašanih¹⁶ (78 %) je z delom zimske službe zadovoljna in ga ocenjuje objektivno. Velikokrat smo meščani pri pričakovanjih malenkostni in neučakani.¹⁷

¹³ <http://www.policija.si/images/stories/PUCE/PDF/Statistika/polletnoporocilo2009.pdf>

¹⁴ Dobrajc et.al., 2008.

¹⁵ mnenje anketiranih (Anketa o prometni problematiki, N = 211 oseb)

¹⁶ Anketa o prometni problematiki, N = 211 oseb

¹⁷ Kot primer, smo v sredo, 11.2.2010, ugotovili, da so bili ob sneženju na Dečkovi, Kersnikovi in Čopovi ulici pločniki redno očiščeni snega. Bilo pa je očiščenih samo 12 prehodov s pločnikov na cestišča in obratno. Naslednji dan je zimska služba že uspela očistiti 92% prehodov na opazovanih ulicah.

2. Odgovorni opozarjajo, da tudi Celjani velikokrat ne izvršujejo dogovorjenih zahtev. Veliko trgovin in stanovanjskih blokov nima očiščene okolice vhodov. Pogosto ljudje ne upoštevajo vremenskih razmer, svojih telesnih sposobnosti, voznih pogojev in tehnične brezhibnosti svojih vozil.



Foto 1 : **Avtobusna postaja ob Ulici mesta Grewenbroich, 11. 2. 2010**
(Foto: Saša Žilnik)



Foto 2: **Pločnik ob Dečkovi cesti, 11. 2. 2010**
(Foto: Saša Žilnik)

Predlogi

- Bolj dosledno bi morali sankcionirati neupoštevanje mestnih odlokov o čiščenju pločnikov in površin pred trgovinami, stanovanjskimi bloki, javnimi objekti idr.
- Pri pluženju bi morali skrbneje čistiti prehode s pločnikov na cestišča.
- Vedno je treba zagotavljati čim boljši dostop starejšim in kakorkoli gibalno oviranim na avtobusnih postajališčih, vstopih v javne zgradbe in pred stanovanjskimi bloki.
- Ob manjših količinah zimskih padavin bi bilo smiselno vzdrževati tudi kolesarske poti ob večjih mestnih vpadnicah.

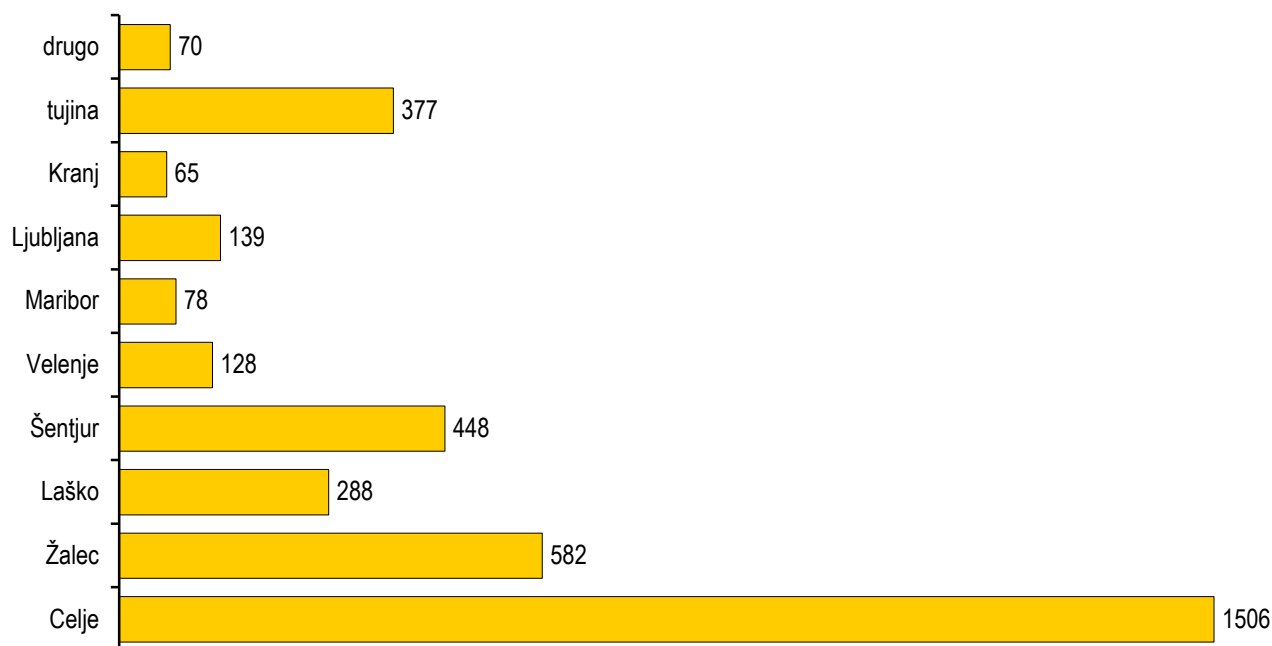
3. 6 Obnašanje Celjanov v prometu

Ekološka ozaveščenost javnosti se danes povečuje, vendar se ne odraža zmeraj v spremembah vedenja prebivalcev. Dokazati smo hoteli potratno prometno obnašanje v mestu. Pregledali smo, koliko Celjanov se do mestnega jedra pripelje z osebnim prevozom in kako so zasedena osebna vozila. Raziskali smo tudi, kako v šolo pridejo naši sošolci ter kako in s katerim prevoznim sredstvom se v službo pripeljejo Celjani.

Menimo, da večina Celjanov za pot v mestno jedro ali nakupovalno središče ne bi nujno potrebovala lastnega prevoza. Prav tako bi bistveno omejili motorni promet, če bi se v avtomobilu peljalo več oseb. Šolske poti do IV. osnovne šole so varne in promet pešcem ne predstavlja posebne nevarnosti. Nenazadnje pa je nepotrebno, če se v službo, ki ni dlje od 3 km, vedno vozimo z osebnim avtomobilom.

Danes izvor registrskih tablic ni več dokaz izvora lastnika. Vseeno smo domnevali, da v večini primerov registrske tablice kažejo na kraj bivanja. Večkrat smo pregledali parkirišča pri trgovskih centrih in v centru mesta.¹⁸ Ugotavljali smo okvirni izvor obiskovalcev trgovskih centrov in mestnega jedra. Center mesta obiskujejo ljudje iz različnih območij z drugačnim namenom (služba, bolnišnica, fakulteta, upravne institucije ipd) kot trgovske centre.

Grafikon 3: Krajevni izvor parkiranih vozil na parkiriščih v Celju
3., 5., 9. in 23. februarja 2010
(št.)



(Vir: štetje mirujočega prometa)

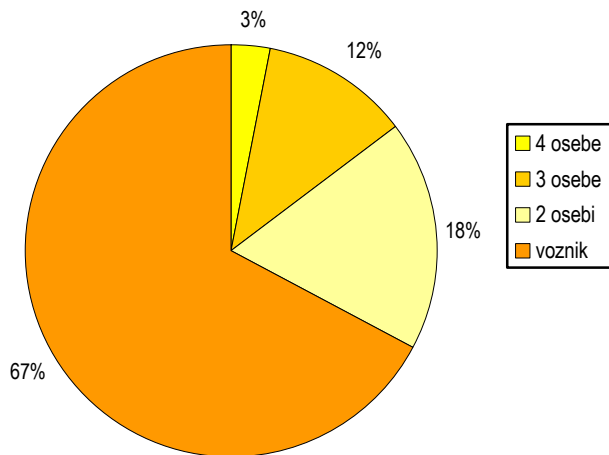
Ugotovitve

1. Evidentirali smo 3683 vozil. Slaba polovica (40,9 %) obiskovalcev je bilo Celjanov. Menimo, da bi velik del omenjenih prevozov z osebnim avtomobilom lahko nadomestil javni prevoz.

¹⁸ Parkirišče in garažna hiša City Center Celje, 3.2.2010, 15.00 – 17.00, parkirišče pri Spodnji graščini, 5.2.2010, ob 9.00 in 23.2. ob 13.00, parkirišče na Prešernovi, 5.2.2010 ob 9.30, parkirišča v Trubarjevi ulici, 23.2.2010, ob 13.30 ter parkirišče ob Vrunčevi ulici, 9.2.2010, ob 13.30.

Naslednji zanimiv pokazatelj potratnega prometnega obnašanja je zasedenost vozil v prometnih konicah.¹⁹

Grafikon 4: Zasedenost vozil v prometnih konicah na Dečkovi in Grevenbroichovi ulici v Celju (v %)



(Vir: Štetje prometa, 18.2.2010, N=7950 osebnih vozil)

Ugotovitve

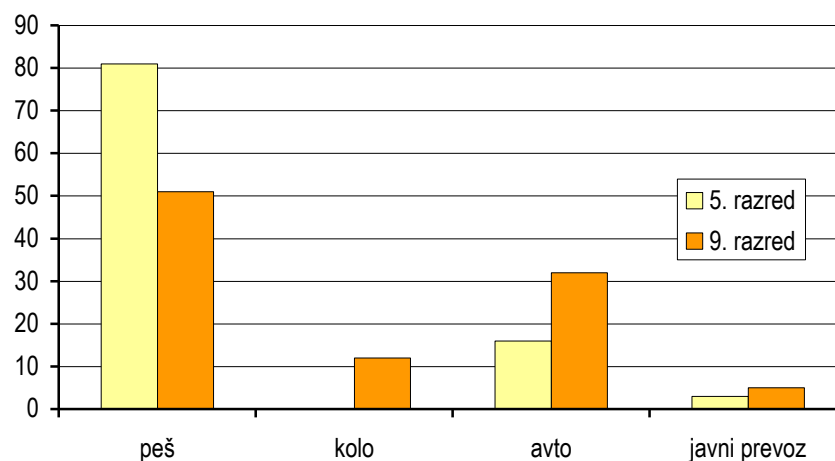
1. Našteli smo 7950 osebnih vozil, v katerih se je peljalo 6289 oseb. Večinoma (67 %, 5327 vozil) je bil v vozilu le voznik. V slabi petini (18 %, 1431 vozil) primerov sta bili v vozilu dve osebi in v dobri desetini primerov (12 %, 954 vozil) so bile v vozilu tri osebe. Le 238 vozil (3 %) je bilo polno zasedenih. Ugotavljamo, da je bila povprečna zasedenost vozil 37 %²⁰, v vozilu pa se je povprečno peljala ena oseba in pol.

Eden izmed osnovnih ciljev pri ureditvi prometnih problemov v Celju je navdušiti ljudi za pešačenje in kolesarjenje ter omejevati nepotrebno uporabo osebnih avtomobilov. Tako smo jeseni 2009 anketirali 200 učenk in učencev IV. osnovne šole Celje. Zanimalo nas je, kako pridejo v šolo in koliko so od nje oddaljeni.

¹⁹ 18. februarja smo na Dečkovi cesti in na Ulici mesta Grevenbroich šteli osebna vozila in ugotavljali zasedenost vozil od 6.45 do 8.15 in od 13.45 do 15.15.

²⁰ Avto je 100 % zaseden, če se v njem peljejo 4 osebe.

Grafikon 5: Način prihoda učencev IV. osnovne šole Celje v šolo
(v %)



(Vir: Anketiranje učenk in učencev IV. osnovne šole Celje, N=200)

Ugotovitve

1. Dve tretjini vprašanih pride v šolo peš. Več pešačijo mlajši sošolci. V šolo se s kolesi vozijo samo vprašani devetošolci, zaradi varnosti mlajšim starši tega ne dovolijo. Z javnim prevozom se v šolo pripelje 4 % vprašanih sošolcev, ki so od šole oddaljeni do 10 km.
2. Skoraj četrtino (24 %) vprašanih sošolk in sošolcev v šolo pripeljejo starši, predvsem zaradi varnosti (26 %), oddaljenosti (30 %), slabega vremena (23 %) in zaradi pomanjkanja časa (21 %). Menimo, da so vzroki uporabe avtomobila z ekološkega vidika neutemeljeni. Le 12,5 % vprašanih živi dlje od 10 km. 67 % vprašanih prebiva v naseljih, ki so od šole oddaljena manj kot 1km in so s šolo ustrezno povezana z varnimi potmi. Prav tako je v Celju samo 8% vseh dni²¹, ko so vremenske razmere zelo neugodne (izjemno nizke temperature, nalivi, obilne snežne padavine, toča ipd.) in ki bi upravičevali uporabo avtomobila namesto pešačenja.

60 % vseh voženj z avtomobili predstavljajo dnevne migracije. Leta 2008 se je 1679222 Celjanov vozilo na delo v drugo občino, 14248 pa jih je delalo v Celju. 31695 zaposlenih se je na delo v mesto pripeljalo od drugod.

Leta 2006 so mladi raziskovalci ugotavljali²³, katera prevozna sredstva ljudje uporabljajo za pot v službo, šolo, po opravkih in nakupih. Odgovore so razdelili glede na starost vprašanih.

Ugotovitve

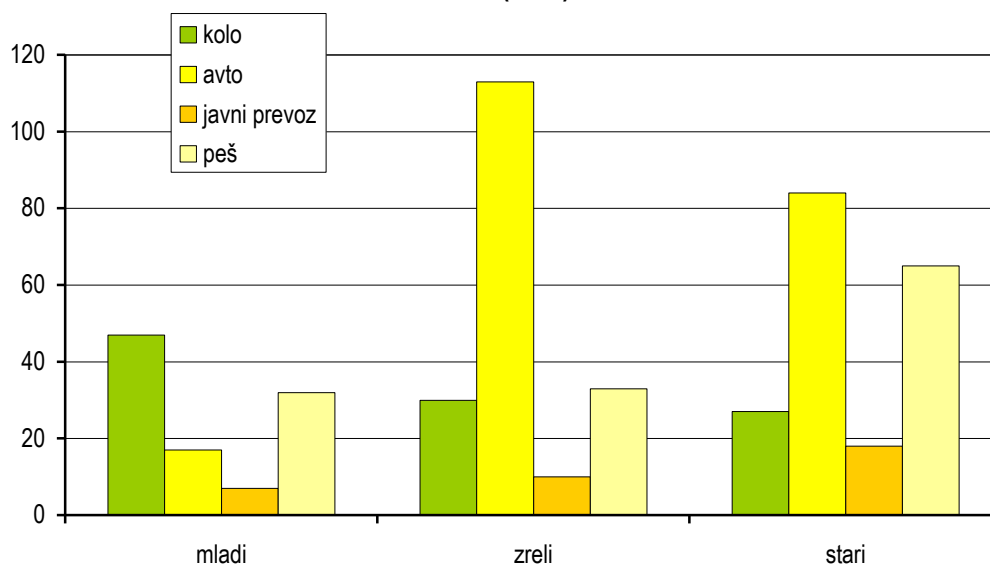
1. Mladi najmanj uporabljajo javni prevoz in avtomobil (anketirani mlajši od 18 let). Izmed prometnih sredstev največ uporabljajo kolo ali pa pešačijo. Zrela skupina prebivalcev (od 25 do 55 let) uporablja največ avtomobil tako za pot v službo kot za opravke v mestu ali nakupe. Starejši (nad 55 let) najpogosteje uporabljajo javni prevoz ali pa hodijo po opravkih ali v službo peš .

21 Vir: <http://www.arso.gov.si/>

22 Delovno aktivno prebivalstvo po občini prebivališča in občini delovnega mesta leta 2008, povzeto dne 16.12.2009 z URL naslova http://www.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0723401S&ti=Delovno+aktivno+prebivalstvo+4_delo+vne_migracije&lang=2

23 Janc et.al., 2006.

Grafikon 6: Uporaba prevoznih sredstev glede na starost anketirancev (v št.)

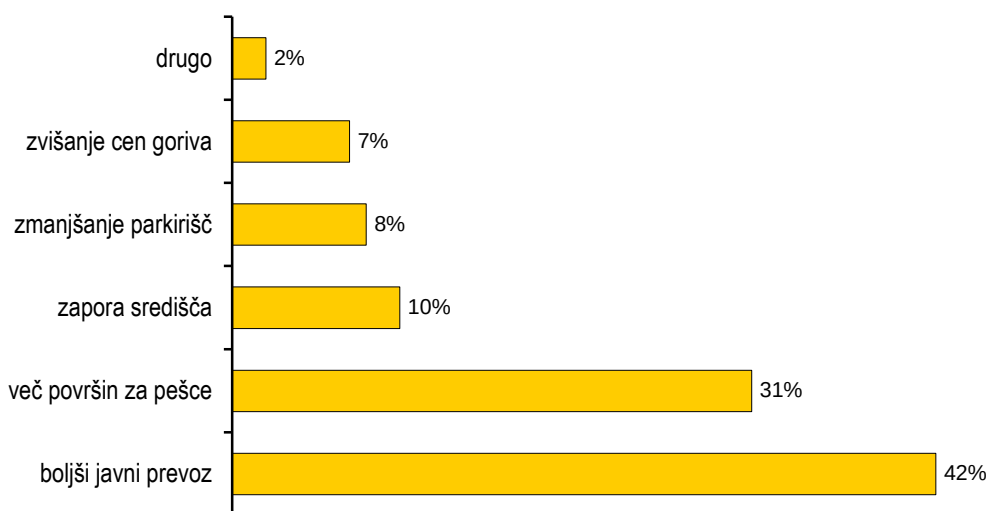


(Vir: Janc et.al., 2006., N=483)

- Odrasli mladim niso vzor. Avtomobil je prevladujoče prevozno sredstvo zaradi udobnosti, hitrosti in časovne neodvisnosti.
- Anketirani bi javni prevoz uporabljali, če bi bil pogostejši (176 krat izbran odgovor med 211 anketiranci), hitrejši (112), priročnejši - predvsem nakup vozovnic, lažji vstop/izstop ipd. (107) ter če bi bilo manj gneče (96).

Celjani se zavedajo problema naraščajočega prometa in njegovih posledic za okolje. Ozaveščenost javnosti pa se ne odraža v spremembah vedenja prebivalcev.

Grafikon 7: Predlogi za izboljšanje prometnih okoljskih problemov



(Vir: Anketa o prometni problematiki, N=211)

Ugotovitve

1. Največ prebivalcev vidi rešitev okoljskih problemov prometa v boljšem javnem prevozu ter povečanju površin za pešce in kolesarje. Najmanj vprašanih se zavzema za zvišanje cen goriva. Velika večina trdi, da bi bili ob boljšem javnem prevozu pripravljeni spremeniti svoje potovalne navade.

Predlogi

- Ker je ekološka zavest Celjanov nizka, bi bilo treba motorni promet omejiti fizično. Predlagamo, da bi po vzoru nekaterih nemških in italijanskih mest zaračunavali takso za vstop z motornimi vozili. Celje je zaradi velikosti obvladljivo peš, s kolesom ali z javnim prevozom. Seveda pa je treba javni prevoz korenito spremeniti.
- Pri mladih so vzgojne akcije najučinkoviteje. Napačno je, da se takšne kampanje ne nadaljujejo v zrelo dobo, kajti ekološka zavest mora postati samoumevna in del človekove zavesti.
- Tovrstne aktivnosti se reklamirajo premalo prodorno.
- Podjetja bi morala zaposlenim za vračilo potnih stroškov kupovati mesečne vozovnice in ne izplačevati denarja.
- Ponekod v Veliki Britaniji imajo organiziran "vlak učencev". V šolo hodijo učenci v skupini, vsak dan pa jih spremljajo tisti starši, ki so se prostovoljno javili za spremljevalce.
- Po vzoru Ljubljane bi po mestnem središču vozil brezplačni električni kombi in povezoval pomembnejše javne ustanove.

4 LJUDEM PRIJAZNA MOBILNOST

4. 1 Javni promet

Javni promet je osnova prijaznega prometa v vsakem mestu. Definirajo ga točnost, dostopnost, pogostost ter prijaznost za uporabnika in okolje.

Potovanje z osebnim avtomobilom na razdalji 5 km ustvari 10-krat več ogljikovega dioksida na potnika kakor avtobus in 25-krat več kot vlak. Leta 2004 je v Evropski uniji delež prevoženih kilometrov z avtomobili znašal 78 %, z avtobusi 8,6 %, z vlaki 6,4 % in z ostalimi prevoznimi sredstvi 7 %. V obdobju 1996 - 2007 je javni avtobusni promet v Sloveniji letno upadal za 9,4 %, železniški potniški promet pa se je povečeval letno za 2,7 %.²⁴

Avtobusni promet

"Zlasti avtobusi so po II. svetovni vojni...igrali pomembno vlogo javnega prevoznika. Še leta 1985 so slovenski linijski avtobusni prevozniki s 3369 avtobusi prepeljali približno 307 milijonov potnikov... pet let pozneje se je število prepeljanih potnikov znižalo na 208 milijonov, leta 1995 na 121 milijonov in v letu 2002 na 58 milijonov. V obdobju 1985 - 2002 se je število avtobusov prepolovilo na 1769."²⁵

Celje nima mestnega avtobusnega prometa. Javni promet v mestu je urejen tako, da mestna avtobusna postajališča na delu svoje proge pokrivajo primestni avtobusi. Upokojenci imajo pri nakupu vozovnice 50-odstotni popust. Mesto je pri tem razdeljeno na štiri petkilometrsko cone. Vozni redi mestnih avtobusov se zaradi različnih dogodkov pogosto spreminjajo. Najbolj pogosto avtobusi vozijo pozimi, ob delavnikih in v času prometnih konic. Ob vikendih in praznikih ter v času šolskih počitnic avtobusi vozijo redkeje.

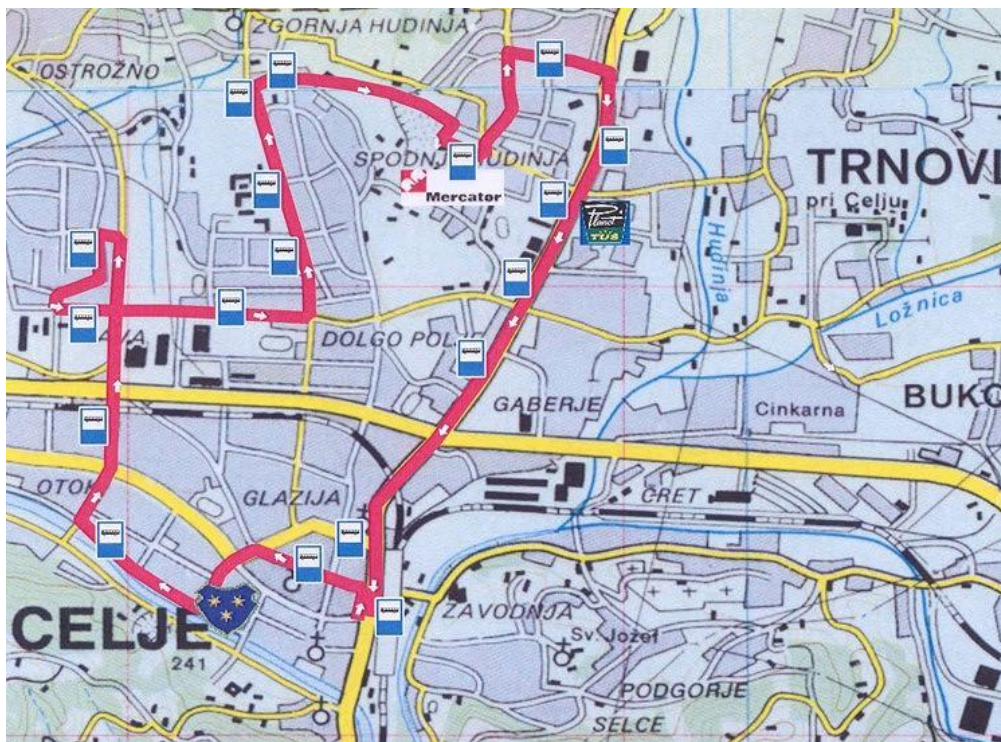
Ugotovitve

1. 81 % anketiranih Celjanov bi dnevno uporabljalo javni prevoz, če bi bil pogostejši, cenejši in udobnejši. Odgovorni na MOC načrtujejo kratke in pogoste avtobusne proge, ki bi povezovale stanovanjska naselja s trgovskimi centri.
2. Problem je seveda financiranje, kajti ekonomska vrednost javnega prevoza se v mestu, velikem kakor Celje, ne more pokriti zgolj s prodanimi vozovnicami. Tako je potrebno pritegniti tudi druge investitorje, trgovske centre ipd. Verjetno pa se bo stanje še poslabšalo, kajti "konec meseca (januar 2010, op.a.) bo namreč ministrstvo za promet objavilo razpis, po katerem se bodo na novo razdelile linije primestnega in krajevnega značaja. Ko bo razpis končan, bodo vse linije znotraj mesta (Zagrad, Lopata, Lokrovec ...) izpadle. Te bi namreč morala zagotoviti lokalna skupnost." Kot pravi Natalija Črepinšek, vodja sektorja za izgradnjo in vzdrževanje komunalne infrastrukture ter promet in varstvo okolja v MOC, je zagotovitev linijskega mestnega prometa obvezna le za tiste občine, ki imajo 100 tisoč ali več prebivalcev, medtem ko je v MOC javni mestni promet opredeljen kot izbirna gospodarska javna služba.²⁶
3. Osrednja avtobusna postaja je zanemarjena in bi jih bilo treba urediti, kar velja tudi za tretjino postajališč.

²⁴ Rovšnik, 2008.

²⁵ Uršič, Hočevar, 2007, str. 107

²⁶ Avgustinčič, Petek, Prej uvesti mestni promet ali prej ozvestiti ljudi? Novi tednik, 15.1.2010. Povzeto dne 6.2.2010 na URL naslovu http://www.novitednik.com/ne_prezrite.php?id=1203&m=01&l=2010



Predlagana linija celjskega mestnega prometa

(Vir: Gaberšek, 2008.)

Predlogi

- Smiselno bi bilo uvesti enotne in stimulative cene javnega prevoza.
- Vozila bo potrebno posodobiti ter jih obvezno prilagoditi invalidom.
- Celjani za izboljšanje avtobusnega prometa predlagajo pogostejše avtobusne zveze (41 %), kajti časovno omejevanje odvrča uporabnike, v konicah pa ustvarja gnečo. Četrtno vprašanih (24 %) moti neprijaznost osebja, petini (11 %) pa se cena prevoza zdi previsoka, sploh v primerjavi z železnico ali polno zasedenimi taksiji.
- Urediti bi morali prometne poti, na katerih bi imela vozila javnega prevoza prednost pred ostalimi (vsaj na primestnih linijah, npr. iz Celja v Žalec, Štore, Vojnik) in s tem rešiti problem splošne pretočnosti prometa. Tako bi bil časovno javni prevoz resna konkurenca osebnemu.
- Vzpostaviti bi morali več javnih prog iz obmestnih naselij (ob konicah, ob vikendih in praznikih, nočne vožnje ipd.).
- Smiselno bi bilo organizirati "tematske" linije javnega prevoza:
 - nakupovalna linija (povezovala bi Tušev, Sparov, Mercatorjev in Lidlov nakupovalni center ali pa mestno jedro s Harvey Normanom, Baumaxom, Tuš Cash and Carry v Čretu),
 - v času sejamskih prireditev bi uvedli sejamsko linijo,
 - parkiriščna linija (povezovala bi center mesta s parkirišči na obrobju mesta - Medlog, Teharje, Polule, Hudinja),
 - rekreativna linija (bi predstavljala najhitrejše prevozno sredstvo iz centra mesta do Šmartinskega jezera oziroma Celjske koče).

Najem vozil

Taksiji so najbolj udobna javna prevozna sredstva, čeprav so ekološko manj sprejemljivi kot vlaki ali avtobusi. So obvezni prometni inventar vsakega mesta.

Leta 1992 se je v Celju zgodila taksi revolucija. Relativno dragim taksi službam se je pridružil prvi poceni taksi prevoz – Maxi taxi speedy. Danes velja podatek, da potrebuje en taksi največ 2.000 ljudi. To pomeni, da bi bilo za približno 50 tisoč Celjanov potrebnih največ 25 taksijev.

Ugotovitve

- Danes je v Celju 30 ponudnikov taksi prevozov. Po Celju vozi okoli 70 taksijev. Cene taksi storitev v Celju se gibljejo od 2,30 do 3 evre za razdalje do treh kilometrov in od 0,65 do enega evra za vsak nadaljnji prevoženi kilometer. Največ je mestnih voženj ali pa voženj v stanovanjske zaselke v mestu.
- Taksisti navajajo, da parkirnih mest za takseje v mestnem središču primanjkuje. Na območju ožjega mestnega jedra je zanje rezerviranih 38 parkirišč, v širši okolici še kakšnih deset, na stranke pa čakajo tudi na zasebnih prometnih površinah v okviru trgovskih centrov. Najpomembnejša parkirna mesta so v bližini objektov javnega pomena, kot so železniška in avtobusna postaja, zdravstveni dom in bolnišnica, policijska postaja, sodišče in občina. Pri določanju novih parkirnih mest odgovorni navajajo, da vedno izhajajo iz potreb občanov in ne iz tega, da bi zagotavljali dovolj parkirišč za vse taksiste v Celju.²⁷
- Kot pravijo celjski taksisti, jim ceno zbijajo prevozniki iz okoliških krajev. Menijo, da bi potrebovali nov občinski odlok, ki bi to dejavnost omogočal le taksistom, ki so registrirani v Celju. Odgovorni na Mestni občini Celje so prepričani, da "sprejetje takšnega predpisa ni nujno, saj nesoglasij ne bo rešilo, območna Obrtna zbornica Slovenije pa lahko najbolj vpliva na število taksistov in kvaliteto storitev z regulacijo pri izdaji dovoljenj za opravljanje dejavnosti."²⁸

Predlogi

- Ocenjujemo, da je tovrstno področje v Celju zadovoljivo urejeno, ne glede na nezadovoljstvo zaposlenih. Menimo pa, da morali biti vozniki taksijev bolj prijazni in zanesljivi. To bi dosegli z učinkovitejšo selekcijo voznikov najetih vozil. Taksisti so velikokrat prvi stik tujca s Celjem in so ogledalo mesta. Taksisti bi (po vzoru londonskih kolegov) morali poznati domači kraj, dogajanje in celjske ustanove, biti bi morali urejeni, razgledani in komunikativni.
- Predpisati bi morali tudi minimalno urejenost in opremljenost najetih vozil.

Železniški promet

Na Nizozemskem železnice prepeljejo povprečno 14320, v Švici 11810, v Avstriji okoli 4000, v Sloveniji pa 1810 potnikov/km dnevno²⁹.

Ugotovitve

1. Večino železniških potnikov predstavljajo zaposleni dnevni migranti in srednješolska mladina.
2. Na glavnih prometnih poteh proti Mariboru in Zidanemu Mostu vozijo udobni in sodobni elektromotorni vlaki. Drugačna pa je slika na stranskih železniških progah proti Velenju in

²⁷ www.servis48.si

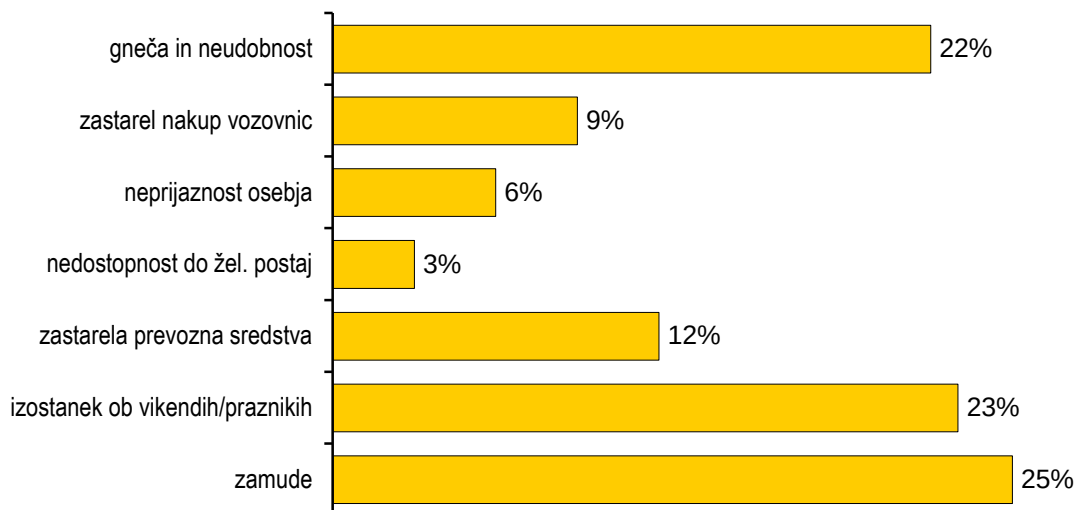
²⁸ Pirc, 2010.

²⁹ Rovšnik, 2008.

Šmarju pri Jelšah, kjer so motorni vlaki absolutno "prenatrpani, stari, vsem pa je enotna netočnost in časovna nezanesljivost"³⁰.

3. Ob vikendih in praznikih ter v nočnem času je "potovanje z vlaki prava eksotičnost".
4. Železniška postaja deluje "neprijazno, mrtvo, zanemarjeno in umazano". "Peroni na izstopnih manjših postajah so ob sneženju neočiščeni več dni ali celo tednov." Obvestilne table in vozni redi so nepregledni in orientacijsko zahtevni.
5. Invalidi samostojno ne morejo dostopati na perone in na stare motorne vlake.
6. Nakupovanje vozovnic je zastarelo in "preživeto, za potnika zamudno, kontrola na vlakih pa nepotrebna". Potnike obveščajo le po slabo razumljivih zvočnikih.

Grafikon 8: Nezadovoljstvo potnikov železniškega potniškega prometa



(Vir: Anketiranje potnikov na celjski železniški postaji, oktober 2009, N=126 oseb)

7. Ocenjujemo, da so prednosti železniškega potniškega prometa udobnost, zanesljivost, varnost, boljša izkoriščenost časa potovanja, možnost množičnih prevozov in nizka poraba energije.
8. Potniški promet na Slovenskih železnica se povečuje letno za 2,7%. Potniki³¹ so najbolj pohvalili zanesljivost (tretjina vprašanih), pogoste odhode vlakov ob delavnikih (četrtna vprašanih) in prijaznost osebja (petina vprašanih), udobnost pa je izpostavila desetina anketiranih.

Predlogi

- Nakup vozovnic bi bilo potrebno omogočiti tudi po internetu ali na kartomatih.
- Uvajati bi bilo treba kombinirane vozovnice vlak - avtobus - taksi.
- Zagotoviti bi morali boljšo dostopnost do železniških postaj.
- Prijazno bi bilo omogočiti nekomplíciran prevoz živali in koles na vseh vlakih.
- Veliko pozornosti bi morali nameniti odpravi zamud vlakov in povečati potovalno hitrost. S tem bi pridobili verodostojnost in zanesljivost.
- Uvesti bi morali več vlakov v prometnih konicah za določene smeri ter omogočiti udobna in pogosta potovanja z vlakom tudi ob vikendih in praznikih.
- Bolje bi bilo treba izkoristiti dodatno ponudbo med potovanji (sestankovanje, počivanje ipd.).
- Obvezno je treba vse vlake narediti udobne in dostopne invalidom.
- Obveščanje potnikov bi bilo potrebno urediti z displeji.

³⁰ citirani so dobesedni navedki naključno anketiranih potnikov

³¹ Anketiranje naključno izbranih potnikov, februar 2010, N=40

4. 2 "Zeleni" promet

Pešci

Za pešce so v prometu pomembne smiselno speljane poti, varnost in dostopnost. Zanje so prijazne peš cone in pomembne arhitektonske ureditve poti.

Ugotovitve

1. Pešec - kralj, pravijo Nizozemci. Pri nas je zaradi nizke šoferske kulture pešec še vedno med najbolj ogroženimi v prometu.
2. Ulična oprema (javna razsvetljava, informativne table, smerokazi, klopi ipd.) v mestu je na splošno ustrezno vzdrževana, v večini praktična in v glavnem ustrezno razporejena, ampak prevečkrat grda, neizvirna in nevaljiva na pogled.
3. Vedno večji parkirni prostori omejujejo pešcem namenjene površine, pločnike, trge, zelenice.
4. "Mestno središče je zaprto za promet in namenjeno pešcem. Izjeme urejuje 6. člen Odloka o ureditvi prometa v MOC, ki dovoljuje uvoz za preskrbovanje organizacij in gospodinjstev v zaprtem območju, če dovoz ni mogoč z dvoriščne strani, uvoz za interventna vozila gasilcev, policije, komunalnih služb in nujne medicinske pomoči, uvoz za invalide s posebno veljavno parkirno karto in izkaznico, ki jo izda upravna enota, ter za osebna vozila tistih imetnikov, katerih sedež ali stalno prebivališče je na tem območju, ob pogoju, da imajo garažo ali zagotovljen parkirni prostor na funkcionalnem zemljišču zgradbe, v kateri imajo sedež ali v njej stanujejo."³²
5. K pešačenju sodijo tudi rekreativne sprehajalne površine, ki jih v zadnjih letih v Celju vzorno urejajo. Pred leti so obnovili dostop na Stari grad po Pelikanovi poti. Sledila je ureditev mestnega gozda. Uredili so več kilometrov sprehajalnih poti, brvi čez potoke, nevarna mesta zavarovali z ograjami in postavili informacijske table. Lani so do Šmartinskega jezera uredili novo varno pot za pešce in kolesarje, uredili pa so tudi peš pot na Celjsko kočo.



Foto 3: Ureditev poti za pešce in kolesarje proti Šmartinskemu jezeru, november 2009
(Foto: Mojmir Mosbrucker)

³² Odlok..., 1999.

Predlogi

- Odločneje bi morali preprečevati parkiranje na pločnikih in kolesarskih stezah, predvsem v mestnem jedru, v bližini pomembnejših javnih ustanov in šol.
- Pri prečkanju cestišč v semaforiziranih križiščih bi bilo potrebno onemogočiti istočasno zavijanje motornih vozil in zeleno luč nameniti le pešcem.
- Nivojsko križanje nekaterih poti in prehodov za pešce s prometnicami bi bilo ponekod treba varneje urediti. Vzorno so s cestnimi grbinami zavarovali prečkanje pri Splavarjevem mostu na poti v mestni park.
- Nadaljevati izgradnjo rekreativnih poti, nekatere obstoječe pa narediti privlačnejše.
- Ponekod je potrebno ulično opremo uskladiti s potrebami. Namestiti je treba bolj estetske informacijske table, reklamne panoje in smerokaze. Ograje ponekod omejujejo mobilnost (Lava, Nova vas, Golovec). Klopi primanjkuje ob Savinji od Špice proti Levškemu mostu, ob Koprivnici, na Golovcu in na trgih v mestnem jedru.

Kolesarji

Pri nas so pred desetimi leti 9 % prometa opravili s kolesi, na Nizozemskem 35 %. Danes se stanje ni bistveno popravilo. Na uporabo kolesa bistveno vplivajo razvejanost, varnost in ambientalna ustreznost kolesarskih poti. Povprečna hitrost kolesarja znaša okoli 18 km/h, vzponi pa naj ne bi bili večji od 4 %, na krajših razdaljah do 10 %.³³

V Celju in širšem območju občine imamo urejenih in registriranih 102 km kolesarskih poti³⁴: Pot Alme Karlin, Šmartinska, Dobrnska, Grajska, Rimska, Fackina in Kolesarska pot Celje I.³⁵ Veliko kilometrov poti pa je vključeno v kolesarske magistrale, ki potekajo po več občinah v regiji (savinjska, šmarska, šentjurska, zasavska itd.) V okviru MOC načrtujejo 42 km novih kolesarskih poti - proti Zidanemu Mostu, Višnji vasi in Šmartinskemu jezeru.³⁶ Predvsem slednja je že v izgradnji, "z izvedbo tega projekta bomo zagotovili povezovanje turistične in športno-rekreativne ponudbe mesta Celja in turističnega območja Šmartinsko jezero, izboljšali prometno varnost za obiskovalce Šmartinskega jezera ter izboljšali pogoje za rekreacijo in dostop do jezera."³⁷

Ugotovitve

1. Varnost kolesarskih poti se z ureditvijo sodobnih prometnic (Kersnikova, Mariborska, Grewenbroichova ipd.) in preglednejših križišč izboljšuje.

Predlogi

- Vsaj na prometnejših vpadnicah bi kazalo zagotoviti možnost tudi zimskega kolesarjenja³⁸ (dostopnost do mestnega središča in varna dostopnost do okolice za rekreativce).
- Dobrodošel je predlog odgovornih na MOC o ureditvi pokritih kolesarnic v mestu.
- "Izposojevalnico koles smo imeli, vendar smo jo zaradi premajhnega zanimanja ukinili. Če pa bi se zanimanje povečalo, bi jo lahko v najkrajšem možnem času ponovno uvedli."³⁹ Morda pa bi razmislili o mreži izposojevalnic. Celje je sicer majhno mesto, vendar bi mreža izposojevalnic zagotavljala mobilnost, ker kolesa ne bi bilo treba vračati na izhodiščno mesto. Smiselno bi bilo

³³ Uršič in Hočevar, 2007.

³⁴ upoštevane urejene, sistemizirane, opisane in registrirane kolesarske poti

³⁵ Dobrajc, et. al, 2008.

³⁶ Kolesarske poti..., 2009.

³⁷ http://moc.celje.si/uprava/cgi/MOC.cgi?page=doc&doc=projekti_jezero-poti2

³⁸ ideje na spletnih straneh Kolesarskega kluba Celje (<http://www.kkcelje.si/>)

³⁹ www.servis48.com

uvesti izposojevalnice v vseh večjih blokovskih naseljih, pri pomembnejših javnih zgradbah (železniška in avtobusna postaja, nakupovalna središča, knjižnica, muzeji, šole ipd.). Dobrodošle bi bile tudi akcije "s kolesi po nakupih", ko bi zainteresirani lahko od velikih trgovskih centrov (ali do njih) blago pripeljali na kolesih do doma in kolesa tam pustili. Ali pa "s parkirišča v center", ko bi bile izposojevalnice koles na večjih parkiriščih na mestnih vpadnicah in bi na primer vsem, ki se v mesto odpeljejo s kolesom, plačali del ali celo parkirnino.



Foto 4: **Kolesarska steza na Kersnikovi ulici pozimi**
(Foto: Saša Žilnik)

4. 3 Dostopnost za invalide

"V prometu predstavljajo invalidnim osebam največji problem robniki pločnikov brez urejenih klančin, spolzka tla, neustrezno tlakovanje in preozki pločniki. Velik problem predstavlja tudi pomanjkljiva varnost."⁴⁰ Največji problem invalidnih so nepotrebne arhitektonske ovire, ki ovirajo samostojnost invalidnih oseb. "Vsako leto pregledamo pločnike po Celju in kjer pločnik ni prilagojen invalidom, to čim prej uredimo. Leta 2009 smo na Hudinji uredili več kot 20 pločnikov."⁴¹

Ugotovitve

1. Po letu 2006 in opravljenih gradbenih posegih je mestno jedro postalo v glavnem dostopno za invalide. Obiščejo pa lahko samo polovico vseh javnih zgradb v mestu. Zanje v glavnem ostajajo neuporabni bankomati in javna prevozna sredstva. Veliko arhitektonskih rešitev je nepopolno rešenih. Kar tretjini anketiranih se tovrstni problemi invalidov zdijo neustrezno rešeni. Nihče ne nasprotuje ukrepom v korist invalidov, kljub temu pa nanje vsakodnevno pozabljamo.



Foto5: Vrata in stopnice onemogočajo vstop invalidom

(Foto: Denis Vrenko, v Tomič et. al., 2007, str. 11)

2. Na železniški postaji v Celju lahko invalidi na peron dostopajo s posebnim dvigalom, ki pa ga je potrebno pravočasno naročiti. Novi Siemensovi vlaki so prirejani za dostop invalidom, stare "motorke" pa ne. Celjski avtobusni prevoznik Izletnik nima niti enega vozila, prilagojenega za prevoz invalidov. "Pri prevozu jim šoferji pomagajo do prvega sedeža, rezerviranega za invalide," so nam pojasnili na Izletniku.
3. Edina invalidom ali otrokom dostopna telefonska govorilnica je na peronu železniške postaje. Poštni nabiralniki so nameščeni previsoko, saj so odprtine v višini od 150 do 160 cm.

⁴⁰ Tomič et.al., 2007, str. 7

⁴¹ Miran Gaberšek



Foto 6: Invalidom onemogočen dostop na avtobus in vlak
(Foto: Saša Žilnik)

Predlogi

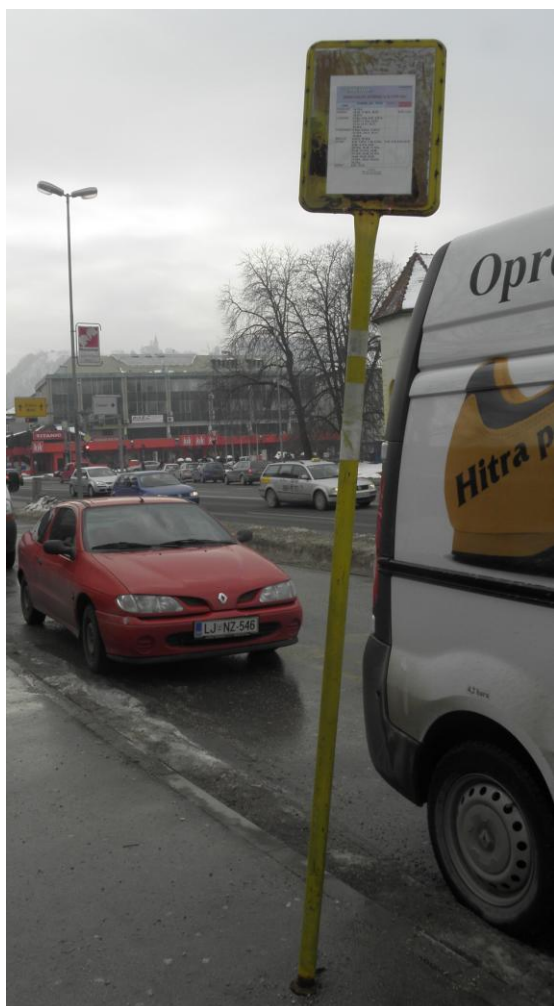
- Poleg ureditve pločnikov in prehodov je potrebno urejati tudi dostope v javne zgradbe. Prav tako vsi semaforizirani prehodi niso opremljeni z zvočnimi signali.
- Invalidi na vozičkih ne morejo sami vstopati v avtobuse in nekatere vlake. Smiselno je nabavljati izključno invalidom tehnično prijazna prevozna sredstva.
- Priporočena višina namestitve poštnih nabiralnikov je okoli 100 cm, telefonskih govorilnic v višini stoječega človeka, posebnih govorilnic pa nižje. Invalidom bi morali dostop do bankomatov in samostojnost pri dvigovanju gotovine zagotoviti vsaj v bančnih poslovalnicah.
- Ne smemo pozabiti, da invalidom prijazno pomeni tudi prijazno do gluhih, slabovidnih, umsko prizadetih ipd. Uredili bi lahko čitalnice ali na primer internetne dostope za slabovidne ali gluhe osebe. Cenike ali jedilne liste bi objavljali v brajici, informacijske table bi poleg brajice slabovidni lahko poslušali ipd.

4. 4 Tujcem in turistom prijazen promet

"V prvih osmih mesecih leta 2009 so v Turistično informacijskem centru našli več kot 3500 obiskovalcev, od tega 900 tujcev. Močno se je povečal tudi obisk Starega gradu, ki si ga je ogledalo preko 43 tisoč turistov, več kot 6 tisoč je bilo tujcev. Za dobrih 6 odstotkov se je povečalo tudi število gostov in za dobre 4 odstotke število prenočitev, ki jih je bilo do konca avgusta že skoraj 15 tisoč. Tujci pri nas največ povprašujejo po znamenitostih, ki jih je mogoče videti, in po vodenju, pa tudi po gostilnah, kjer bi bilo mogoče pojesti kaj pristno slovenskega."⁴²

Celjski hoteli skupaj nudijo 285 ležišč v 166 sobah. Za mesto, veliko kot Celje, so kapacitete zelo skromne. V poletnem času deluje v dijaškem domu še mladinski hostel. Stalnih prenočitvenih kapacitet za mladino ni. Predvsem pa ni tradicije privatnega izdajanja sob, ki je znak množičnega turizma.

Za turiste imamo v Celju parkirišče za počitniška vozila na parkirnih površinah na Glaziji z urejenimi predpisanimi priključki za vodo, elektriko in osebno higieno.



Ugotovitve

1. Če se ozremo v svet, ugotavljamo, da se Celjani še vedno otepamo turistov oziroma turistom mesta ne naredimo prijaznega. V tujih jezikih smo na internetu zasledili le spletne strani celjskih muzejev, knjižnice in Mladinskega centra. V tujem jeziku so vzorno predstavljeni hoteli Celjska koča, Hotel Grande, Faraon in Evropa. Hoteli, ki imajo spletne strani v tujem jeziku, so objavljeni tudi na svetovnih spletnih straneh Bed&Breakfast.net ter 4hotelsCo.uk.
2. Neprijazen je prvi vtis, ki ga mesto naredi na prispelega turista. O avtobusni postaji Celje je škoda izgubljati besede. Neprijazen, nepregleden vozni red, umazan ter deloma zapuščen objekt. Tuje jezike govorijo edino v turistični poslovalnici ITA, kadar je odprta. Na celjski železniški postaji je situacija podobna. Za tujca je orientacijsko nepregledna. Niti besedice tujega jezika nismo zasledili, razen napisa "prihod" in "odhod" vlakov na nepreglednem voznem redu.
3. O turističnih vlakcih ali podobnih privlačnih turističnih atrakcijah odgovorni ne razmišljajo.

Foto 7: **Nepregleden vozni red in tujcu nenazorna orientacija celjskega avtobusnega prometa**
(Foto: Saša Žilnik)

⁴² <http://moc.celje.si/novica.asp?id=521>

Predlogi

- Obnoviti predstavitev Celja s potrebnimi turističnimi informacijami, kartami in telefonskimi številkami na stalno postavljeni tabli pred železniško postajo.
- Usposobiti zaposlene na postajah v poznavanju vsaj enega tujega jezika.
- Vozne rede pisati v vsaj enem svetovnem jeziku in jih urediti bolj pregledno.
- Namestiti smerne table za restavracijo, wc, izhod, perone ipd. na železniški in avtobusni postaji.
- Urediti shematski kartografski prikaz avtobusnih in vlakovnih linij.
- Možnost ogleda spletne strani za tujce bi svetovali vsaj še Zgodovinskemu arhivu Celje, Zavodu za turizem (!), Klubu študentov celjske regije in hotelu Štorman.

4. 5 Ustanove z odprtimi internetnimi točkami

Danes je eden izmed pomembnejših ciljev Vlade RS zagotavljanje enakopravnega dostopa do informacijsko-komunikacijske tehnologije in njenih storitev kar najširši javnosti ter posledično zmanjševanje digitalne ločnice v Sloveniji. Tako so v zadnjih letih vzpostavili mrežo t.i. e-točk, e-učenja, e-knjžnic, infoterminalov in multimedijskih centrov. V Celju so odprte internetne točke⁴³ še v hotelu Evropa, Infomat ZZV Celje, Mladinskem centru Celje, KMŠ ter Osrednji knjižnici Celje.

Ugotovitve

1. "Prava" cybercafeja sta edino Kiberkafe (Celjski klub) in Internet kavarna Stane. Na "Stanetovih" spletnih straneh preberemo, da je njihov cilj "internet za vse!" Največjo skupino obiskovalcev tvorijo dijaki in študentje, ki samostojno uporabljajo splet, kot tudi ostale multimedijske pripomočke. Naslednja skupina so starejši od 30 let, ki v večini potrebujejo pomoč ali namig za lažje delo. Najmanjši segment uporabnikov tvorijo osnovnošolci, ki pomoč še vedno potrebujejo, a v veliki večini računalnike uporabljajo za klepet (chat) oz. za igranje računalniških iger. V obdobju september - november 2003 so našli okoli 3500 obiskovalcev, od tega predstavljajo študentje in dijaki 50 %, starejši od 30 let 35 %, osnovnošolci 15 %."⁴⁴

Predlog

- Na splošno bi bilo dobrodošlo, da bi vse E-točke razširile ponudbo storitev (npr. tiskanje dokumentov, različna izobraževanja, delo z odprtokodno programsko opremo ipd.).

⁴³ Spletišče E-točke je zbirka podatkov o javno dostopnih točkah do svetovnega spleta v Sloveniji. S spletiščem upravlja in zanj skrbi Ministrstvo za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo. V letu 2001 so vzpostavili prvo zbirko podatkov javno dostopnih točk v Sloveniji. Sprva je bilo vanjo vpisanih le nekaj preko 40 e-točk, v začetku leta 2006 pa že 390.

⁴⁴ http://www.filter-slovenia.org/link_01_predstavitev.htm#04_struktura_obiskovalcev

4. 6 Promocijske akcije

Osrednji namen promocijskih in prometno-izobraževalnih akcij je težnja za prijaznejši in varnejši promet v mestu. Kot v večini drugih evropskih držav in v Sloveniji tudi v Celju od leta 2000 poteka vsakoletna akcija "V mestu brez avtomobila", ki se je razširila v pobudo "Evropski teden mobilnosti". Glavni namen akcij je predvsem "olajšati izvajanje trajnih ukrepov in rešitev za zmanjšanje prevelike uporabe osebnih avtomobilov."⁴⁵ Z množičnimi akcijami ljudem predstavijo ali jih vzpodbujajo k uporabi ekološko čistejših, mestu prijaznejših in za človekovo zdravje sprejemljivejših prevoznih sredstev. Mestno jedro je zaprto za motorni promet. Izpostavijo ekološko prijaznejša prevozna sredstva in varnost v cestnem prometu. Invalidi predstavijo svoje delavnice. Predstavijo se policisti kolesarji. Brezplačno si je mogoče izposoditi kolo. Izvedejo tekmovanje v spretnostni vožnji s kolesi, brezplačno svetujejo o tehnični opremljenosti koles ipd.

Ugotovitve

1. Otroci so enakopravni člen v cestnem prometu, vendar so bolj ranljivi. Zato je nujno potrebno delovati preventivno. V šolah s tem namenom potekajo stalne redne in izvenšolske aktivnosti. Starše osveščajo na roditeljskih sestankih. Sodelujejo v akciji Varne poti. Velikokrat s preventivnim namenom šole povabijo k uram policiste. Redno organizirajo prometni krožek in kolesarske izpite v 5. razredu. Preko šol potekajo za učence, starejše od 14 let, izpiti iz vožnje s kolesom s pomožnim motorjem. Veliko šolarjev sodeluje na tekmovanjih "Kaj veš o prometu?" Prometnim problematikam namenjajo tehniške dneve in vsebine raziskovalnih nalog.
2. Največ pa dosežemo s svojim zgledom! Odgovorni na Mestni občini Celje intenzivno podpirajo sodelovanje strokovnjakov s področja ekologije in prometa v različnih šolskih aktivnostih, saj je "edina prava pot izobrazba in postopno spreminjanje miselnosti".

Predlog

- Promocijske akcije je treba narediti bolj prodorne, opazne in večkrat prisotne v vsakdanjem življenju mesta.



Foto 8: Ekološka vozila, Evropski teden mobilnosti, 22. 9. 2009
(Foto: Gregor Ivšek, arhiv IV. osnovne šole Celje)

⁴⁵ Miran Gaberšek



Foto 9: **Evropski teden mobilnosti 2007**
(Foto: Gregor Ivšek, arhiv IV. osnovne šole Celje)



Foto 10: **Evropski teden mobilnosti 2009 - kolesarjenje po Fackini kolesarski poti**
(Vir: Arhiv IV. osnovne šole Celje)

5 ZAKLJUČEK

Mobilnost je bila od nekdaj ena ključnih človeških dejavnosti in področje nenehnega spreminjanja in napredovanja. Učinkovit prometni sistem je pogoj za ekonomsko učinkovitost posamezne regije, občine ali mesta in je hkrati močna gospodarska panoga. Ima pa tudi mnogo stranskih vplivov na okolje zaradi rabe energije, ustvarjanja škodljivih snovi, posegov v pokrajino, hrupa in posledic prometnih nesreč.

Mestu prijazen promet je tisti, ki je trajnostno naravnan. Je ekološko sprejemljiv in omogoča smiselno uporabo v prihodnosti. Je servisna storitev, ki omogoča meščanom mobilnost v najširšem pomenu besede. Je hiter, udoben, dostopen vsem in učinkovit.

V nalogi smo potrdili vse naše hipoteze. Dokazali smo, da promet v mestu ni prijazen. Načrtovanje prometnih ureditev je strokovno pravilno, probleme rešujejo postopno. Odgovorni uravnoteženo težijo k zmanjšanju prometnega onesnaževanja in istočasno ne zmanjšujejo mobilnosti v najširšem pomenu besede. Prometne zagate se uspešno rešujejo, ampak ne zaradi povečane ekološke zavesti meščanov, pač pa zaradi vedno bolj strokovnega dela odgovornih. Ugotovili smo, da se negativni vplivi cestnega prometa povečujejo, kljub številnim ukrepom, ter da je edina možna pot omejevanje osebnega avtomobilskega prometa ter preusmeritev tovornega prometa na obstoječe in načrtovane obvoznice. Potrdili smo domnevo, da se mnenje Celjanov o prometnih problemih ne sklada z mnenjem strokovnjakov, saj meščani pri predlogih in željah ne upoštevajo, nočejo priznati ali ne poznajo interesa širše skupnosti.

Kljub temu bo v prihodnje treba še veliko storiti na tem področju.

- Spremeniti bo potrebno potovalne navade. Z lokalnim zaposlovanjem, delom na domu in učinkovito računalniško infrastrukturo bi zmanjšali potrebe po prometu in transportu, ki sta namenjena prevozu na delovno mesto.
- V mestu bo treba pogosteje uporabljati javna prevozna sredstva, kolo ali pešačiti, uporabo avtomobila za kratke razdalje pa omejiti.
- Nujno bo dograditi pločnike in varne kolesarske poti do šol in stanovanjskih naselij.
- Posodobiti bo potrebno javni prevoz na vseh področjih in različne oblike javnega prevoza prijazneje povezati.
- Mesto bo potrebno narediti invalidom prijazno. Pri tem ne mislimo samo na gibalno ovirane, pač pa tudi na slabovidne, naglušne in umsko prizadete.
- Zaradi nizke ekološke zavesti ljudi bo potrebno fizično omejevati promet s prepovedmi. Po potrebi bi mestno središče razširili ali uvedli vstopne takse.
- Učinkoviteje bo treba preprečevati nedovoljeno parkiranje ter zniževati dovoljene hitrosti.
- Nadaljevati bo treba z javnimi informativnimi in izobraževalnimi kampanjami, ki bodo morale biti bolj prodorne.
- Celje bo potrebno z ustrezno ulično opremo turistom narediti bolj prijazno ter ga postaviti na svetovne spletne avtoceste.
- Za vse naštetu že danes primanjkuje finančnih sredstev. Sredstva, ki jih pridobimo od prometnega obremenjevanja okolja, bo potrebno namensko porabiti za izboljšanje stanja.
- Ker je promet pogoj za splošni gospodarski razvoj, ga je potrebno omejevati in regulirati pametno, strokovno in trajnostno na osnovi znanstvenih študij in ne politične prijaznosti.

Predlagane ukrepe bi bilo smiselno čim prej začeti uresničevati, saj "je promet tisti, ki vzpostavi ali podre trajnostno naravnost mesta". (Richard Rogers, arhitekt)

Viri in literatura

1. Bračič, V., Lah, A., Vrišer, I., (1993). *Sodobni svet II*. Maribor: Založba Obzorja.
2. Čas je za ekovožnjo. Zgibanka. Evropska komisija - predstavništvo v Republiki Sloveniji. Povzeto dne 12.1.2010 na URL naslovu <http://moc.celje.si/uprava/eko-gradivo.pdf>
3. Človekovo okolje. (1992). *Kako deluje?* Ljubljana: Tehniška založba Slovenije.
4. Dobrajc, K., Smeh, A. in Steblovnik, K. (2008). *Kolesarji - najšibkejši člen*. Raziskovalna naloga. Celje: III. osnovna šola Celje.
5. Foto šmarjak
6. Gaberšek, M. (2008). Mobilnost v Celju in trajnostna mestna prometna strategija. Prispevki s 5. okoljskega simpozija. Celje, 24. in 25. april 2008. Povzeto dne 22.1.2010 na URL naslovu <http://www.zelenaslovenija.si/images/stories/Simpoziji/Miran%20Gabersek.ppt?phpMyAdmin=c17d743756e697e1970fe63408d75c38>
7. Herbaj, E., A., (2009). Preventivne aktivnosti Policijske uprave Celje za večjo varnost v cestnem prometu. Povzeto dne 17.12.2009 na URL naslovu <http://www.fvv.uni-mb.si/dv2009/zbornik/clanki/herbaj.pdf>
8. Janc, M. in Navodnik, U. (2006). *Celjani in onesnaževanje okolja*. Raziskovalna naloga, mentor Mojmir Mosbrucker. Celje: MOC, Mladi za Celje. Povzeto dne 12.12.2009 na URL naslovu <http://www.knjiznica-celje.si/raziskovalne/4200607565.pdf>
9. Janc, M., et.al. (2006). *Celjani in onesnaževanje okolja*. Raziskovalna naloga, mentor Mojmir Mosbrucker. Celje: Heureka.
10. Kolesarske poti v savinjski regiji, analiza stanja in predlog razvoja. (2009). Razvojni center Celje, Planiranje d.o.o. Celje: RC Celje.
11. Krajnc, R. (2006). Celje ob tretji razvojni osi, v 8. slovenski kongres o cestah in prometu, Portorož, 25. do 27. oktobra 2006. Povzeto dne 7.2.2010 na URL naslovu <http://www.drc.si/LinkClick.aspx?fileticket=O9ZKnYt4D24%3D&tabid=83&mid=416>
12. Odlok o ureditvi prometa v Mestni občini Celje, Uradni list RS, št. 87/1999 z dne 28. 10. 1999. Povzeto dne 12.1.2010 na URL naslovu <http://www.uradni-list.si/1/content?id=22470>
13. Ozaveščenost javnosti o vplivih prometa na okolje. Povzeto dne 4.2.2010 na URL naslovu http://kazalci.arso.gov.si/?&ind_id=63&data=indicator
14. Pirc, M. (2010). V Celju kar 30 taksi služb. Večer.com, 27.2.2010. Povzeto dne 2.3.2010 na URL naslovu <http://web.vecer.com/portali/vecer/v1/default.asp?kaj=3&id=2010022705516287>
15. Pogačnik, A., (1992). *Urejanje prostora in varstvo okolja*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
16. Premšak, M. (2008). Z evrom do nakupovalnih centrov. Povzeto dne 12.12.2009 na URL naslovu http://nepremicnine.si21.com/Novice_iz_sveta_nepremicnin/1.html
17. Promet kot grožnja okolju in kot gibalno razvoju. Prispevki s 5. okoljskega simpozija. Celje, 24. in 25. april 2008. Povzeto dne 22.1.2010 na URL naslovu <http://www.zelenaslovenija.si/simpozij-2008/94-prispevki-simpozija-2008>
18. Rovšnik, M. (2008). *Železnica in javni potniški promet*. Prispevki s 5. okoljskega simpozija. Celje, 24. in 25. april 2008. Povzeto dne 22.1.2010 na URL naslovu <http://www.zelenaslovenija.si/images/stories/Simpoziji/Rovsnik%20Milos.ppt?phpMyAdmin=c17d743756e697e1970fe63408d75c38>
19. Servis 48, interaktivni spletni portal za občane Celja za ustvarjanje boljše in lepše podobe mesta, na spletnih straneh www.servis48.si.
20. Sjekloča, M. (2008). Avtomobili kot ogledalo družbe. Celjan, 18.6.2008. Povzeto dne 1.2.2010 na URL naslovu http://www.markosj.net/promet_onesnazuje.htm
21. Tomič, T., Vrenko, D. in Kletečki, D. (2007). *Invalidi v grajenem okolju celjskega mestnega jedra*. Raziskovalna naloga, mentor Mojmir Mosbrucker. Celje: Heureka.
22. Uršič, M. in Hočevar, M. (2007). *Protiurbanost kot način življenja*. Ljubljana: FDV.