

VELENJE – IDEALNO MESTO Z IZZIVI NA PODROČJU PROMETA

Maruša Goluža

Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti, Geografski inštitut Antona Melika
marusa.goluza@zrc-sazu.si, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2011-1547>

mag. Katarina Ostruh

Mestna občina Velenje
katarina.ostruh@velenje.si

DOI: https://doi.org/10.3986/9789610502623_06

UDK: 911.375:656(497.4Velenje)

IZVLEČEK

Velenje – idealno mesto z izzivi na področju prometa

Velenje je zaradi svoje geografske lege in značilnosti trga dela obremenjeno tako z osebnim kot tudi s tovrnim prometom. Namen prispevka je raziskati ustreznost prometne infrastrukture za tovorni promet in analizirati dostopnost Velenja z različnimi prevoznimi sredstvi za osebni promet. Ugotovili smo, da je avtomobil najbolj konkurenčno prevozno sredstvo za delovno mobilnost v in iz mesta. Obstoječa prometna infrastruktura v Velenju za tovorni promet ni najbolj ustrezna. Osebni in tovorni promet sta tako velika okoljska obremenitev za »idealno mesto«, ki je bilo zasnovano kot kakovostno bivalno okolje. Na koncu prispevka smo kritično ovrednotili načrte na področju prometa v Velenju. Tretja razvojna os, ključni infrastrukturni projekt v Velenju za prihodnost, je po eni strani zelo težko pričakovana v gospodarstvu in bo prometno razbremenila mestno središče, po drugi strani pa obstaja nevarnost, da težav s prometom ne bo rešila, ampak se bodo le premestili na mestno obrobje.

KLJUČNE BESEDE

prometna dostopnost, delovna mobilnost, javni potniški promet, tovorni promet, industrijsko mesto, prometna geografija

ABSTRACT

Velenje – Ideal city with challenges in transport infrastructure

Velenje is significantly burdened with personal and freight transport due to its geographical location and the labor market characteristics. The purpose of this paper is to analyze the adequacy of transport infrastructure for freight transport and accessibility of Velenje for daily mobility. The analysis showed that car is the most efficient means of transport for workers and that the current state of transport infrastructure is barely acceptable for freight transport. »Ideal city«, that was planned as quality living environment is currently flawed with traffic impacts. At the end of this paper, we critically evaluated the pros and cons of the third development axis as the main transport project planned for the future in Velenje. It will be beneficial for the local economy and will improve quality of life in the city center. Yet, there is a risk that it will only replace the main traffic problems on the city outskirts instead of solving them.

KEY WORDS

transport accessibility, daily mobility, public transport, freight transport, industrial city, transport geography

1 Uvod

Razvoj Šaleške doline je odločilno zaznamovalo odkritje premoga v 19. stoletju, ki je spodbudilo industrializacijo. Spremljala jo je urbanizacija dolinskega dna, ki je korenito spremenila videz pokrajine. Premog pa ni postal le najpomembnejši urbanistični dejavnik v Šaleški dolini (Poles 2013), temveč je pomembno vplival tudi na prometno dostopnost Velenja. Velenje je bilo v času pred drugo svetovno vojno gospodarsko in družbeno v senci Šoštanja kot tradicionalnega središča Šaleške doline. Šele po letu 1955 je takratno »Novo Velenje« dobilo status mestnega naselja (Martinšek 2006). Načrt zanj je izdelal urbanist Janez Trenz, ki si je Velenje zamišljal kot modernistično mesto in je združeval arhitekturne smernice Howardovega vrtnega mesta in Le Corbussierjevega zračnega mesta. Vizija mesta Velenje je bila zgraditi »idealno mesto idealnega družbenega reda«, oziroma urejenega bivališča za rudarje (Martinšek 2006). Leta 1959 je bila otvoritev novega mestnega središča. Zaradi obilice zelenja, pešpoti, svoje zračnosti, čistoče in komunalne urejenosti je Velenje veljalo za poseben urbanistični dosežek (Poles 2013). Čeprav so mnogi Velenje zaradi arhitekturnih prvin poimenovali kar »idealno mesto«, je promet veskozi ostajal šibka točka Velenja, kar lahko pripišemo neustrezni lokalni in državni prometni politiki, ki nista ustrezno sledili razvoju mesta.

Cesta skozi Hudo luknjo je bila zgrajena leta 1826, v drugi polovici 19. stoletja pa je bila zgrajena tudi železniška povezava, ki je povezala Velenje z Dravogradom in Celjem (Podgornik in sodelavci 2016). V šestdesetih letih 20. stoletja so se pojavile težnje po združitvi mestnega središča in stanovanjskega dela mesta, ki sta se med seboj ločila po morfoloških značilnostih, poleg tega pa ju je razdvajala tudi železnica. Tedanja kriza v rudarstvu, nizka cena premoga in nekonkurenčnost železniške povezave med Velenjem in Dravogradom so botrovali temu, da je bila leta 1968 proga ukinjena in odstranjena (Martinšek 2006). Tako je Velenje z železnico ostalo povezano le še »navzdol«, proti Celju.

Kljub relativno slabim železniškim in cestnim povezavam Velenje danes sodi med pomembnejša slovenska industrijska izvozna središča (Nared in sodelavci 2016; Nared in sodelavci 2017). Velenje je tudi močno zaposlitveno središče (Nared in sodelavci 2016), ki prerašča v regionalni savinjsko-šaleški center z razvito trgovino in ostalimi upravnimi, izobraževalnimi ter drugimi dejavnostmi. Velenje ima tudi status mestne občine (Podgornik in sodelavci 2016). Prometno problematiko v samem mestu občina že zdaj zelo dobro rešuje s trajnostnimi oblikami prometa, spodbujanjem kolesarjenja, pešačenja in z brezplačnim mestnim javnim avtobusom Lokalca. Precej slabše pa so povezave Velenja s širšim državnim prometnim sistemom.

Namen prispevka je raziskati trenutno vlogo Velenja v širšem slovenskem prometnem sistemu in ugotoviti, kako je Velenje povezano s prometnicami tako z vidika potniškega kot tudi tovarnega prometa. Pri potniškem prometu želimo preveriti tako dostopnost Velenja z osebnim avtomobilom kot tudi z javnim potniškim prometom (avtobus, vlak). Raziskavo o dostopnosti Velenja bomo omejili na tiste kraje, ki so gospodarsko najtesneje povezani z Velenjem. Raziskavo bomo izvedli ločeno za potniški in tovarni promet. Kraje, ki so najtesneje povezani z Velenjem, bomo opredelili na podlagi dostopnih podatkov o delovni mobilnosti. Na tistih povezavah, kjer dnevno v Velenje in iz Velenja potuje največ delavcev (skupno nad 1000), bomo primerjali potovalne čase z vlakom, avtom in avtobusom. Tovarni promet bomo obravnavali z vidika primernosti trenutne infrastrukture in ključnih problemov, ki jih ta predstavlja za tovarni promet, ki je ključnega pomena ne le za gospodarstvo v Velenju, ampak tudi sosednjih regij – čez Velenje namreč poteka večina tranzitnega tovarnega prometa tudi s Koroške. Na koncu bomo kritično ovrednotili ključne izzive na področju prometa v Velenju.

2 Položaj Velenja v slovenskem prometnem sistemu

Slovenija je bila v preteklosti na področju prometa izrazito usmerjena v izgradnjo cest, medtem ko je bilo načrtovanje železniškega in javnega potniškega prometa veskozi zapostavljeno (Strategija ... 2017).

Izgradnja avtocestnega križa je tako najboljšejejši infrastrukturni projekt v Sloveniji, ki pa je Velenje zaobšel. Mesto Velenje je od avtocestne povezave, oziroma od V. vseevropskega prometnega koridorja, oddaljeno približno 17 km. Sama razdalja sicer ni tako velika, problematične so predvsem obstoječe regionalne ceste, ki so v izredno slabem stanju. Najbolj obremenjene cestne povezave so v smeri sever–jug, torej ceste, ki povezujejo Koroško regijo z osrednjo Slovenijo. Posledica velike obremenjenosti so pogosti prometni zastoji na glavnih mestnih vpadnicah v Velenje, pa tudi v samem mestu. Velika je tudi obremenjenost cest v smeri zahod–vzhod, ki povezujejo Velenje s sosednjim Šoštanjem (Podgornik in sodelavci 2016).

Velenje sodi med tako imenovana sekundarna središča, ki naj bi jih na vseevropske koridorje navezovale razvojne osi. Tretja razvojna os je bila zamišljena kot strukturni projekt, ki naj bi z izboljšanjem prometne infrastrukture povečal gospodarsko konkurenčnost in dostopnost širšega območja ob osi, od avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca, Velenja, Celja, Novega mesta proti Karlovcu (Projekt ... 2007). Velenje, ki ima že zdaj relativno razvit industrijski sektor, tretjo razvojno os rabi predvsem z vidika boljše prometne dostopnosti, varnosti in preusmeritve tovornega prometa, ki trenutno poteka ob mestnem središču (Podgornik in sodelavci 2017). Čas izgradnje tretje razvojne osi se ves čas odmika zaradi številnih konfliktov, ki so nastali ob umeščanju vzdolž celotne predvidene trase. Obstoječe prometne povezave, ki Velenje povezujejo z avtocesto in z drugimi središči, kot so Slovenj Gradec, Celje, Ljubljana, so slabe tako za osebni in javni potniški promet kot tudi za tovorni promet. Skozi Velenje, neposredno ob stanovanjskih površinah, poteka z osebnim in tovrnim prometom najbolj obremenjena prometnica (Šaleška cesta), ki negativno vpliva na kakovost življenja v mestu zaradi obremenjenosti s hrupom, onesnaženosti in prometnih zastojev (Podgornik in sodelavci 2016).

Železniške povezave Velenja in ostalih slovenskih mest so prav tako pomanjkljive. Med Celjem in Velenjem poteka tako imenovana savinjska železnica, ki je bila zgrajena leta 1891. Leta 1899 so odsek podaljšali do Dravograda, a so del med Velenjem in Otiškim Vrhom leta 1968 ukinili in demontirali. S tem je Velenje trajno izgubilo železniško povezavo s Koroško in naprej proti Avstriji, Koroška pa je prav tako izgubila železniško povezavo z osrednjim delom države. Cesta, ki je ostala in ki je pravzaprav edina povezava Koroške v smeri proti jugu, je na marsikaterih odsekih zelo slaba, predvsem pa je manj primerna za tovorni promet. Del železniške proge med Celjem in Velenjem še obratuje in je za Velenjčane, ki se dnevno vozijo v smeri proti Celju sicer alternativna oblika prevoza, ki pa je v primerjavi s časom vožnje z avtomobilom precej nekonkurenčna (Podgornik in sodelavci 2016). Velenje tako ostaja slabo dostopen, samostojen »žep«, razpet med Celjem, kot tradicionalnim regijskim središčem in samostojno entiteto Koroško, tako v prostorskem kot tudi v kulturno-zgodovinskem smislu (Martinšek 2006).

3 Prometna dostopnost Velenja

V strokovni literaturi prevladuje mnenje, da dobre prometne povezave prispevajo k enakomernejšemu prostorskemu in gospodarskemu razvoju (na primer EPRP 1999; Dühr in sodelavci 2010; Bela knjiga ... 2011). Kot eden izmed dejavnikov, ki pripomorejo k doseganju večje gospodarske rasti in prostorske kohezije, je prometna infrastruktura pomembna sestavina strateških razvojnih dokumentov tako na nadnacionalni (na primer EPRP 1999) kot tudi na nacionalni (OdSPRS 2004) ravni. Prometnica, ki bi razbremenila mestno središče in ki bi bila bolj primerna za tovorni promet, zagotovo ne bi le izboljšala pogojev za obstoj in razvoj gospodarstva v Velenju, temveč tudi izboljšala življenjske pogoje v mestnem središču.

Stanje in kakovost prometne infrastrukture na eni strani vplivata na regionalni razvoj, zgradbo urbane sistema in na druge procese v širši regiji (Bole 2004, 2011), hkrati pa vplivata tudi na mobilnost prebivalstva (Nared in sodelavci 2012). Obseg in način prevažanja ljudi in blaga sta močno odvisna od prometne infrastrukture. Dobre cestne povezave spodbudijo uporabnike k uporabi osebnega avtomobila

za vožnjo na izbrani cilj, podobno pa tudi dobro organiziran javni potniški promet, ki je po času potovanja konkurenčen osebnemu avtomobilu, spodbuja ljudi k uporabi javnega potniškega prometa (Nared in sodelavci 2012). Prometna infrastruktura s tem sodi med tiste dejavnike, ki ugodno ali neugodno vplivajo tako na gospodarski razvoj kot tudi na prebivalstveno strukturo kraja in na okolje. V tem poglavju bomo najprej na podlagi podatkov o delovni mobilnosti ugotovili, s katerimi mesti je Velenje najtesneje gospodarsko povezano. Podatke o delovni mobilnosti smo izbrali zato, ker ravno dnevni vozači na delo ustvarjajo najpomembnejše prometne tokove (Nared in sodelavci 2012). Nato bomo preverili, kakšne možnosti potovanj med izbranimi kraji in Velenjem z osebnim avtomobilom, avtobusom in vlakom omogoča obstoječa prometna infrastruktura. V drugem delu poglavja bomo ocenili tudi obremenjenost in ustreznost trenutne prometne infrastrukture za tovorni promet. Na podlagi teh podatkov bomo v naslednjem poglavju skušali oceniti vpliv trenutnega stanja prometne infrastrukture na nadaljnji razvoj Velenja.

3.1 Metodologija

S podatki o delovni mobilnosti želimo najprej opredeliti kraje, v katere dnevno na delo potuje največ Velenjčanov in kraje, od koder se dnevno vozi največ ljudi na delo v Velenje. Podatke o delovni mobilnosti smo pridobili na Statističnem uradu Republike Slovenije. Uporabili smo zadnje dostopne podatke, ki so iz leta 2018 in sicer za občine, od koder se na delo vozi v Velenje več kot 100 ljudi in občine, v katere se iz Velenja vozi več kot 100 ljudi.

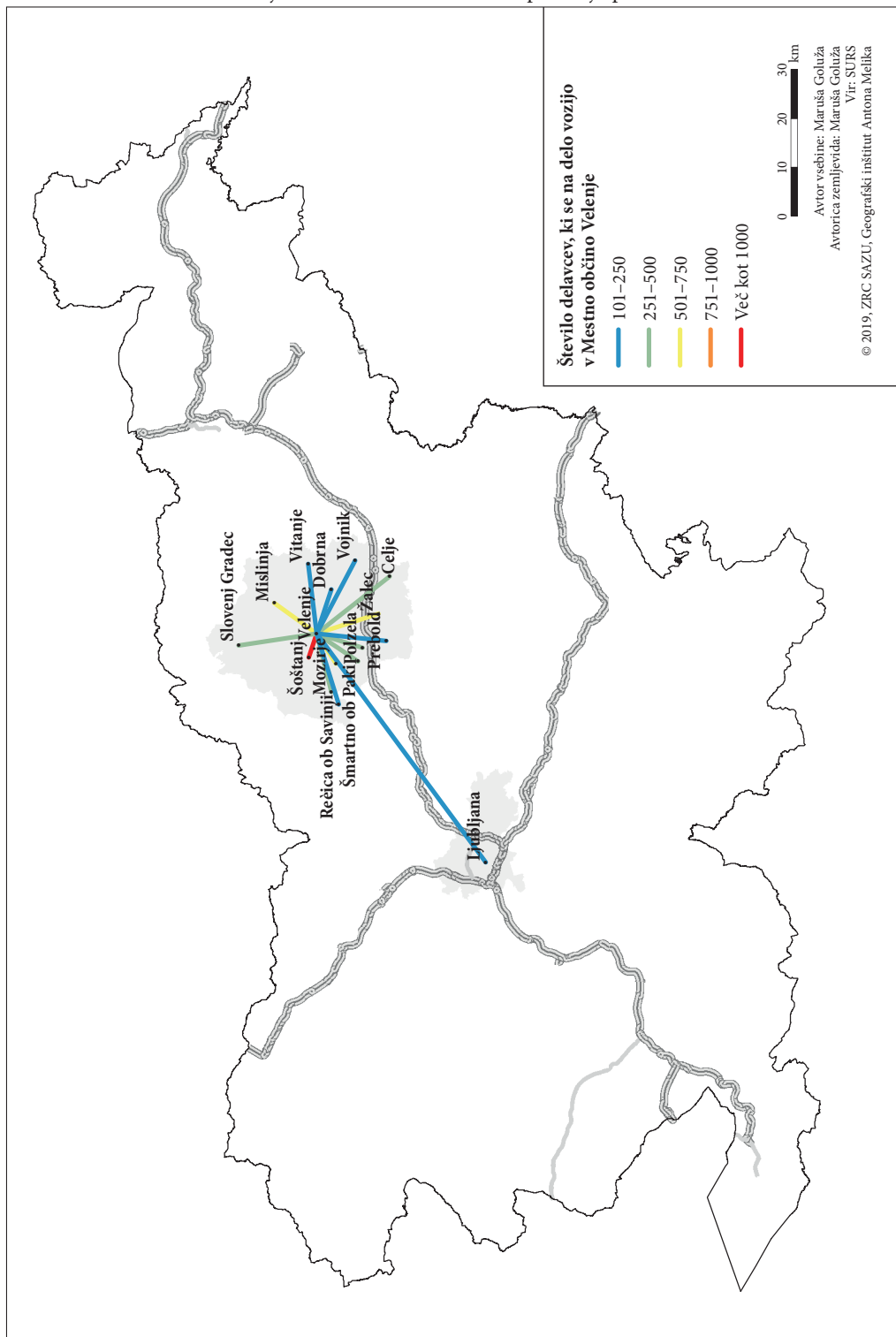
Iz obeh kart (slika 1, slika 2) vidimo, da prevladuje smer delovne mobilnosti: 1) proti jugu in avtocesti (Celje, Žalec, Polzela, Prebold, Ljubljana, Maribor), 2) proti zahodu (Šoštanj, Šmartno ob Paki, Mozirje) in 3) severno, proti Koroški (Slovenj Gradec, Mislinja). Pri tem moramo omeniti, da je potovanje delavcev s severne strani skozi Velenje še mnogo več, saj je cestna povezava skozi Velenje praktično edina povezava Koroške z osrednjo Slovenijo. Če seštejemo število voženj, ustvarjenih zaradi delovne mobilnosti, v Velenje in iz Velenja, jih je več kot 1000 dnevno med Velenjem ter Šoštanjem, Celjem, Žalcem in Ljubljano. Na relacijah med Velenjem in temi kraji bomo v nadaljevanju raziskovali dostopnost z različnimi prevoznimi sredstvi. Tem krajem bomo dodali tudi Slovenj Gradec, saj se skupno na relacijah Velenje–Slovenj Gradec, Slovenj Gradec–Celje in Slovenj Gradec–Ljubljana, ki vse potekajo preko Velenja, dnevno vozi na delo krepko preko 1000 ljudi. Na podlagi podatkov o časih potovanj med kraji bomo ocenili konkurenčnost posamezne oblike prevoza. Nato bomo omenjene povezave preverili še z vidika tovrstnega prometa – kakšno je stanje teh prometnih povezav in v kolikšni meri so primerne za cestni in železniški tovorni promet. Na podlagi pridobljenih podatkov bomo v sklepnem poglavju ocenili, kaj obstoječa prometna infrastruktura pomeni za Velenje, njegovo gospodarstvo, prebivalstvo in okolje.

3.2 Potniški promet v in iz Velenja

V tem podpoglavju bomo preverili potovalne čase z osebnim avtomobilom, avtobusom in vlakom na izbranih relacijah: Velenje–Ljubljana, Velenje–Celje, Velenje–Žalec, Velenje–Šoštanj in Velenje–Slovenj Gradec. Potovalne čase z avtomobilom smo preverjali s pomočjo spletne strani Googlemaps, čase voženj z avtobusom in vlakom pa smo pridobili pri avtobusnem prevozniku Nomago in Slovenskih železnicah. Googlemaps je uporabno orodje zlasti za preverjanje potovalnih časov z avtomobilom, saj omogoča pregled realnih potovalnih časov v različnih delih dneva. To pomeni, da lahko bolj natančno predvidimo čas potovanja glede na realno stanje (in zastoje) na cestah v času prometnih konic. Ker nas zanima predvsem delovna mobilnost, bomo upoštevali naključen dan v času počitnic (29. 10. 2019). Le takrat namreč dobimo realno sliko o povezavah z javnim potniškim prometom, ki so na voljo delavcem. Potovalne

Slika 1: Delovna mobilnost v Mestno občino Velenje (Delovno ... 2018). ►

Velenje – idealno mesto z izzivi na področju prometa



čase smo preverjali v času jutranje in popoldanske prometne konice, ko je čas potovanja praviloma najdaljši v dnevju. Potovalne čase smo odčitavali na relacijah med avtobusnimi oziroma železniškimi postajami zaradi primerljivosti podatkov. Iskanje potovalnih časov smo prilagodili tako, da smo odčitali potovalne čase posameznega prevoznega sredstva s prihodom na cilj do 8. ure in potovalne čase prevoznih sredstev popoldne, med 14. in 17. uro. Pri avtobusu in vlaku smo odčitali tudi število voženj, ki so na voljo vozačem v jutranjem in popoldanskem terminu.

Potovalne čase smo prikazali v preglednici 1 in jih za lažjo predstavo grafično prikazali še v spodnjem grafikonu (slika 3). V grafikonu so prikazani povprečni časi potovanj s posameznim prevoznim sredstvom med Velenjem in izbranimi kraji.

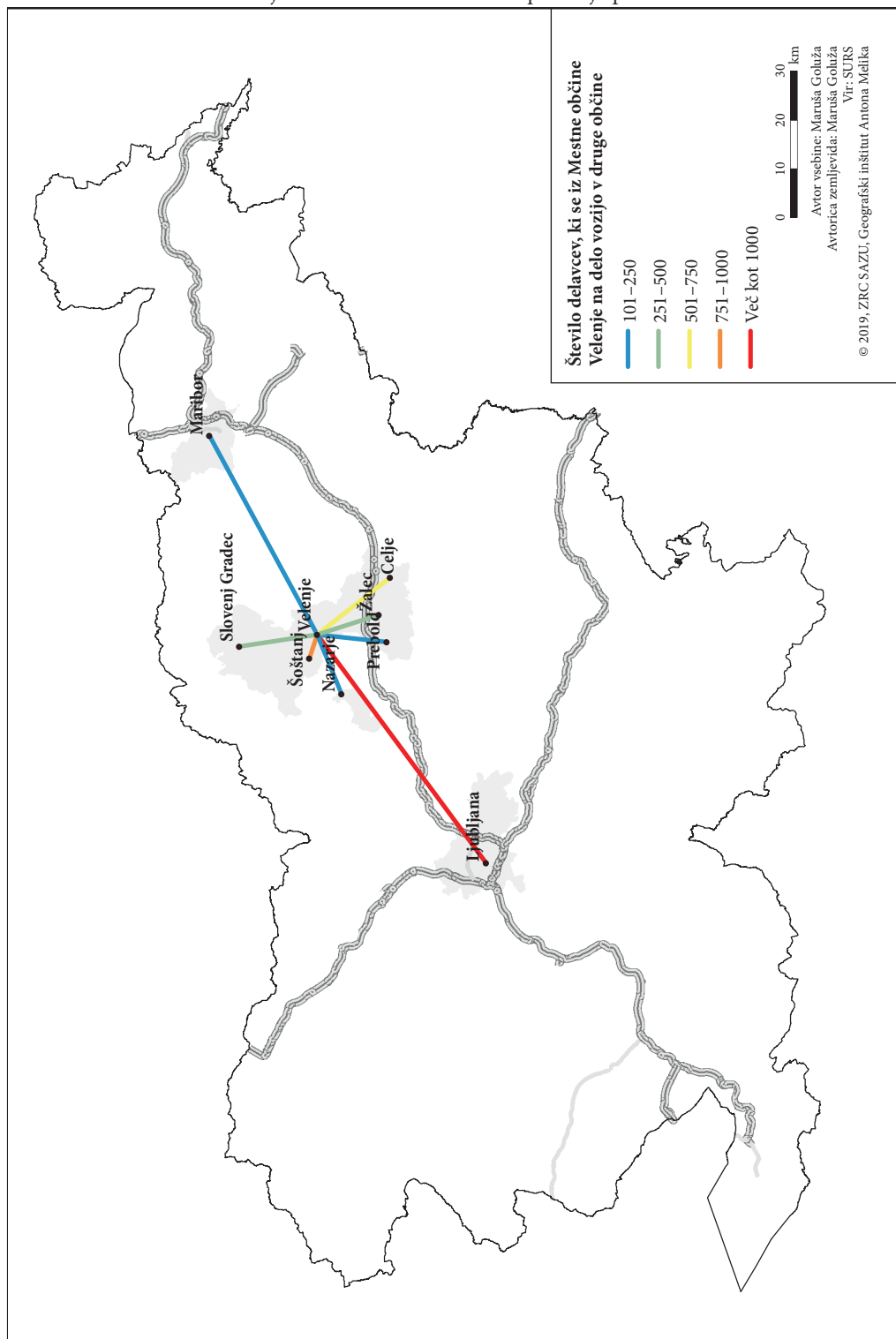
Prvi vidik kakovosti javnega potniškega prometa je njegova konkurenčnost v primerjavi z osebnim avtomobilom. Nared in sodelavci (2012) ocenjujejo, da javni potniški promet ni konkurenčen, če v primerjavi z osebnim avtomobilom ne ponuja ustreznih zadostne pogostosti voženj in hitrosti. Primerjava potovalnih časov z avtomobilom, avtobusom in vlakom je pokazala, da je na področju potniškega prometa Velenje najhitreje dostopno z avtomobilom. Izjema je le Šoštanj, ki ga z Velenjem najhitreje povezuje vlak. Na ostalih relacijah je vlak počasnejši od avtomobila in avtobusa. Vlak, ki je na relaciji Velenje–Šoštanj sicer časovno konkurenčen osebnemu avtomobilu, je za marsikoga kljub kratkemu času potovanja nepriljubljena opcija, saj je razpoložljivih voženj v jutranjem in popoldanskem času, ki so najprimernejše za zaposlene, relativno malo (trije termini voženj s prihodom do 8. ure in trije oziroma štirje termini z odhodom med 14. in 17. uro). Vožnja z vlakom do Ljubljane je zaradi vsaj enega prestopa, ki zelo podaljša čas potovanja, časovno popolnoma nepriljubljena izbira potovanja.

Drugi vidik, s katerim ocenjujemo kakovost javnega potniškega prometa, pa so standardi dostopnosti. Gabrovec in Bole (2006) standarde dostopnosti opredeljujeta glede na pogostnost voženj. Javni potniški promet ocenjujeta kot dober, če je pogostnost voženj ob delavnikih v času prometnih konic 30 minut ali manj, zunaj konic ob delavnikih pa do 1 ure. Ob sobotah in nedeljah bi morala biti pogostnost voženj največ 2 uri. Avtorja za redkeje poseljena območja in območja šibkejših prometnih povezav dopuščata tudi manjšo pogostnost voženj, vendar interval v konicah ne bi smel preseči 1 ure, zunaj delavniških konic pa 3 ur (Gabrovec in Bole 2006). Velenje je po pogostnosti voženj avtobusov najboljše prometno dostopno na relacijah Velenje–Slovenj Gradec, Velenje–Šoštanj in Velenje–Celje. Na teh relacijah so avtobusne povezave v prometnih konicah najštevilčnejše, pa tudi intervali med njimi so relativno kratki, večinoma manj kot 30 minut (Nomago 2019). Manj pogoste so povezave med Velenjem in Žalcem, kjer so tudi intervali med vožnjami nekoliko daljši, večinoma pa ne presegajo 1 ure. Najslabše je Velenje povezano z Ljubljano, kamor iz Velenja v jutranji konici peljeta le dva avtobusa, v obratni smeri pa nobeden. V popoldanski konici iz Velenja v Ljubljano prav tako ne pelje noben avtobus, iz Ljubljane proti Velenju pa trije, z intervali voženj na 50 oziroma 60 minut (Nomago 2019).

Železniških povezav med Velenjem in preučevanimi mesti (Ljubljana, Celje, Žalec, Šoštanj) je manj kot avtobusnih (največ trije v jutranji in največ štirje v popoldanski prometni konici). Ker gre za isto železniško progo (tako imenovana savinjska železnica), ki povezuje Velenje, Šoštanj, Žalec in Celje, je pogostost voženj vlaka med temi mesti enaka. Iz Velenja v preučevana mesta v jutranjih konicah peljeta samo dva vlaka, med katerima je več kot eno uro razmaka. Izjema je Šoštanj, kamor zaradi bližine do 8. ure zjutraj pripeljejo trije vlaki (med njimi je interval voženj 62 in 72 minut). V popoldanskih konicah iz Velenja peljejo štirje vlaki, med katerimi je od pol do ene ure časovnega razmaka. Proti Velenju iz preučevanih mest v jutranji prometni konici peljejo trije vlaki, med katerimi je več kot eno uro časovnega razmaka. V popoldanski prometni konici je časovni razmak med tremi vožnjami 34 oziroma 125 minut (Slovenske železnice, 2019). Železniška povezava Velenja z Ljubljano je zaradi najmanj enega prestopa in posledično močno podaljšanega časa potovanja, povsem nekonkurenčna.

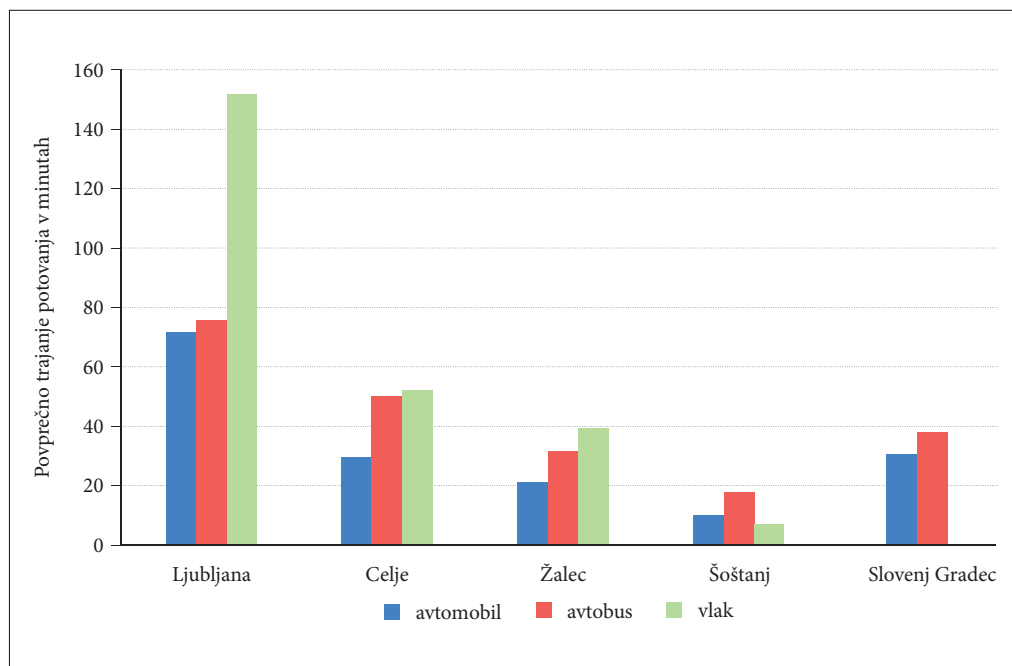
Slika 2: Delovna mobilnost iz Mestne občine Velenje (Delovno ... 2018). ►

Velenje – idealno mesto z izzivi na področju prometa



Preglednica 1: Potovalni časi med Velenjem in izbranimi ciljnimi naselji z avtomobilom, avtobusom in vlakom (vir: Googlemaps 2019; Nomago 2019; Slovenske železnice 2019).

povezava	razdalja (km)	avtomobil:		avtobus:		vlak:					
		prihod do 8. ure	odhod med 14. in 17. uro	prihod do 8. ure	odhod med 14. in 17. uro	prihod do 8. ure	odhod med 14. in 17. uro				
Velenje–Ljubljana	74	60–120	55–80	75–76	2	/	0	137	1	141–167	4
Ljubljana–Velenje		50–75	55–80	/	0	76	3	155	1	142–169	3
Velenje–Celje	24	24–35	24–35	43–64	6	43–52	5	49–50	2	49–53	4
Celje–Velenje		22–35	22–40	43–52	4	43–64	4	47–51	3	56–64	3
Velenje–Žalec	17	18–22	18–24	26–34	5	26–34	5	37–38	2	36–40	4
Žalec–Velenje		18–26	18–26	26–38	4	26–35	4	36–38	3	40–51	3
Velenje–Šoštanj	6	8–12	8–12	16–21	5	16–21	8	6–7	3	6–7	4
Šoštanj–Velenje		8–12	8–14	16–17	8	16–21	4	6–7	3	7	3
Velenje–Slovenj Gradec	25	26–35	24–35	41	6	41	8	Ni povezave	Ni povezave	Ni povezave	
Slovenj Gradec–Velenje		24–35	26–35	30–41	9	30–41	5	Ni povezave	Ni povezave	Ni povezave	



Slika 3: Primerjava potovalnih časov z avtomobilom, avtobusom in vlakom med Velenjem in izbranimi kraji (vir: Googlemaps 2019; Nomago 2019; Slovenske železnice 2019).

3.3 Tovorni promet

Tovorni promet predstavlja okoli 10 odstotkov motornega prometa na območju Velenja (Odperti ... 2018). Za tovorni promet sta najpomembnejši smeri sever–jug, torej povezava s Koroške proti osrednji Sloveniji in zahod–vzhod, povezava med Velenjem in Šoštanjem. Obstoječa cestna infrastruktura onemogoča prevoze težjih tovornih vozil zaradi slabih nosilnih zmogljivosti infrastrukture. Na nekaterih cestah so določene maksimalne osne obremenitve, na primer 8 ton na Cesti Františka Foita in na Partizanski cesti (proti Šoštanju), na Cesti talcev do Starega trga je največja skupna dovoljena masa tovornih vozil 3,5 ton. Na Koroški cesti je vožnja tovornih vozil prepovedana (Podgornik in sodelavci 2017). Ceste na nekaterih ključnih smereh so na določenih odsekih izjemno ozki in nevarni (na primer Huda luknja, cesta proti Polzeli ...). Ena ključnih pomanjkljivosti v Velenju je tudi odsotnost ustreznih postajališč in počivališč za tovorna vozila (Podgornik in sodelavci 2017), kar je z vidika zakonsko predpisanih počitkov za voznike tovornih vozil lahko precejšnja ovira. Ker gre glavna tranzitna pot čez Velenje po Šaleški cesti, torej tudi ob stanovanjskih soseskah, ima tovorni promet izrazito negativne vplive, ne le z vidika hrupa in onesnaževanja, ki ju povzročata, temveč tudi zaradi ogrožanja varnosti drugih udeležencev v prometu.

Velenje je s Savinjsko železnico povezano v smeri proti Šoštanju, ki se nadaljuje v Šmartno o Paki, Polzelo, Žalec in Celje. V Velenju sta dve železniški postaji, Velenje in Pesje. Železniška postaja Velenje je končna postaja regionalne železniške proge med Celjem in Velenjem. Namenjena je tako potniškemu kot tovornemu železniškemu prometu. Postajališče Pesje je namenjeno predvsem prebivalcem Pesja, območje pa ima tudi industrijski namen. V bližini postajališča je namreč železniško nakladališče. Trenutne razmere za tovorni železniški promet pa so v resnici precej slabe, saj železniška povezava med Velenjem

in Celjem ne omogoča tovornega prometa v večjem obsegu in ima tudi relativno šibko nosilnost. Obstoječo prognozo bi bilo treba posodobiti, da bi ustrezala sodobnim potrebam tovornega železniškega prometa (Podgornik in sodelavci 2017). Zastarela je tudi infrastruktura postajnih poslopij (Podgornik in sodelavci 2017). Železniška postaja v Velenju je vizualno neprivlačna in ne omogoča intermodalnosti, saj v neposredni bližini ni večjega urejenega parkirišča, kolesarskega parkirišča ali postajališča BICY (Podgornik in sodelavci 2017).

4 Razprava in prometne perspektive Velenja

Velenje sodi med središča regionalnega pomena z močnim gravitacijskim zaledjem. Je tudi tretje največje izvozno središče v Sloveniji (Nared in sodelavci 2016; Nared in sodelavci 2017), zato je za razvoj gospodarstva Velenja ključnega pomena zagotavljanje dostopnosti. Mesta, ki so z vidika delovne mobilnosti najbolj povezana z Velenjem, so Ljubljana, Slovenj Gradec, Celje, Žalec in Šoštanj. Prometne povezave med temi mesti so pomembne tako z vidika dnevne delovne mobilnosti kot tudi z vidika tovornega prometa. Tega ustvarjajo industrijska podjetja v Velenju, veliko pa je tudi tranzitnega tovornega prometa, ki poteka skozi mesto. V prispevku smo se osredotočili na prometno dostopnost Velenja z vidika potniškega in tovornega prometa. Na področju potniškega prometa smo preverjali konkurenčnost različnih oblik prometa (avtomobil, avtobus, vlak), na področju tovornega prometa pa smo ugotavljali primernost prometne infrastrukture za tovrstno obliko prometa (ceste, oprema, železnica). Avtomobil se je izkazal kot najbolj konkurenčna oblika prevoza v potniškem prometu, saj javni potniški promet ne časovno ne po pogostosti voženj ni najbolj privlačna izbira za potnike. Velika izguba za Velenje je bila v preteklosti demontirana železniška povezava Velenja s Koroško, saj je ravno vlak tisto prevozno sredstvo, ki običajno lahko po hitrosti konkurira avtomobilu. Poleg tega je železnica okolju bolj prijazna, pogosto pa tudi časovno hitrejša alternativa cestnemu potniškemu in tovrstnemu prometu.

Velenje je torej zelo slabo dostopno z javnimi prevoznimi sredstvi, zato največ prometa poteka po cestah. Tovorni in potniški promet, ki ga ustvarjajo dnevni vozači, si delijo skupno cestno infrastrukturo, ki pa dosega skrajne meje zmogljivosti in obremenjenosti. Obstoječa cestna infrastruktura v Velenju ne ustreza ne potrebam tovornega prometa ne potrebam lokalnega gospodarstva. Vprašljivi sta tako varnost kot tudi primernost obstoječih, za Velenje ključnih cestnih povezav. Prometni položaj Velenja v slovenskem prometnem sistemu naj bi močno izboljšala načrtovana tretja razvojna os. Prvotno je bila na tretji razvojni osi načrtovana poleg ceste tudi železnica (Projekt ... 2007), vendar pa se trenutno načrtuje le še cesta, ki bo, ko bo umeščena in zgrajena, razbremenila mestno središče Velenja. Na področju železniškega prometa v Velenju ni na vidiku nobenih izboljšav. Za vzpostavitev železniške povezave Velenje–Slovenj Gradec bi bilo treba popolnoma na novo določiti traso, ki bi realno upoštevala prostorske danosti in omejitve. Pričakovati oživitve nekdanje trase železniške proge, ki je nekoč povezovala Velenje in Dravograd, je utopično, saj je območje nekdanje železnice na območju Velenja deloma že pozidano. Na trasi nekdanje železniške proge Mestna občina Velenje načrtuje izgradnjo državne kolesarske povezave, ki se bo povezala z obstoječimi kolesarskimi povezavami po Mislinski dolini in z Dravsko kolesarsko potjo.

Velenje je bilo zasnovano kot idealno mesto. Sončno, zračno, prijazno prebivalcem za bivanje, delo, gibanje in počitek, vendar pa ima vsaj eno šibko točko: promet. Obstoječi prometni tokovi, ki potekajo skozi mesto, kazijo njegovo »idealno« podobo. Slaba prometna infrastruktura ogroža obstoj in nadaljnji gospodarski razvoj Velenja. Prevladujoč avtomobilski promet in tovorni promet zmanjšujeta kakovost bivalnega okolja v mestu s hrupom, onesnaževanjem in zmanjšano varnostjo v prometu. Trenutno stanje prometne infrastrukture sili Velenjčane in tiste, ki se vozijo na delo v Velenje, v uporabo cestnega avtomobilskega in tovornega prometa. Načrtovana tretja razvojna os je za Velenje po eni strani zelo pomemben projekt, saj se bo dostopnost Velenja z njo izboljšala, z njo pa bo prometno razbremenjeno tudi mesto. Obstajajo pa tudi nekatera tveganja, ki jih lahko prinese izboljšana cestna infrastruktura.

Osebni avtomobil bo z izboljšano cestno infrastrukturo postal še bolj privlačno prevozno sredstvo za dnevne vozače. Zaradi boljše dostopnosti in hitrejšega časa potovanj bodo vožnje na daljše razdalje postale še sprejemljivejše, s tem pa se bo verjetno še povečal promet proti Ljubljani. Nova cestna infrastruktura tudi ne rešuje problema obremenitev okolja zaradi cestnega avtomobilskega in tovornega prometa temveč ga le premešča na njegovo obrobje. Predvidena trasa tretje razvojne osi je vprašljiva tudi z okoljskega vidika in z vidika razvoja turizma in rekreacije. Potek ceste ob zelenih in rekreacijskih površinah na območju velenjskih jezer bo lahko moteč za obiskovalce tega območja, pa tudi za razvoj velenjskega turizma.

Za Velenje je modernizacija cestnih regionalnih povezav nedvomno nujna, kljub temu pa menimo, da se sodobno prometno načrtovanje ne bi smelo zanašati le na razvoj cestne infrastrukture. Glede na to da je Velenje že zdaj daleč najbolj obremenjeno z avtomobilskim prometom, bi bilo nujno razmišljati o izboljšanju možnosti za javne oblike prometa, predvsem o razvoju in posodobitvah železniškega omrežja. S tega vidika je opustitev ideje sočasnega načrtovanja ceste in železnice na tretji razvojni osi zamujena priložnost tako za Velenje kot tudi za slovensko prometno načrtovanje, ki bi s tem projektom lahko prekinilo tradicionalno prednostno načrtovanje in gradnjo cestne infrastrukture.

5 Zahvala

Prispevek je nastal v okviru raziskovalnega programa Geografija Slovenije (P6-0101) in programa financiranja mladih raziskovalcev, ki ju financira Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije, ter projekta Smart Commuting, ki ga sofinancirata Mestna občina Velenje (15 %) in program Interreg Srednja Evropa (85 %).

6 Literatura in viri

- Bela knjiga o transportu. Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Bruselj, 2011. Medmrežje: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SL:PDF> (2. 11. 2019).
- Bole, D. 2004: Dnevna mobilnost delavcev v Sloveniji. *Acta geographica Slovenica* 44-1.
- Bole, D. 2011: Spremembe v mobilnosti zaposlenih: primerjalna analiza mobilnosti delavcev v naj večja zaposlitvena središča Slovenije med letoma 2000 in 2009. *Acta geographica Slovenica* 51-1. DOI: 10.3986/AGS51104
- Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) po občinah prebivališča in občinah delovnega mesta po spolu, občine, Slovenija, 2018. Statistični urad Republike Slovenije. Ljubljana, 2018. Medmrežje: https://pxweb.stat.si/SiStatDb/pxweb/sl/10_Dem_soc/10_Dem_soc__07_trg_dela__05_akt_preb_po_regis_virih__10_07234_delovne_migracije/0723405S.px/ (2. 11. 2019).
- Dühr, S., Colomb, C., Nadin, V. 2010: European spatial planning and territorial cooperation. London. EPRP – Evropske prostorske razvojne strategije. V smeri uravnoveženega in trajnostnega razvoja ozemlja Evropske unije. Svet ministrov Evropske unije, Bruselj, 1999. Medmrežje: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Urbani-razvoj/351e32b0c1/a_epp1.pdf (2. 11. 2019).
- Gabrovec, M., Bole, D. 2006: Dostopnost do avtobusnih postajališč. *Geografski vestnik*, 78-2.
- Googlemaps. 2019. Medmrežje: <https://www.google.com/maps> (2. 11. 2019).
- Martinšek, D. 2006: Načrtovanje prostorskega razvoja Velenja od nastanka modernega mesta do danes. Diplomsko delo. Univerza v Ljubljani. Ljubljana. Medmrežje: <http://dk.fdv.uni-lj.si/dela/Martinsek-Drago.PDF> (2. 11. 2019).
- Nared, J., Bole, D., Gabrovec, M., Geršič, M., Goluža, M., Razpotnik Visković, N., Rus, P. 2012: Celostno načrtovanje javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji. *Georitem* 20. Ljubljana.

- Nared, J., Bole, D., Breg Valjavec, M., Ciglič, R., Goluža, M., Kozina, J., Razpotnik Visković, N., Repolusk, P., Rus, P., Tiran, J., Černič Istenič, M. 2017: Centralna naselja v Sloveniji leta 2016. *Acta geographica Slovenica* 57-2. DOI: <https://doi.org/10.3986/AGS.4606>
- Nared, J., Bole, D., Breg Valjavec, M., Ciglič, R., Černič Istenič, M., Goluža, M., Kozina, J., Lapuh, L., Razpotnik Visković, N., Repolusk, P., Rus, P., Tiran, J. 2016: Policentrično omrežje središč in dostopnost prebivalstva do storitev splošnega in splošnega gospodarskega pomena. Končno poročilo. Medmrežje: https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOP/Dokumenti/Urbani-razvoj/b1debbb47c/policentricno_omrezje.pdf (2. 11. 2019).
- Nomago – Avtobusni vozni red. Ljubljana, 2019. Medmrežje: <https://www.nomago.si/avtobusne-vozovnice/vozni-red> (2. 11. 2019).
- Odpri podatki Slovenije. Prometne obremenitve od leta 1997 dalje: Povprečni letni dnevni promet za leto 2018. Medmrežje: <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev> (4. 12. 2019).
- OdSPRS – Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. Ljubljana, 2004. Medmrežje: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=STRA12#> (2. 11. 2019).
- Podgornik, T., Jazbinšek, M., Vehovec, A., Zgonec, K., Trošt, D., Jelenc, M. 2017: Celostna prometna strategija Velenja. Medmrežje: <http://sptm.si/wp-content/uploads/2019/04/Velenje-CPS-2017.pdf> (2. 11. 2019).
- Poles, R. 2013: Velenje, sprehod skozi mesto moderne. Velenje.
- Projekt celovitega razvoja območja tretje razvojne osi. Zvezek 1. Zbirno poročilo. Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko. Ministrstvo za okolje in prostor, Ljubljana, 2007.
- Slovenske železnice – vozni red. Ljubljana, 2019. Medmrežje: <https://www.slo-zeleznice.si/sl/> (2. 11. 2019).
- Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030. Ljubljana, 2017. Medmrežje: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republici-Sloveniji-do-leta-2030.pdf> (2. 11. 2019).