

Gimnazija Franca Miklošiča Ljutomer



Trajnostna mobilnost v občini Puconci

Raziskovalna naloga s področja geografije

Avtorici: Lia Bauer in Maša Škrget

Razred: 3. c

Mentorica: Simona Pihlar, prof. geografije in zgodovine

Ljutomer, marec 2023

Zahvala

*Iskreno se zahvaljujeta mentorici Simoni Pihlar, prof. geografije in zgodovine,
ki naju je med raziskovanjem spodbujala in usmerjala.
Hvala za vse koristne nasvete, smernice in za zaupanje.*

*Tanji Bigec, prof. slovenščine, se zahvaljujeta
za lektoriranje najine raziskovalne naloge.*

*Hvala tudi vsem občanom Občine Puconci, ki so prijazno sodelovali pri anketiranju.
Nenazadnje pa sva hvaležni svoji družini in prijateljem, ki so naju s svojimi napotki in
predlogi podpirali in pomagali pri pisanju raziskovalne naloge.*

Kazalo vsebine

1	Uvod.....	9
1.1	Cilji in hipoteze raziskovalnega dela.....	9
2	Teoretične osnove	10
2.1	Trajnostna mobilnost	10
2.2	Trajnostna mobilnost v Sloveniji.....	11
2.3	Občina Puconci	11
2.4	Naravnogeografske značilnosti	12
2.5	Družbenogeografske značilnosti	13
2.5.1	Zgodovina občine Puconci.....	13
2.5.2	Občina Puconci danes	15
2.6	Prometno omrežje v občini Puconci.....	15
2.7	Zvišanje cen naftnih derivatov.....	17
3	Metode dela.....	17
3.1	Rezultati	17
3.1.1	Anketa o mobilnosti	17
3.1.2	Rezultati ankete	18
3.1.2.1	Spol	18
3.1.2.2	Starost.....	18
3.1.2.3	Ozaveščenost o pojmu »trajnostna mobilnost« glede na starostne skupine	19
3.1.2.4	Ozaveščenost o pojmu »trajnostna mobilnost« glede na stopnjo izobrazbe	19
3.1.2.5	Način prevoza pred energetske krizo in po njej.....	20
3.1.2.6	Pogledi anketirancev na mobilnost po zvišanju cen naftnih derivatov.....	21
3.1.2.7	Pogostost mobilnosti.....	21
3.1.2.8	Število osebnih avtomobilov v gospodinjstvu	22
3.1.2.9	Število ljudi v osebni avtomobilu	22
3.1.2.10	Ali zvišanje cen naftnih derivatov prinaša tudi pozitivne posledice?.....	23
3.1.2.11	Ali spodbujate razvoj trajnostne mobilnosti?	24
3.1.2.12	Prednosti uporabe trajnostnih načinov premikanja	24
3.1.2.13	Nadomestilo osebnega avtomobila.....	25
3.1.2.14	Razvoj prometne infrastrukture	25
4	Zaključki.....	26
4.1	Vrednotenje hipotez	26
4.2	Pomen raziskovalne naloge	26
5	Viri in literatura.....	29
6	Viri slik in tabel	30
7	Priloga	31

Kazalo slik

SLIKA 1: KARTA NASELIJ V OBČINI PUCONCI	12
SLIKA 2: RAZGLEDNICA OBČINE PUCONCI.....	13
SLIKA 3: EVANGELIČANSKA CERKEV PUCONCI.....	14
SLIKA 4: SPOMENIK SPAMETNOSTI	14
SLIKA 5: SPOMINSKI STEBER	14
SLIKA 6: VOZNI RED VLAKOV V NASELJU PUCONCI IN MAČKOVCI	15
SLIKA 7: ZEMLJEVID KOLESARSKE POTI OKUSOV IN KULTURE	16
SLIKA 8: ZVIŠANJE CEN NAFTNIH DERIVATOV.....	17

Kazalo grafov

GRAF 1: DELEŽ MOŠKIH IN ŽENSK MED ANKETIRANCI.....	18
GRAF 2: STAROSTNE SKUPINE ANKETIRANCEV	18
GRAF 3: OZAVEŠČENOST ANKETIRANIH GLEDE NA STAROSTNE SKUPINE.....	19
GRAF 4: OZAVEŠČENOST ANKETIRANIH GLEDE NA STOPNJO IZOBRAZBE	19
GRAF 5: VRSTA PREVOZA PRED ENERGETSKO KRIZO IN PO NJEJ	20
GRAF 6: POGLEDI ANKETIRANCEV NA MOBILNOST PO ZVIŠANJU CEN NAFTNIH DERIVATOV	21
GRAF 7: POGOSTOST MOBILNOSTI ANKETIRANCEV.....	21
GRAF 8: ŠTEVILO OSEBNIH AVTOMOBILOV V GOSPODINJSTVU	22
GRAF 9: ŠTEVILO LJUDI V OSEBNEM AVTOMOBILU	22
GRAF 10: POZITIVNE POSLEDICE ZVIŠANJA CEN NAFTNIH DERIVATOV	23
GRAF 11: SPODBUJANJE RAZVOJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI	24
GRAF 12: PREDLOGI ZA RAZVOJ TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V OBČINI PUCONCI	24
GRAF 13: NADOMESTILO OSEBNEGA AVTOMOBILA.....	25
GRAF 14: RAZVOJ PROMETNE INFRASTRUKTURE	25

Kazalo tabel

TABELA 1: CESTNA VOZILA V OBČINI PUCONCI LETA 2021	23
--	----

Povzetek

Trajnostna mobilnost predstavlja spremenjen pristop načrtovanja prometa in negativnih učinkov, ki jih povzroča cestni promet. Zaradi letnega naraščanja števila motoriziranih prevoznih sredstev na cestah, je vse težje zagotoviti varnost na cestah, omejiti problematiko onesnaževanja okolja in ozavestiti ljudi glede trajnostne uporabe vozil. Slovenska in evropska mesta zato v današnjem času dajejo velik poudarek pojmu trajnostna mobilnost.

V raziskovalnem delu bova predstavili trajnostno mobilnost v občini Puconci, o kateri smo se seznanili s pomočjo literature in opravljene metode anketiranja. Z analizo ankete smo ugotovili, da občani kot način prevoza pogosto uporabljajo osebni avtomobil za izpolnjevanje lastnih potreb po mobilnosti. Prav tako smo s pridobljenimi rezultati anketnega vprašalnika sestavili raznolike možnosti prometnega razvoja v občini Puconci.

Ključne besede: občina Puconci, anketiranje, razvoj, trajnostna mobilnost

Summary

Sustainable mobility presents a different approach to both traffic planning and the negative effects caused by road traffic. Due to the continuous annual increase in the number of motorised vehicles on the road, it is becoming more difficult to provide safety on the road, restrict environmental pollution and raise awareness of sustainable mobility. Slovene and European cities are nowadays placing great emphasis on the concept of sustainable mobility.

In this research paper, we present sustainable mobility in the Municipality of Puconci. We collected the information from literature and a survey. Through the analysis of the survey results, we discovered that the respondents often used a private car as the preferred means of transport to fulfil their mobility needs. The results were also used as a basis for the list of recommendations for further traffic development in the Municipality of Puconci.

Key words: Municipality of Puconci, survey, development, sustainable mobility

1 Uvod

»Razvita država ni tista, v kateri imajo revni avtomobile. Je tista, v kateri bogati uporabljajo javni promet.«

Enrique Penalosa

Za vsako skupnost so ključni promet, dostopnost do javnega prevoza in mobilnost. Od vseh je odvisno učinkovito premikanje ljudi in dobrin, s tem pa tudi kakovost življenja celotne skupnosti. Dobro razvit in uravnotežen prometni sistem pomembno prispeva h kakovosti bivanja in omogoča gospodarski razvoj. Kljub vsem navedenim prednostim se sodobna družba sooča s pomembno razvojno dilemo. Po eni strani želimo zagotoviti dostopnost in mobilnost, po drugi pa se želimo izogniti vsem negativnim vplivom. Ljudje se zadnja leta ob pogosti uporabi osebnih prevoznih sredstev teh vplivov vse bolj zavedamo.

Področje našega raziskovanja je trajnostna mobilnost na območju občine Puconci. Temo sva si izbrali, ker ena od naju biva na območju občine Puconci in to področje dobro pozna. Občina Puconci je znana po razpršenem reliefu, zato je priljubljena turistična točka. Najin namen je bil ugotoviti, kako dobro so ljudje na območju občine Puconci ozaveščeni glede trajnostne mobilnosti. Meniva, da je zelo pomembno ohraniti naravo, kot so jo poznali v preteklosti, in s tem zagotoviti visoko kakovost bivanja tudi v prihodnosti. Najin namen je bil prav tako poiskati možnosti in alternative razvoja same občine glede trajnostne mobilnosti, saj trajnostni razvoj zadovoljuje naše sedanje potrebe, ne da bi ogrožal prihodnje generacije in njihove možnosti, da zadovoljijo svoje potrebe. S pomočjo anketirancev sva poskušali poiskati možnosti, s katerimi bi občane pripravili do uporabe bolj trajnostnih načinov premikanja, kot so kolesarjenje, hoja, uporaba javnega potniškega prometa, odgovorna uporaba avtomobila in okolju prijaznih vozil.

1.1 Cilji in hipoteze raziskovalnega dela

Glavni namen raziskovalnega dela je ugotoviti, kakšne možnosti imajo prebivalci občine Puconci glede trajnostnega prevoza, hkrati pa najti rešitve, s katerimi bi izboljšali in prilagodili prometno infrastrukturo za uporabo le-te v vsakodnevem prevozu potnikov.

Cilji raziskovalnega dela so:

- predstaviti pojem trajnostna mobilnost;
- preučiti prometno infrastrukturo občine Puconci;
- raziskati osveščenost lokalnega prebivalstva glede trajnostne mobilnosti;
- raziskati, kako zvišanje cen goriv vpliva na vsakodnevno mobilnost;
- ugotoviti, če se je vidik glede uporabe trajnostne mobilnosti kaj spremenil po zvišanju cen goriva;
- raziskati pozitivne in negativne vidike zvišanja cene goriv;
- podati predlog za izboljšanje trenutnega stanja ter poiskati možnosti za uporabo trajnostnega načina mobilnosti.

Skladno s cilji smo si zastavili naslednje hipoteze:

- Pojem »trajnostna mobilnost« najbolje poznajo odrasli, stari med 20 in 39 let.
- Pojem »trajnostna mobilnost« najbolje poznajo tisti, ki imajo vsaj srednješolsko izobrazbo.
- Zvišanje cen naftnih derivatov je vplivalo na izbiro vrste prevoza.
- Na trajnostno mobilnost bi vplivala izgradnja kolesarskih poti.

2 Teoretične osnove

V tem poglavju smo se posvetili pregledu razpoložljive literature in poskusili narediti kratki povzetek pojma »trajnostna mobilnost«.

V nadaljevanju smo predstavili naravnogeografske in družbenogeografske značilnosti občine Puconci.

2.1 Trajnostna mobilnost

Človeštvo je v zadnjih desetletjih postalo svetovno pomembna sila kot primer preoblikovanja geografskega okolja, spreminjanja podnebja in zmanjševanja pestrosti biosfere. Po zasnovi okoljskega prostora je poraba naravnih virov in izpustov zdravju škodljivih plinov na prebivalca planeta okoli dvakrat nad trajno sprejemljivo količino. Sedanja razvojna tvorba človeštva ne upošteva biološke in geografsko omejene zmogljivosti, zato je netrajnostna. To pomeni, da globalno razvojni model in praksa ne delujeta v skladu z restrikcijo zmogljivosti sprejemanja izpustov in zaloge obnovljivih virov. Mesta, vasi in med drugim tudi vse večja in nenadzorovana rast prometa, predstavljajo žarišča okolijskega neravnovesja in načina materialnega delovanja, ki za okolje nima dolgoročne prihodnosti. (1)

Trajnostna mobilnost je izraz, ki ima več različnih definicij in obsega široko območje. V zadnjih letih izraz predstavlja spremenjen pristop k načrtovanju prometa in mobilnosti. Ta pristop zrcali prednost k poudarku rasti kakovosti življenja in razvijajoč sistem družbe. (2)

Z uporabo besede trajnost na okoljskem in gospodarskem področju želimo poudariti cilj zadovoljevanja potreb vseh ljudi po mobilnosti, spodbujati k uporabi javnega potniškega prometa, zmanjšati onesnaževanje okolja, zmanjšati izpust emisij toplogrednih plinov in posledično tudi hrup v mestih. Trajnostna mobilnost je tista, ki je hkrati okoljsko sprejemljiva, socialno pravična in spodbuja razvoj gospodarstva. Z ukrepi prometne politike moramo zagotoviti, da je potreba vsakogar po premikanju zadovoljena, vendar ob nižjih stroških in manjših stranskih učinkih, tveganju in porabi naravnih virov.

Evropska unija že več let opozarja, da je promet kljub velikemu napredku in dvigu življenjske ravni postal resna grožnja okolju in kakovosti življenja ljudi v mestih. Zato je v zadnjih letih velik poudarek na trajnostni mobilnosti, ki je bolj usmerjena v nemotorizirane in okolju prijaznejše načine potovanja, kot so kolesarjenje, pešačenje in uporaba javnih transportnih sredstev. V prihodnosti se bodo zato mesta usmerila k spodbujanju uporabe javnega potniškega prometa. (3)

Če povzamemo vse definicije pojma trajnostna mobilnost, lahko rečemo, da trajnostna mobilnost predstavlja ne samo uporabo bolj ekoloških transportov (kolesarjenje, hoja, javni potniški promet, električni avtomobili), temveč daje poudarek boljši kakovosti življenja prebivalcev. Z zmanjšanjem prometa v mestih, ki je glavni onesnaževalec okolja, bi se izboljšalo ozračje – zrak, ki ga prebivalci vsakodnevno dihalo, s tem bi se izboljšalo ne samo življenje prebivalcev, temveč bi se zmanjšali tudi zastoji in prometne nesreče. Mesta lahko zmanjšajo promet v mestnih središčih na več načinov: zaprejo del mesta, ki je prepovedan za motorna vozila, vzpostavijo okolijsko cono, kjer za vstop v del mesta vozniki plačajo, ali so vstopi urejeni z drugimi metodami (časovne omejitve, prepovedi). (4)

2.2 Trajnostna mobilnost v Sloveniji

V Uradnem listu Republike Slovenije št. 58/2006 je zapisano, da živimo v času globalizacije in da se s tem razdalje med nami vedno bolj zmanjšujejo, hkrati pa se mobilnost ljudi, kapitala in blaga povečuje. Izginjajo predvsem meje, poleg tega pa je v razmahu predvsem integracija. S prometno politiko nameravajo strokovnjaki zagotoviti pogoje za optimalno mobilnost v Sloveniji. (5)

Promet je osnova za gospodarski razvoj države, zato lahko rečemo, da je ena od temeljnih medresorskih komunikacij. Oblikovanje in razvoj prometne politike določata položaj in vlogo prometa v celotnem gospodarstvu. Širše družbeno okolje vpliva predvsem na uspešnost uresničevanja prometne politike, zato moramo pri načrtovanju te politike upoštevati gospodarsko, socialno in kulturno okolje. (5)

Velika prednost Slovenije predstavlja geografsko prometni položaj v okolju povezane Evrope in globalnih gospodarskih trendov. Slovenija lahko z razvojem celovitih logističnih storitev pokrije delež povpraševanja po teh storitvah v srednji, južni in jugovzhodni Evropi. Razvoj pristaniških in prevoznih storitev prav tako omogočata Jadransko in Sredozemsko morje s Sueškim prekopom. (5)

Analiza slabosti in prednosti ter izzivov in nevarnosti (SPIN) na področju prometa in prometne infrastrukture v Sloveniji kaže številne prednosti in izzive, ki jih velja izkoristiti, in opozarja na nekatere slabosti in nevarnosti, ki jih z ukrepi prometne politike želimo preprečiti ali vsaj zmanjšati njihove vplive in posledice. Veliko prednost predstavljajo geografska lega, izhod na Jadransko morje z razvitim pristaniščem ter relativno močan transportni sektor (predvsem cestni).

Prometna politika bo ukrepe glede kolesarskih stez in pešpoti izmerila s povečanjem neprekinjenih kolesarskih stez, povečanjem števila uporabnikov javnega potniškega prometa, zmanjšanjem onesnaženosti zraka v središčih mest in prav tako posledično zmanjšala število kolesarskih prometnih nesreč. (5)

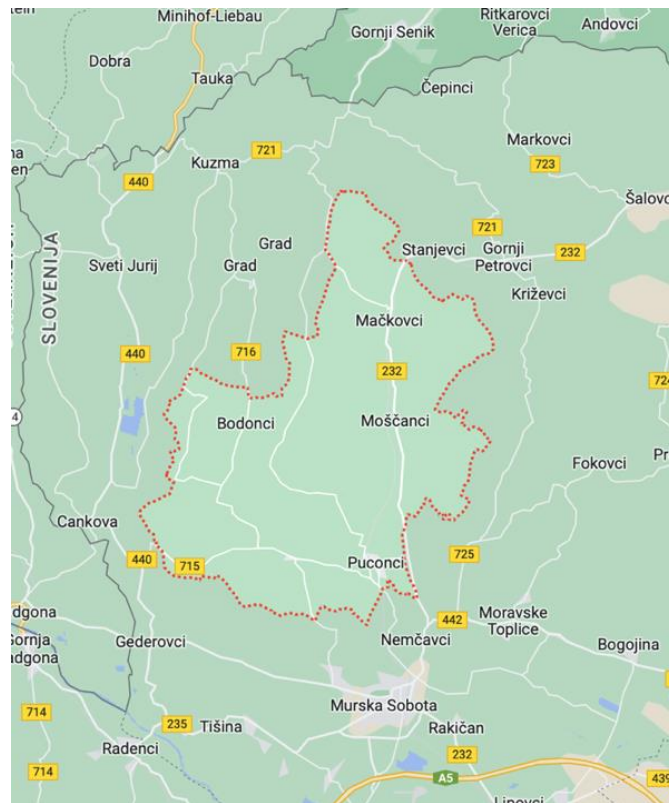
Splošni cilj prometne politike ni le izboljšanje prometne infrastrukture, temveč izboljšanje kakovosti življenja ljudi, optimalno izkoriščanje razpoložljivih virov, povečanje prometne varnosti ter hkrati medsebojno dopolnjevanje javnega potniškega prometa, hoje, kolesarjenja in uporabe avtomobila. (5)

2.3 Občina Puconci

Občina Puconci je bila ustanovljena leta 1995 in je ena največjih na območju severovzhodne Slovenije. Obsega 23 naselij: Beznovci, Bodonci, Bokrač, Brezovci, Dankovci, Dolina, Gorica, Kuštanovci, Lemerje, Mačkovci, Moščanci, Otovci, Pečarovci, Poznanovci, Predanovci, Prosečka vas, Puconci, Puževci, Strukovci, Šalamenci, Vadarci, Vaneča in Zenkovci. Ravno na območju občine Puconci si Ravensko in Goričko podajata roko. Obsega tudi del Krajinskega parka Goričko.

Trajnostna mobilnost v občini Puconci

Sedež občine je v Puconcih, ki so hkrati tudi njeno gospodarsko, izobraževalno in kulturno središče. Ima približno 6.500 prebivalcev. (6)



Slika 1: Karta naselij v občini Puconci

2.4 Naravnogeografske značilnosti

Občina Puconci leži na severovzhodu Slovenije in spada k pokrajini Prekmurje. Površina občine znaša 107,6 kvadratnih kilometrov. Najvišja točka je Praponek s 397, 30 metrov nadmorske višine. Podnebje je celinsko s povprečno letno temperaturo med 9 in 10 °C. Povprečna januarska izoterma znaša – 2,4 °C, julijska pa okoli 20 °C. Začetna količina padavin je približno 800 mm z rahlim viškom poleti. Od 30 do 55 dni je površje pokrito s snegom.

Puconci so gručasto in ravninsko naselje, kjer se prepletata Ravensko in Goričko. Skozi naselje teče Puconski potok, ki se izliva v reko Ledavo. Nastalo je ob potoku ter okoli evangeličanske cerkve na robu prekmurske ravnine, v naravnem zavetju med dvema terasama, ki ščitita vas pred mrzlimi severovzhodnimi vetrovi.

V občini Puconci se srečujeta ravninski in gričevnat svet. Na poti po občini lahko opazimo številne travnike, kjer so tla najprimernejša za kmetijsko izrabo zaradi napajanja Puconskega potoka, ki je v preteklosti tudi poplavljal. Zelo turistično privlačni so številni izviri, kot so izvir Mrzlek med Moščanci in Dolino, izvir Zdrava Voda v Prosečki vasi in izvir Pernjek med Šalamenci in Vanečo. Ljubitelji narave najdejo tukaj veliko gozdov, ki krasijo velika gričevja in prekmurske ravnine. Zelo razgiban relief onemogoča izgradnjo velikih prometnic, ki bi omogočile lažji pretok prometa, predvsem do večjih mestnih središč. (7)

2.5 Družbenogeografske značilnosti

V ravninskem delu je občina Puconci pretežno poljedelsko usmerjena, v višjih legah na Goričkem pa raste žlahtna trta in uspeva kakovostno sadje. Sicer pa se panoge kmetijstva prepletajo in lahko bi dejali, da se kmetje tu še niso povsem odločili, kaj je prednostna panoga kmetijstva in kaj je tisto, kar bi jim dajalo dovolj dohodka. Lepota narave, čisti zrak med širnimi gozdovi, področja brez industrije, ki bi onesnaževala ta del pokrajine, ponujajo veliko možnosti za razvoj podeželskega turizma, katerega zametki že so, treba je le nadaljevati z razvojem. Kulturno in razvedrilno dejavnost razvijajo kulturno turistična društva, pevski zbori, ljudske pevke in folklorna skupina. (6)

Društvena in klubska dejavnost je zelo razvita tudi na športnem področju, na katerem delujejo dve občinski ligi malega nogometa, Nogometni klub Kema Puconci, Namizno teniški klub Kema Puconci, Hokejski klub Triglav Predanovci in Ženski odbojgarski klub Kema Puconci. Velika pridobitev za nadaljnji razvoj športne dejavnosti in družabnega življenja je nova Zelena dvorana Puconci. (6)

Les je tu naravno bogastvo, ki daje veliko možnosti za predelavo in izdelavo lesenih izdelkov. V središču občine posluje uspešno podjetje Kema, ki zaposluje pretežno domačine. (6)

Občina ni bogata le z rodovitno zemljo, ki daje presežke; njeno največje bogastvo so gostoljubni in marljivi ljudje. Veliko bogastvo predstavlja odraščajoča mladina, ki ima odlične pogoje za pridobivanje znanja v OŠ Puconci, ki deluje na treh lokacijah in v sklopu katere deluje tudi vrtec na 5 lokacijah. (6)

Območje občine je prepleteno s preteklostjo in naravnimi danostmi, v kateri živijo plemeniti ljudje, ki so vas vedno pripravljeni sprejeti. (6)

2.5.1 Zgodovina občine Puconci

Z nastankom središča naselja okoli cerkve, domačini mu pravijo Varaš, se je naselje, ki se omenja že v 14. stoletju kot Monakfolu, začelo širiti proti severu.



Slika 2: Razglednica občine Puconci

Na območju Prekmurja, ki zajema tudi Občino Puconci, je v 17. stoletju divjala turška vojska, zato je naselje doživljalo težke čase zaradi škode z ropanjem, požiganjem hiš in pobijanjem ljudi.

Sočasno se je v vas in okolico začel širiti duh reformacije z vplivom fevdalcev Szechy in Batthyany. Protireformacija se je v občini Puconci uvedla v 18. stoletju, kot odredba cesarja Karla VI. in trajala dobrih 50 let. Duh evangeličanstva se je kljub preganjanju in izgnanstvu mnogih evangeličanov obdržal

in z izdajo tolerančnega edikta leta 1781 tudi zmagal. Tako je bila 12. oktobra 1783 opravljena prva božja služba, v spomin na ta dogodek pa so postavili spominski steber. (8)



Slika 5: Spominski steber



Slika 4: Spomenik Spametnosti



Slika 3: Evangeličanska cerkev Puconci

26. julija 1907 je bila zgrajena prva železniška proga s povezavo Murska Sobota – Hodoš. Od takrat se v občini nahajata potniška in tovorna postaja. Z izgradnjo te železnice sta se začela odvijati promet in trgovanje z Madžarsko, kar je naselju prinašalo večji dobiček.

Prvi zametki izdelave opeke s pomočjo navadne poljske peči segajo v začetek 20. stoletja, ko je opekarno Ciglenice prevzel zidarski mojster Ratkol Tivadar in bil njen lastnik do konca 1. svetovne vojne. V tem času je uvedel strojno izdelavo opeke, nabavil prvo parno lokomotivo, ki je poganjala vse

stroje do leta 1974, ko je občina Puconci dobila električno napeljavo. Po letu 1918 je opekarno prevzel Karel Vogler, ki je leta 1924 zgradil upravo poslopje, na katerem še danes deluje sončna ura. (8)

2.5.2 Občina Puconci danes

Danes so Puconci sedež istoimenske občine, ki je v preteklosti veljalo kot obeležje agrarnega naselja, danes pa je v vasi samo še nekaj čistih kmetij.

Obiskovalci si lahko v Puconcih ogledajo marsikatero posebnost. Zadnja leta večje število turistov, predvsem športne navdušence, privlači sodobna Zelena dvorana ter dogodki, ki jih organizira evangeličanska cerkev. Za promocijo kraja skrbi tudi Osnovna šola Puconci, ki s svojimi sodobnimi pristopi, predvsem pa talentiranimi učenci na področju glasbe, likovne umetnosti, naravoslovja, družboslovja prispeva k ugledu šole kakor tudi same občine Puconci. (8)

2.6 Prometno omrežje v občini Puconci

V občini se nahaja 42 javnih cest in 348 javnih poti, različni načini transporta pa vključujejo individualni in javni potniški prevoz. Po podatkih Statističnega urada Slovenije je bilo v občini Puconci do konca leta 2021 registriranih skupaj 5664 cestnih vozil, od tega 3407 osebnih avtomobilov in 25 specialnih avtomobilov, število osebnih avtomobilov na 1000 prebivalcev pa je kar 580, torej ima vsak drugi prebivalec občine Puconci svoj avto. (9)

Za individualni oz. zasebni prevoz potnik ponavadi uporablja osebno vozilo. Je tudi primarna vrsta mobilnosti, ki se ga poslužujejo anketiranci, saj večina anketirancev za prevoz najpogosteje uporablja osebni avtomobil.

Javni potniški prevoz je transportna storitev, ki je dostopna širši javnosti na nekem območju in je namenjena prevozu več oseb hkrati. Med vrstami javnega potniškega prometa imajo občani Puconec možnost uporabe avtobusa in vlaka. V občini sta le dve železniški postajališči, in sicer v Puconcih ter v Mačkovcih, ki omogočata prevoz lokalnega prebivalstva. Vozni red vlaka je prilagojen šolarjem na območju severo-vzhoda Slovenije, ni pa primeren za prihod na delovno mesto, ker ne omogoča pravočasnega prihoda do delovnega mesta. Prevoznik, ki nudi možnost uporabe avtobusnega prevoza, je Avtobusni promet Murska Sobota, d. d.

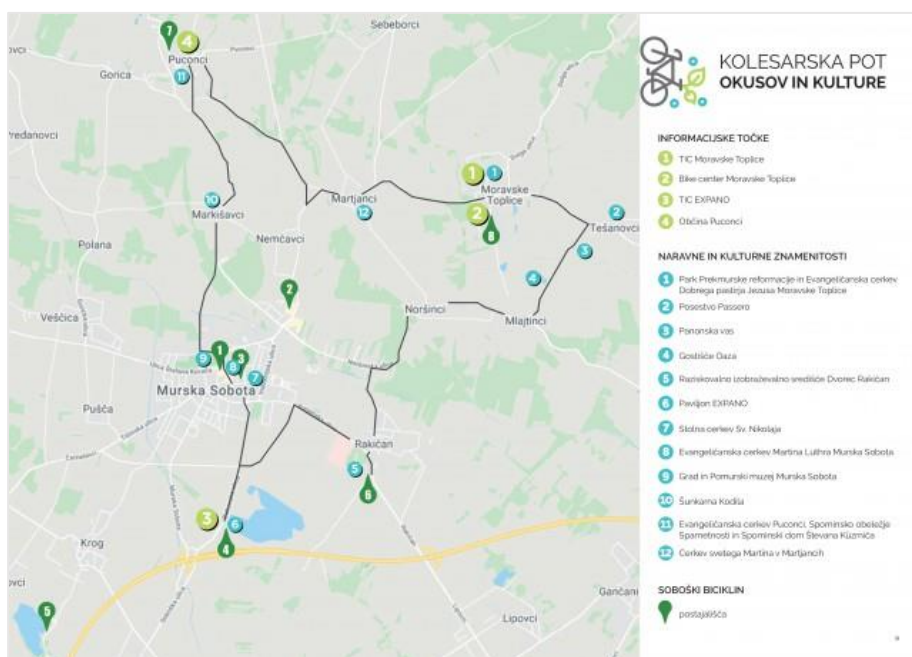
Postaja	Potovalni čas	Število prestopov	Vrsta vlaka
Mačkovci 04:39 Murska Sobota 04:50	00:11	0	LRG 621
Mačkovci 06:33 Murska Sobota 06:43	00:10	0	LPV 2517
Mačkovci 09:32 Murska Sobota 09:43	00:11	0	LPV 2501
Mačkovci 13:26 Murska Sobota 13:35	00:09	0	MV 246
Mačkovci 15:12 Murska Sobota 15:22	00:10	0	LPV 2509
Mačkovci 16:27 Murska Sobota 16:37	00:10	0	LPV 2511
Mačkovci 19:31 Murska Sobota 19:42	00:11	0	LPV 2527

Slika 6: Vozni red vlakov v naselju Puconci in Mačkovci

Trajnostna mobilnost v občini Puconci

Občani občine Puconci imajo možnost uporabe tudi drugih alternativnih oblik mobilnosti, kot so kolesarjenje in hoja.

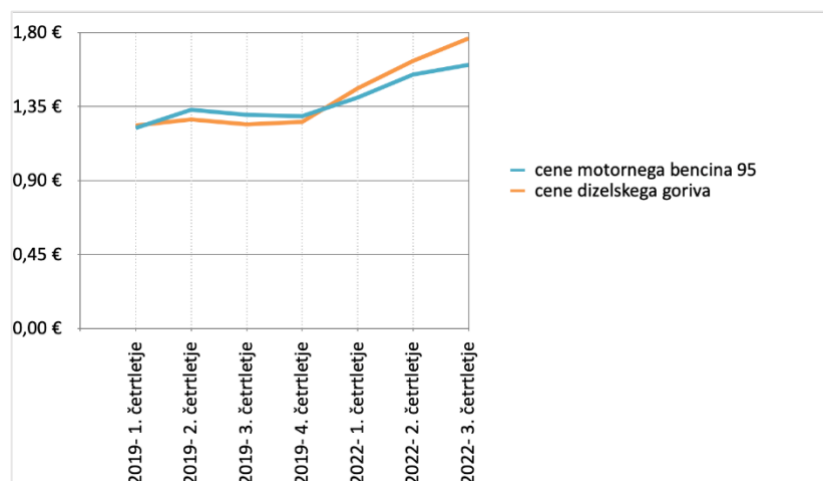
V občini Puconci lahko kolesarimo le po lokalnih cestah in pešpoteh, saj kolesarskih stez ni. V ta namen je pri sedežu občine omogočen izposoja javnega kolesa. Skozi naselje Puconce je speljana Kolesarska pot okusov in kulture, namenjena odkrivanju nekategoriziranih poti v naravnem okolju, kjer je ob kolesarjenju tudi možnost spoznavanja naravne in kulturne dediščine. Ta kolesarska pot okusov in kulture je manj zahtevna in primerna za vse starostne skupine. Pot poteka skozi naslednje kraje: Moravske Toplice, Tešanovci, Mlajtinci, Noršinci, k Dvorcu Rakičan ter nato naprej v Mursko Soboto, skozi Markišavce v Puconce ter nazaj mimo Rimske Čarde, skozi Martjance v Moravske Toplice. (10)



Slika 7: Zemljevid Kolesarske poti okusov in kulture

2.7 Zvišanje cen naftnih derivatov

Cene bencina in dizelskega goriva na servisih zunaj avtocest se izračunavajo na podlagi metodologije, ki temelji na gibanju cen naftnih derivatov na svetovnem trgu in gibanju tečaja ameriški dolar – evro. Modelske cene se obračunavajo na podlagi 14-dnevni povprečij cen mineralnih naftnih derivatov. Kot je razvidno iz strmine grafa, lahko opazimo, da so se cene motornega bencina od leta 2019 do leta 2022 dvignile za 24 %, cene dizelskega goriva pa za 30 %, kar je po svetu povzročilo veliko energetske krizo. S pomočjo anketnega vprašalnika smo hoteli ugotoviti, kako je zvišanje cen nafte in naftnih derivatov vplivalo na razmišljanje in pogostost osebnih prevozov v vsakodnevnem življenju, predvsem pri ekonomsko aktivnem prebivalstvu. (11)



Slika 8: Zvišanje cen naftnih derivatov

3 Metode dela

Raziskovalno delo je zajemalo več faz in je temeljilo na naslednjih metodah:

- pregled domače literature, virov ter člankov na temo trajnostna mobilnost;
- metoda deskripcije, s katero bomo opredelili teorijo in značilnost obravnavanega področja;
- metoda anketiranja, s katero bomo zbrali podatke in jih statistično obdelali;
- metoda analize in statistična metoda, ki jo bomo uporabili za analizo podatkov;
- metoda grafičnega in slikovnega prikazovanja.

3.1 Rezultati

3.1.1 Anketa o mobilnosti

Anketa je namenjena občanom Občine Puconci in naslavlja mobilnost občanov in njihove poglede na trenutno stanje prometne infrastrukture kakor tudi njihovo dozetno uporabo prevoznih sredstev, namenjenih skupni rabi. Z anketiranjem smo želeli pridobiti mnenje občanov občine Puconci glede možnosti razvoja občine glede trajnostne mobilnosti.

Anketo smo zasnovali s pomočjo spletne ankete 1KA. Anketni vprašalnik je sestavljen iz 14 vprašanj. V anketnem vprašalniku je osem vprašanj zaprtega tipa, pri katerem smo anketirancem ponudili dane

Trajnostna mobilnost v občini Puconci

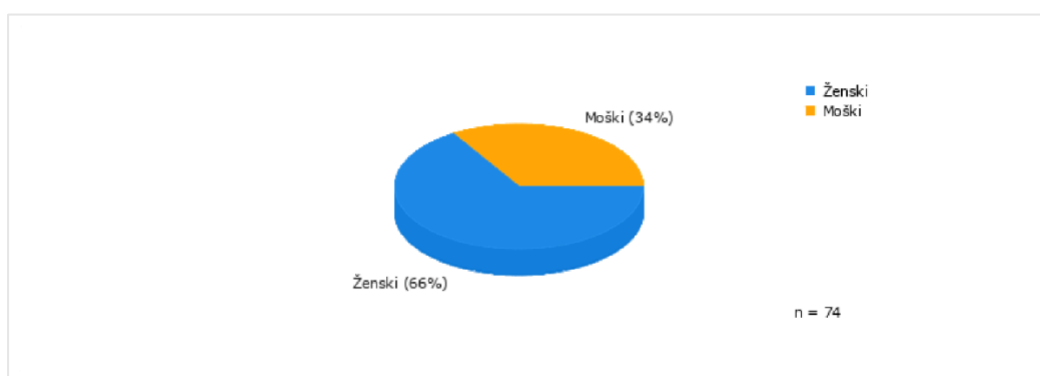
odgovore že v naprej. Pri štirih vprašanjih so imeli anketiranci možnost izbrati več odgovorov. V anketnem vprašalniku smo ponudili dve vprašanji odprtega tipa. Anketa je v prilogi 1.

Anketo smo izvajali z internetnim anketiranjem, in sicer tako, da smo preko socialnih omrežij posredovali povezavo do spletne ankete. Anketiranje je trajalo v času od 21. oktobra 2022 do 12. januarja 2023. V tem času smo pridobili 74 ustrezno izpolnjenih anket.

3.1.2 Rezultati ankete

Z anketo smo želeli izvedeti, kakšna je ozaveščenost lokalnega prebivalstva o trajnostni mobilnosti in poiskati rešitve za razvoj trajnostne mobilnosti v občini Puconci.

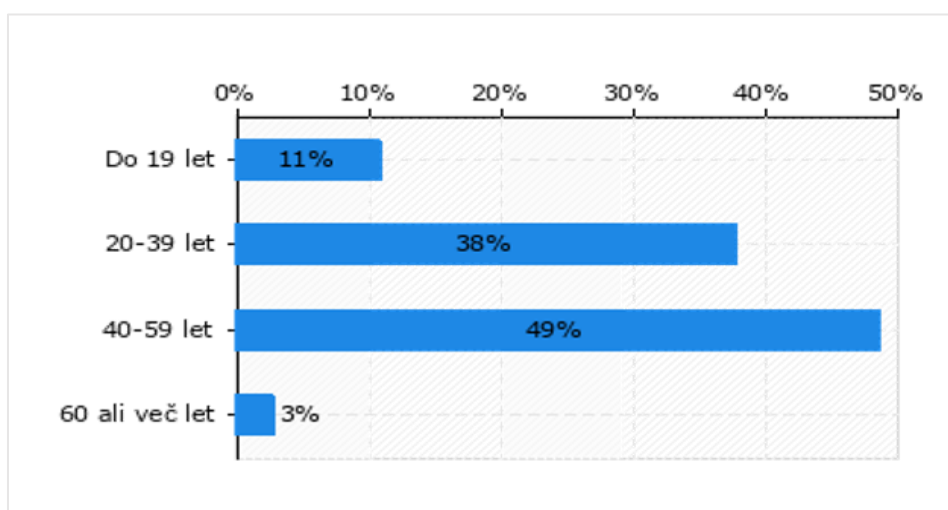
3.1.2.1 Spol



Graf 1: Delež moških in žensk med anketiranci

Udeleženci raziskave so občani Občine Puconci. Vzorec vključuje 74 naključnih anketirancev, od tega 66 % (49 anketirank) predstavljajo osebe ženskega spola in 34 % oseb moškega spola (25 anketirancev).

3.1.2.2 Starost



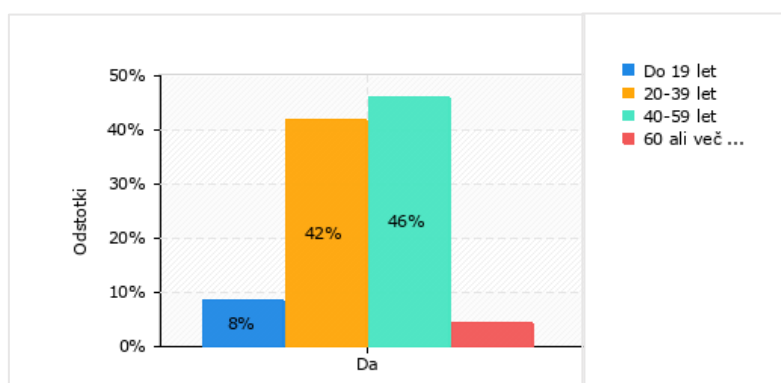
Graf 2: Starostne skupine anketirancev

Najbolj zastopana starostna skupina anketirancev so tisti, stari med 40 in 59 let. Precej je bilo starih med 20 in 39 let ter do 19 let. Najmanj anketirancev je bilo starejših od 60 let. Sklepamo,

Trajnostna mobilnost v občini Puconci

da je do takšnih rezultatov prišlo, ker smo anketo izvedli na spletu, ki ga najpogosteje uporabljajo uporabniki do 60. leta starosti. Na rezultate je vplivalo tudi to, da smo anketo posredovali anketirancem, ki predstavljajo ekonomsko aktivno prebivalstvo. Hkrati je bila zajeta tudi mlajša populacija, ki je vključena v proces vzgoje in izobraževanja in se kot dnevni migranti najpogosteje poslužujejo uporabi osebnega in javnega potniškega prometa.

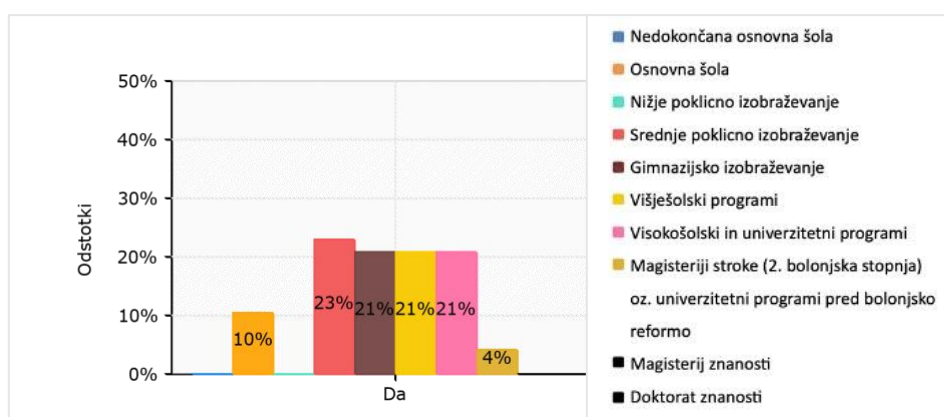
3.1.2.3 Ozaveščenost o pojmu »trajnostna mobilnost« glede na starostne skupine



Graf 3: Ozaveščenost anketiranih glede na starostne skupine

Zanimalo nas je, kako so anketiranci ozaveščeni o pojmu »trajnostna mobilnost« glede na starostne skupine. Kot prikazuje graf, so najbolj ozaveščeni anketiranci občine Puconci, ki so stari od 40 do 59 let, kar predstavlja 46 % oziroma 34 anketirancev. Sledijo anketiranci stari med 20 in 39 let s 42 %. Najmanj anketiranih občanov, ki pozna pojem, spada v starostni skupini do 19 let ter 60 let in več, skupaj pa predstavljajo 12 %.

3.1.2.4 Ozaveščenost o pojmu »trajnostna mobilnost« glede na stopnjo izobrazbe



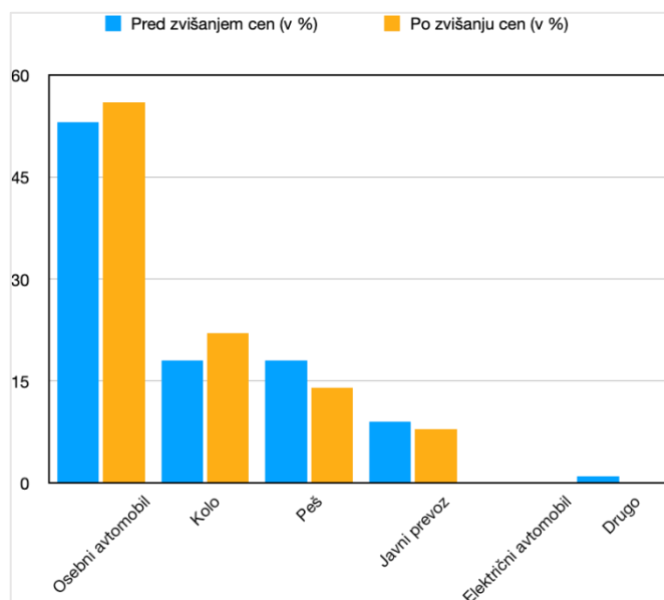
Graf 4: Ozaveščenost anketiranih glede na stopnjo izobrazbe

Rezultati ankete so pokazali, da ima največ anketirancev (23 %), ki pozna pojem »trajnostna mobilnost«, srednješolsko izobrazbo. Sledi 24 % oz. 4 anketirani občani z visokošolsko izobrazbo. Najmanj takih, ki pojma »trajnostna mobilnost« ne poznajo, je tistih z nedokončano osnovno šolo,

nižje poklicnim izobraževanjem, z gimnazijsko izobrazbo ali izobrazbo na stopnji višješolskega programa (1 anketiranec). Glede ozaveščenosti ljudi z magistrsko ali doktorsko stopnjo izobrazbe ne moremo sklepati, saj nihče od anketirancev take izobrazbe nima.

Ugotovili smo, da na ozaveščenost o trajnostni mobilnosti vplivata tako starost kot tudi stopnja izobrazbe. Največ anketiranih pozna in razume pojem trajnostna mobilnost v starostni skupini od 20 do 39 let (42 %) in od 40 do 59 let (46 %). Anketa je pokazala, da jo poznajo tisti, ki so vsakodnevno mobilni in ozaveščeni glede sprememb cen naftnih derivatov. Poleg tega smo ugotovili, da s trajnostno mobilnostjo najbolj seznanjeni anketiranci s srednješolsko, gimnazijsko, višješolsko in visokošolsko izobrazbo. Najmanj smo z njo seznanjeni občani občine Puconci, ki imajo končano srednješolsko izobrazbo. Sklepamo lahko, da so ljudje, ki imajo višjo izobrazbo, posledično bolj ozaveščeni glede trajnostne mobilnosti oziroma so v povprečju slabše ozaveščeni tisti, ki imajo končano največ srednješolsko izobrazbo. Sklepamo lahko tudi, da so ljudje z višjo izobrazbo bolj ozaveščeni glede aktualne okoljske problematike, saj se s tem seznanijo v izobraževalnih ustanovah.

3.1.2.5 Način prevoza pred energetske krizo in po njej



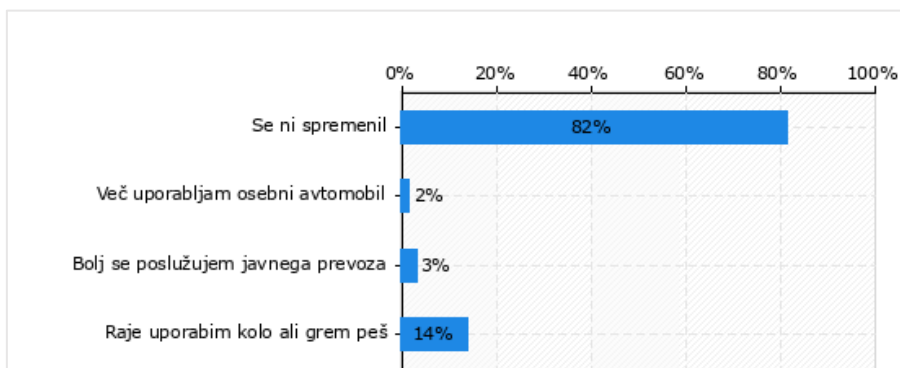
Graf 5: Vrsta prevoza pred energetske krizo in po njej

Anketirancem smo zastavili dve vprašanji: pri prvem smo jih spraševali, katere vrste prevoza so se najpogosteje posluževali pred energetske krizo, pri drugem pa smo jih vprašali, katero vrsto prevoza trenutno najpogosteje uporabljajo.

Pred zvišanjem cen je torej 53 % občanov kot prevozno sredstvo uporabljalo osebni avtomobil. Za trajnostni način premikanja, kot sta uporaba kolesa in pešačenje/hoja, se je odločila 36 % anketirancev. Javnega prevoza se je posluževalo zgolj 9% anketirancev. Le 1 % anketiranih občanov občine Puconci se je odločilo za uporabo osebnega avtomobila z večjim številom potnikov, ki so jo navedli pri možnosti prostega odgovora pod drugo.

Iz odgovora na vprašanje, ki se navezuje na uporabo prevoza po zvišanju cen, je razvidno, da se še vedno noben od anketirancev ne poslužuje uporabe električnega avtomobila. S 56 % prevladuje pri prevozu osebni avtomobil, ki je pred uporabo kolesa in pešačenja/hoje v presežku za 34 %. 38 % vseh anketiranih občanov kot način mobilnosti trenutno uporablja kolesarjenje ali hojo. Rezultati so pokazali, da se je uporaba osebnega avtomobila po zvišanju cen naftnih derivatov zvišala za 3 %, uporaba alternativnih oblik prevoza pa povečala za 4 %. Sklepamo lahko, da so ljudje na območju občine Puconci neposredno odvisni od osebnega prevoza zaradi oddaljenosti od delovnih mest, izobraževalnih ustanov in trgovskih centrov, ki jih v naselju primanjkuje.

3.1.2.6 Pogledi anketirancev na mobilnost po zvišanju cen naftnih derivatov

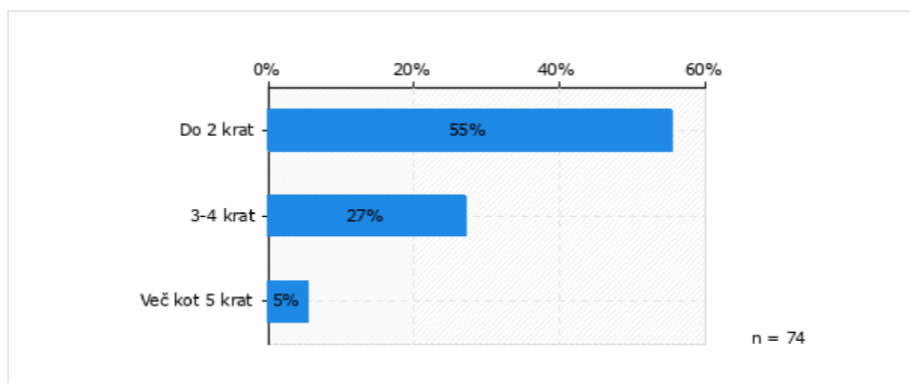


Graf 6: Pogledi anketirancev na mobilnost po zvišanju cen naftnih derivatov

V anketi smo anketirance spraševali, kako se je njihov pogled na način prevoza spremenil ob dvigu cen naftnih derivatov. Ponudili smo izbiro z več možnimi odgovori in rezultate grafično prikazali v tabeli.

Iz ankete razberemo, da se pri kar 82 % anketiranih občanov občine Puconci pogled na mobilnost ni spremenil. Prav tako velik delež ljudi za vožnjo še vedno uporablja osebni avtomobil. Nekaj oseb (14 %) se je odločilo za uporabo kolesa ali pešačenja. Menimo, da se ljudje, ki živijo na obrobju večjega mesta, težko odločijo za uporabo trajnostnih načinov mobilnosti, predvsem če v občini niso urejene kolesarske poti ali ni dobro organiziranega javnega prevoza. Naše predvidevanje, da večina prebivalcev občine Puconci kljub višanju cen naftnih derivatov še vedno uporablja osebni avtomobil, je pravilno. Razlogi za to so predvsem primanjkovanje delovnih mest v sami občini, neurejene kolesarske poti, ki povečajo možnost nesreč, in slaba javna linijska povezava do mesta.

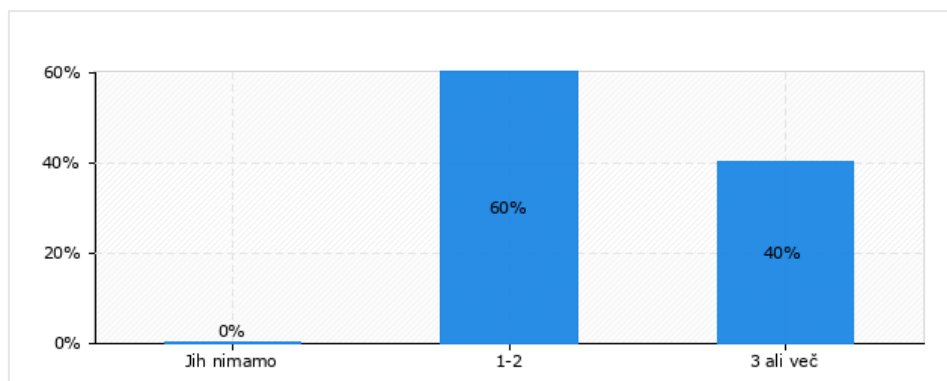
3.1.2.7 Pogostost mobilnosti



Graf 7: Pogostost mobilnosti anketirancev

Zanimalo nas je, kako pogosto so anketiranci mobilni na dan. Večina anketirancev (55 %) je mobilnih do 2-krat na dan. Sledi 27 % anketirancev, ki je na dan mobilnih od 3- do 4-krat, in 5 % anketirancev, ki je dnevno mobilnih več kot 5-krat na dan. Iz anketnega vprašanja lahko sklepamo, da je uporaba osebnega avtomobila odvisna od potreb in dolžnosti posameznika, kot sta prevoz občanov na delovno mesto ter prevoz otrok v vrte in šole, v popoldanskem času pa tudi prevoz otrok v glasbene šole in na različne športne aktivnosti.

3.1.2.8 Število osebnih avtomobilov v gospodinjstvu

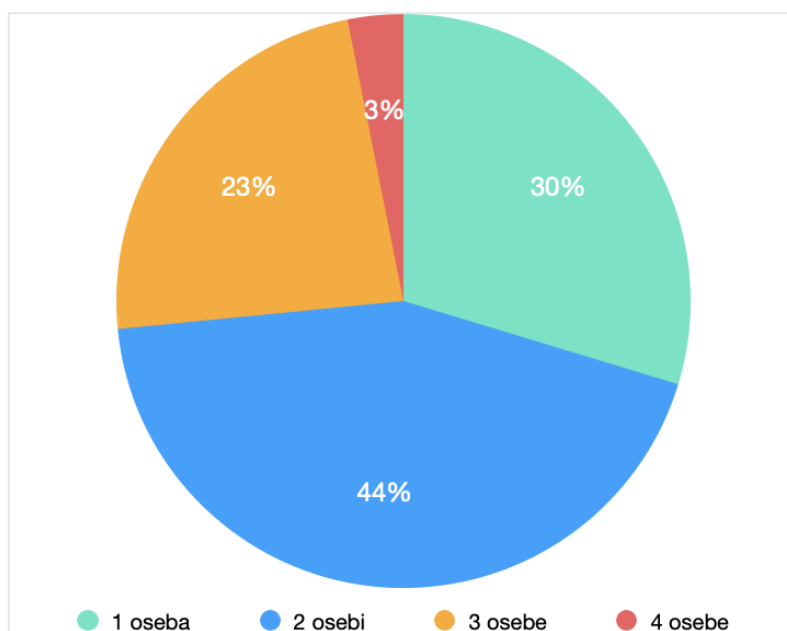


Graf 8: Število osebnih avtomobilov v gospodinjstvu

Sledilo je vprašanje, pri katerem je bilo podanih več možnih odgovorov. Anketirance smo spraševali, koliko osebnih avtomobilov imajo v svojem gospodinjstvu.

Analiza rezultatov je pokazala, da kar 60 % anketiranih občanov v svojem gospodinjstvu poseduje vsaj 1 oziroma največ 2 osebna avtomobila. Nekoliko manj pa s 40 % sledijo anketiranci, ki imajo v svojem gospodinjstvu 3 ali več avtomobilov. Med anketiranci v občini Puconci ni nobenega, ki ne bi imel v lasti osebnega avtomobila.

3.1.2.9 Število ljudi v osebni avtomobilu



Graf 9: Število ljudi v osebni avtomobilu

Pri vprašanju, koliko oseb se v povprečju pelje v osebni avtomobilu, smo ponudili možnost zapisa prostega odgovora.

Trajnostna mobilnost v občini Puconci

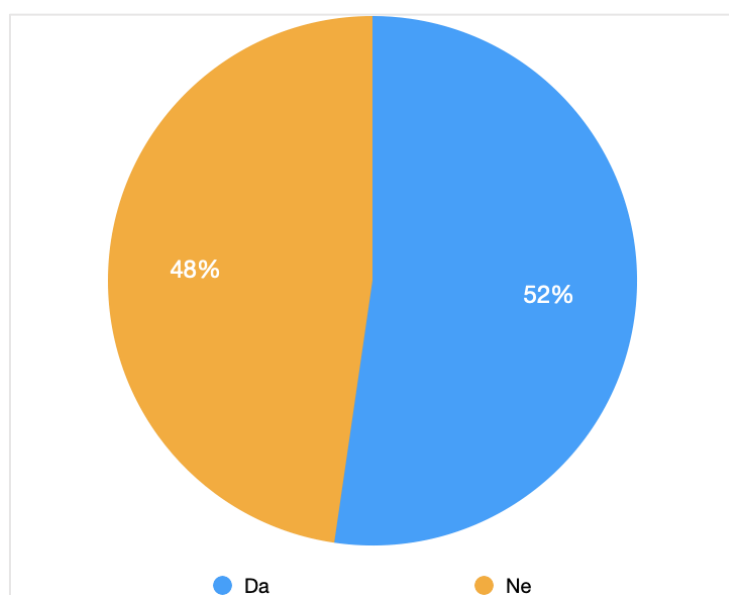
Anketa je pokazala, da kar 44 % anketirancev v svojem avtomobilu prevaža največ dve osebi. Sledi 30 % anketirancev, ki se vozijo sami in ne prevažajo nobenega potnika. 3 % predstavljajo anketiranci, ki v svojem avtomobilu peljejo vsaj 4 osebe.

Menimo, da je izbira načina prevoza prav tako odvisna od namena uporabe prevoza, števila avtomobilov in oseb v gospodinjstvu. Trdimo lahko, da se občani občine Puconci najpogosteje odločajo za osebni avtomobil glede na to, da je po pridobljenih podatkih SURS-a v Občini Puconci registriranih 3432 osebnih avtomobilov.

Cestna vozila konec leta (31. 12.) glede na vrsto vozila in občino po: VRSTA VOZILA, OBČINE , LETO		
Osebni avtomobili in specialni osebni avtomobili	Puconci	3432

Tabela 1: Cestna vozila v občini Puconci leta 2021

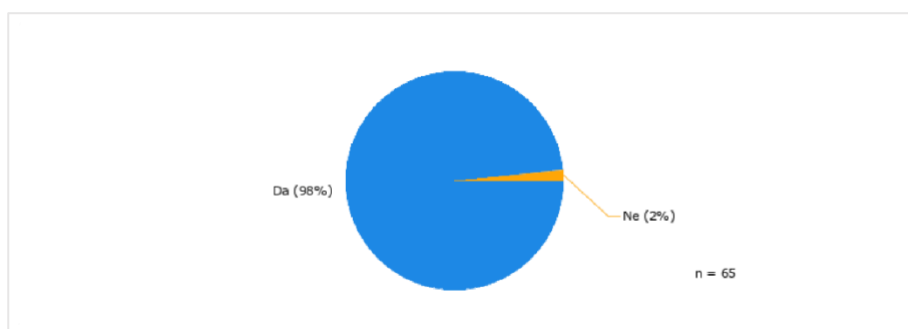
3.1.2.10 Ali zvišanje cen naftnih derivatov prinaša tudi pozitivne posledice?



Graf 10: pozitivne posledice zvišanja cen naftnih derivatov

Anketirance smo vprašali, ali zvišanje cen goriv prinaša prednosti. 52 % anketirancev meni, da zvišanje ima prednosti, 48 % pa jih je mnenja, da tu prednosti ni.

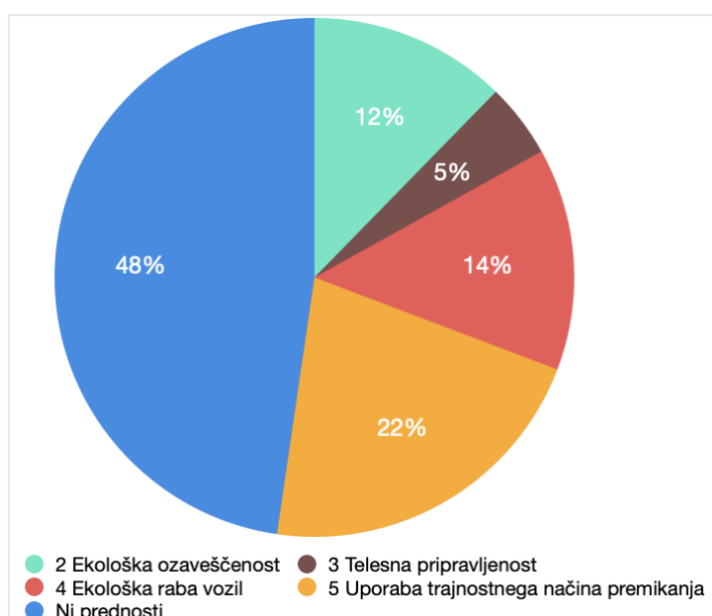
3.1.2.11 Ali spodbujate razvoj trajnostne mobilnosti?



Graf 11: Spodbujanje razvoja trajnostne mobilnosti

Anketirance smo vprašali, ali spodbujajo razvoj trajnostne mobilnosti. Kar 98 % anketiranih občanov je odgovorilo z da in le 2 % z ne. Iz pridobljenih podatkov ankete sklepamo, da je veliko občanov pripravljeno poiskati rešitve za razvoj trajnostne mobilnosti.

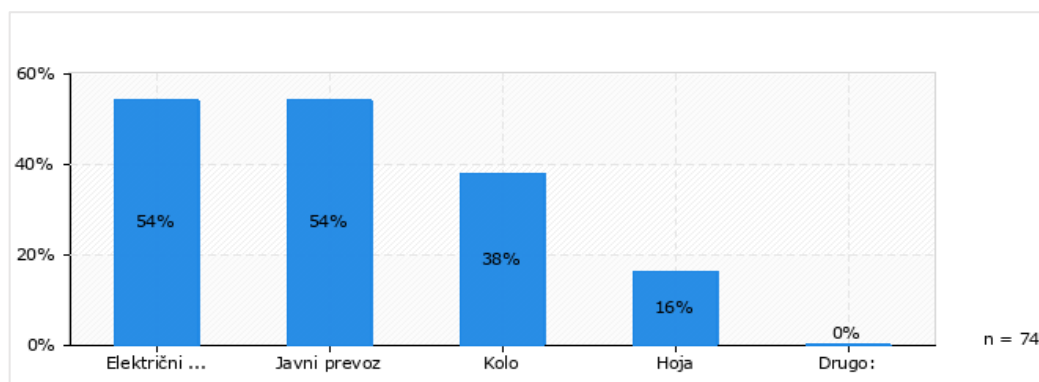
3.1.2.12 Prednosti uporabe trajnostnih načinov premikanja



Graf 12: Predlogi za razvoj trajnostne mobilnosti v občini Puconci

Pri 12. anketnem vprašanju so imeli anketiranci možnost izraziti mnenje glede prednosti uporabe bolj trajnostnih načinov premikanja. 22 % anketiranih občanov meni, da bi bilo za razvoj trajnostne mobilnosti pomembno uporabljati trajnostne načine premikanja, kot so pešačenje, kolesarjenje ali uporaba javnega prevoza. Sledi 14 % anketirancev, ki vidijo prednosti v ekološki rabi vozil, kot so električni avtomobili. Le 12 % anketirancev meni, da uporaba bolj trajnostnih načinov prevoza pripomore k izboljšanju okoljskega stanja. Najmanj anketirancev (3 %) meni, da bi uporaba trajnostnih načinov premikanja pripomogla k telesni pripravljenosti posameznika.

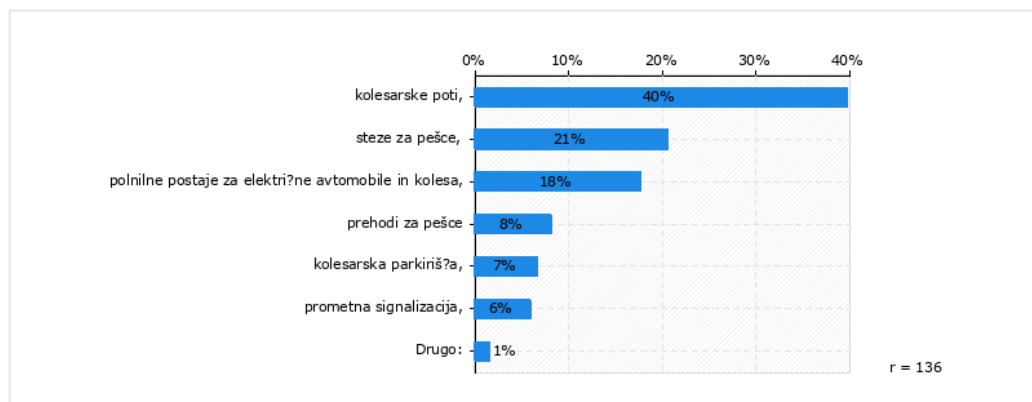
3.1.2.13 Nadomestilo osebnega avtomobila



Graf 13: Nadomestilo osebnega avtomobila

Zanimalo nas je, kateri način prevoza bi po mnenju anketirancev lahko nadomestil osebni avtomobil. Pri tem vprašanju so imeli anketiranci možnost izbirati med 4 podanimi odgovorili ali izraziti lastno mnenje. Pri tem vprašanju je bilo 27 % anketiranih občanov mnenja, da bi to lahko bil električni avtomobil, drugih 27 % pa je menilo, da bi osebni avtomobil lahko nadomestil javni prevoz. 19 % anketirancev je odgovorilo, da bi alternativni način mobilnosti lahko bila vožnja s kolesom, najmanj (8 %) pa jih je odgovorilo, da je to hoja.

3.1.2.14 Razvoj prometne infrastrukture



Graf 14: Razvoj prometne infrastrukture

Pri zadnjem vprašanju smo anketiranim občanom občine Puconci podali več možnih odgovorov na vprašanje, ali bi se za trajnostni način mobilnosti odločali pogosteje, če bi se v občini Puconci izboljšala oz. prilagodila prometna infrastruktura.

73 % anketirancev bi si želelo izgradnjo kolesarskih poti. 38 % anketiranih občanov pogreša prehode za pešce, nekaj manj (32 % anketirancev) pa jih je označilo polnilne postaje za električne avtomobile in kolesa, ki bi dale možnost polnjenja in pripomogle k nakupu takih prevoznih sredstev. Da bi se pogosteje odločali za trajnostni način mobilnosti, če bi se uredili prehodi za pešce, jih je mnenja 15 % anketiranih, 12 % anketirancev se je odločilo za kolesarska parkirišča, 11 % pa meni, da bi se morala izboljšati prometna signalizacija.

4 Zaključki

4.1 Vrednotenje hipotez

Na osnovi ciljev smo si zastavili naslednje hipoteze:

Prva hipoteza: *Pojem »trajnostna mobilnost« najbolje poznajo ljudje, stari od 20 do 39 let. OVRŽEMO*

Pojem »trajnostna mobilnost« najbolje poznajo anketiranci starostne skupine med 40 in 59 let. Sklepamo, da je do takšnih rezultatov prišlo, ker so anketiranci te starostne skupine odvisni od osebnega prevoza. Tako sklepamo zaradi pridobljenih rezultatov na podlagi ankete.

Druga hipoteza: *Pojem »trajnostna mobilnost« najbolje poznajo tisti, ki imajo vsaj srednješolsko izobrazbo. POTRDIMO*

Na ozaveščenost o trajnostni mobilnosti vpliva tudi stopnja izobrazbe. Iz analize grafa je bilo razvidno, da pojem »trajnostna mobilnost« najbolje poznajo tisti, ki imajo srednješolsko izobrazbo. Sledijo anketiranci, katerih stopnja izobrazbe se poveča vse do visokošolskega in univerzitetnega programa. Sklepamo lahko, da so ljudje z višjo izobrazbo bolj ozaveščeni glede aktualnih tem in okolijske problematike.

Tretja hipoteza: *Zvišanje cen naftnih derivatov je vplivalo na izbiro vrste prevoza. OVRŽEMO*

S pomočjo anketnega vprašalnika smo anketirance vprašali, katere vrste prevoza so se najpogosteje posluževali pred in katere po zvišanju cen naftnih derivatov. Iz analize grafov smo ugotovili, da se je izbira prevoza spremenila le za majhen odstotek, kar nakazuje, da se ljudje še vedno odločajo za enako vrsto prevoza. Iz tega lahko sklepamo, da so anketiranci na območju občine Puconci odvisni od prevoza z osebnim avtomobilom zaradi slabe povezave javnega transporta do mestnega središča, ki jim onemogoča dostop do delovnega mesta, izobraževalnih ustanov in trgovskih centrov.

Četrta hipoteza: *Na trajnostno mobilnost bi vplivala izgradnja kolesarskih poti. POTRDIMO*

Občina Puconci ima še vedno veliko možnosti za razvoj na področju trajnostne mobilnosti, zato smo v anketnem vprašalniku anketirance vprašali, katere možnosti za razvoj vidijo občani, ki se poslužujejo dnevne mobilnosti. Iz grafičnega prikaza lahko sklepamo, da anketiranci vidijo največje možnosti v izgradnji kolesarskih poti, ki bi pripomogle k zmanjšanju nepotrebne rabe osebnega avtomobila in spodbudile kolesarjenje kot bolj trajnostno možnost premikanja.

4.2 Pomen raziskovalne naloge

Ker se naša raziskovalna naloga osredotoča na temo trajnostne mobilnosti v občini Puconci, smo z raziskovanjem želeli predstaviti problematiko uporabe osebnih načinov mobilnosti in jih primerjati s trajnostnimi načini mobilnosti. Z anketiranjem smo želeli ugotoviti, kakšna je glede tega ozaveščenost občanov, in pridobiti ter predstaviti ideje o nadaljnjem razvoju trajnostne mobilnosti v občini Puconci.

S pomočjo anketnega vprašalnika smo dobili odgovore na zastavljene cilje. Anketo so reševali anketirani občani različnih starostnih skupin in izobrazbe. Tako smo ugotovili, da pojem trajnostna

Trajnostna mobilnost v občini Puconci

mobilnost najboljše poznajo anketiranci, stari od 40 do 59 let. Iz tega lahko sklepamo, da na ozaveščenost vpliva pogosta uporaba prevoznih sredstev zaradi potrebe po vsakodnevni mobilnosti.

Na podlagi anketnega vprašalnika smo ugotovili, da na uporabo trajnostnih načinov prevoza vpliva število osebnih avtomobilov in število potnikov. Pridobili smo podatke, da sta pri 60 % anketiranih v gospodinjstvu največ dva avtomobila, iz česar sklepamo, da bodo prevažali le manjše število potnikov.

Cene naftnih derivatov so se od leta 2019 do leta 2022 zvišale, kar je po vsem svetu povzročilo veliko energetske krize, vendar prineslo pozitivne posledice glede uporabe trajnostne oblike mobilnosti. Iz anketnega vprašalnika smo ugotovili, da tako menijo tudi anketirani občani občine Puconci, saj so na vprašanje, ali je zvišanje cen prineslo tudi kakšne prednosti, večinoma odgovorili z da. Prednosti, ki jih anketiranci vidijo v sami uporabi trajnostnega načina premikanja, vključujejo uporabo kolesa, javnega prevoza, električnega avtomobila ali pešačenja. Veliko jih prav tako meni, da je zvišanje cen prineslo prednosti glede ekološke ozaveščenosti, ekološke uporabe vozil, telesne pripravljenosti in same uporabe trajnostnega načina premikanja.

Menimo, da je v občini Puconci še veliko možnosti za razvoj trajnostne mobilnosti. Celostno urejen promet ne pomeni zgolj boljše izkoriščene prometne infrastrukture, manjših zastojev, večjega zadovoljstva in manjšega onesnaževanja. Uporaba trajnostnega načina mobilnosti pa ne omogoča le hitrejšega prehoda v brezogljeno družbo, temveč se z aktivnim načinom mobilnosti izboljša tudi kakovost življenja in krepi zdravje. Takšna obravnava prometa prinaša merilo izboljšanja kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti za uspešen razvoj, saj so v ospredju ljudje, kakovost bivanja, pozitivni vplivi na okolje in zdravje. Anketirani občani občine Puconci so sami predlagali izgradnjo kolesarskih poti, prehodov za pešce in semaforiziranih križišč. S tem bi se povečala varnost na cestah, kar bi posledično privedlo do večje uporabe trajnostnih oblik mobilnosti.

Ker so ljudje vedno pogostejše udeleženi v prometu, je za pogosto uporabo alternativnih načinov premikanja pomembna tudi prometna dostopnost. V primeru javnega potniškega prometa sta tu ključni prostorska in časovna razdalja od izbranega izhodišča do cilja, kar pomeni, da je povezava, ki bi omogočala prihod ali odhod do/od postajališča v primerno kratkem času, ustrezno urejena za posamezne trajnostne načine mobilnosti samih prebivalcev.

Da bi izboljšali uporabo trajnostne mobilnosti, smo našli nekaj prednosti v njeni uporabi in tako vidimo možnosti izboljšanja na posameznih področjih. Če primerjamo vsakdanjo uporabo osebnega avtomobila in uporabo javnega potniškega prevoza, lahko pri slednjem izpostavimo nekaj prednosti, s katerimi natančneje predstavimo vse vidike takšne uporabe in nenazadnje spodbudimo ljudi k povečani uporabi trajnostnih načinov premikanja. Z ekonomskega vidika razmišljajmo tudi o stroških, ki jih imamo, ko se peljemo z osebnim avtomobilom, ali pa pri uporabi javnega potniškega prevoza. Pri varnosti je pomembno, kakšna je ogroženost ranljivejših udeležencev prometa, ki se zmanjšuje s povečano uporabo javnega prevoza in posledično zmanjšanim številom avtomobilov. Tudi v smislu prostorskega vidika prinaša povečana uporaba javnega potniškega prevoza, uporaba kolesa ali pešačenja prednosti, saj ti zmanjšujejo potrebo po novih cestah, parkiriščih in drugih površinah, namenjenih gostemu prometu. S tem se več prostora lahko nameni parkom, igriščem, pločnikom ali kolesarskim stezam, kar pa bi posledično zvišalo tudi kakovost bivalnega okolja. Ne smemo prezreti niti stranskih učinkov, ki jih ima uporaba osebnih motornih vozil. Mednje ne spadajo le ekonomski in ekološki problemi, ampak je vse bolj vplivajo tudi na človekovo fizično in psihično zdravje. Prometne nesreče so eden izmed dejavnikov, ki najbolj vplivajo na človeka kot posameznika, zgoščenost prometa pa prinaša vse več zastojev in s tem ovir na cesti. K vsem tem problemom lahko prištejemo tudi neprijetne vonjave zaradi izpušnih plinov in predvsem hrup, ki močno vpliva na privlačnost mestnega značaja.

Trajnostna mobilnost v občini Puconci

Uporaba osebnega avtomobila se pri anketirancih v času od zvišanja cen naftnih derivatov ni bistveno spremenila, kar smo prikazali tudi z grafom. Razlog za to je, ker smo anketo izvajali na območju, na katerem so ljudje preprosto odvisni od osebnega prevoza in imajo le omejene možnosti za spremembo načina mobilnosti.

Ob koncu našega raziskovanja smo se odločili pridobljena mnenja občanov razširiti v javnost, zato smo s tem namenom izdelali letak. Z njim skušamo čim več ljudi spodbuditi k uporabi oblike trajnostnega prevoza in ponuditi rešitve v občini Puconci (priloga 2). Z namenom, da prispevamo k hitrejšemu razvoju trajnostne mobilnosti v občini Puconci, smo prav tako izdelali shemo z predlogom izgradnje kolesarske poti, ki bi povezovala naselja z glavno prometno cesto, katera vodi do najbližjega mestnega središča v Mursko Soboto (priloga 3).

Rešitev tega problema je odvisna od naše ekološke zavesti in skrbi za okolje ter od naših odločitev. Zavedati se je namreč potrebno, da trajnostna mobilnost ne omogoča le hitrejši prestop v nizkoogljično družbo, temveč se obenem izboljša kakovost življenja, ki pozitivno vpliva na naše okolje, na našo Zemljo.

5 Viri in literatura

- (1) Bergant, K. et al. *Okolje se spreminja*: Podnebna spremenljivost Slovenije in njen vpliv na vodno okolje. 1. natis. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Agencija Republike Slovenije za okolje, 2010. ISBN 978-961-6024-55-6.
- (2) Energap (b. d.). *Tranostne oblike transporta*. Pridobljeno 12. novembra 2022 na spletnem naslovu: <https://www.energap.si/?viewPage=103>
- (3) Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, (2014a). *Predloga za razpravo o vlogi mest za trajnostni urbani razvoj*. Pridobljeno 12. novembra 2022 na spletnem naslovu: <http://www.goforesight.eu/urbani-forum/mesta/docs/Podlaga-za-razpravo-o-mestih.pdf>
- (4) Skornšek (2017). *Trajnostna mobilnost v občini Polzela*. Maribor: Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko. Pridobljeno s <https://dk.um.si/IzpisGradiva.php?id=67739&lang=slv&prip=rul:11222798:d1>
- (5) *Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije* (Uradni list Republike Slovenije, št. 35/02 in 60/04). Pridobljeno 18. novembra 2022. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=RESO14>
- (6) Splošna predstavitev. (b. d.). Na puconci.si. Pridobljeno 17. novembra 2022 s <https://www.puconci.si/obcina>
- (7) Naravne znamenitosti. (b. d.). Na puconci.si. Pridobljeno 17. novembra 2022 s <https://www.puconci.si/objava/456988>
- (8) Naselje Puconci skozi zgodovino. (b. d.). Na puconci.net. Pridobljeno 31. 12. 2022 s <http://www.puconci.net/ks-puconci/naselje-skozi-zgodovino.html>
- (9) SURS, Cestna vozila konec leta (31. 12.) glede na vrsto vozila in občino, Slovenija, letno, 2021. Pridobljeno 4. decembra 2022. Dostopno na <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/2222105S.px/>
- (10) S kolesom na pot okusov in kulture. (11. november 2020). Na sobotainfo.com. Pridobljeno 7. januarja 2023 s <https://sobotainfo.com/novica/lokalno/s-kolesom-na-pot-okusov-kulture/575269>
- (11) SURS, Cene energentov, Slovenija, četrtno, 2019 in 2022. Pridobljeno 3. decembra 2022. Dostopno na <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/H028S.px>

6 Viri slik in tabel

Slika 1. Karta naselij v občini Puconci. Pridobljeno iz Google Maps, 18. novembra 2022, s <https://www.google.com/maps/place/Ob%C4%8Dina+Puconci/@46.7551612,16.1514524,11.12z/data=!4m6!3m5!1s0x476f17c2736d6c35:0xa87f27e5df79f51a!8m2!3d46.7200418!4d16.0997792!16s%2Fg%2F120w3khr>

Slika 2. Razglednica občine Puconci. Pridobljeno iz puconci.net, 22. novembra 2022, dostopno na <http://www.puconci.net/ks-puconci/puconci-skozi-cas.html>

Slika 3. Evangeličanska cerkev Puconci. Pridobljeno iz puconci.net, 22. novembra 2022, dostopno na <http://www.puconci.net/ks-puconci/puconci-skozi-cas.html>

Slika 4. Spomenik Spametnosti. Pridobljeno iz puconci.net, 22. novembra 2022, dostopno na <http://www.puconci.net/ks-puconci/puconci-skozi-cas.html>

Slika 5. Spominski steber. Pridobljeno iz puconci.net, 22. novembra 2022, dostopno na <http://www.puconci.net/ks-puconci/puconci-skozi-cas.html>

Slika 6. Vozni red vlakov v naselju Puconci in Mačkovci. Pridobljeno iz potniski.sz.si, 4. aprila 2022, dostopno na https://potniski.sz.si/vozni-red/?action=timetables_search¤t-language=sl&departure-date=05.04.2023&entry-station=43771&exit-station=43704

Slika 7. Zemljevid kolesarske poti okusov in kulture. Pridobljeno iz sobotainfo.com, 28. novembra 2022, dostopno na <https://sobotainfo.com/novica/lokalno/s-kolesom-na-pot-okusov-kulture/575269>

Slika 8. SURS, Cene energentov, Slovenija, četrtno, 2019 in 2022. Pridobljeno 3. decembra 2022. Dostopno na <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/H028S.px>

Tabela 1. SURS, Cestna vozila konec leta (31. 12.) glede na vrsto vozila in občino, Slovenija, letno, 2021. Pridobljeno 4. decembra 2022. Dostopno na <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/2222105S.px/>

7 Priloga

Priloga 1: Anketni vprašalnik

Spoštovani,

sva Lia in Maša, dijakinji 3. letnika Gimnazije Franca Miklošiča Ljutomer. V okviru predmeta Interdisciplinarni sklop – raziskovanje letošnje šolsko leto pripravlja raziskovalno nalogo na temo TRAJNOSTNA MOBILNOST.

S pomočjo ankete želiva pridobiti pomembne podatke za raziskovalni del naloge. Anketni vprašalnik se bo navezoval na trajnostni razvoj, obliko prevoza ter bo podal mnenje prebivalcev Občine Puconci. Prosiva vas, da iskreno odgovorite na spodaj zastavljena vprašanja. Anketa je anonimna, podatki pa bodo uporabljeni zgolj za analizo raziskovalne teme. Že vnaprej se vam iskreno zahvaljujemo.

Lepo vas pozdravlja.

Lia Bauer in Maša Škrget

Q1 - Kakšen je vaš spol?

- a) Moški
- b) Ženski

Q2 - V katero starostno skupino spadate?

- a) Do 19 let
- b) 20–39 let
- c) 40–59 let
- d) 60 ali več let

Q3 - Kakšna je vaša trenutna stopnja izobrazbe?

- a) Nedokončana osnovna šola
- b) Osnovna šola
- c) Nižje poklicno izobraževanje
- d) Srednje poklicno izobraževanje
- e) Gimnazijsko, srednje poklicno -tehniško izobraževanje, srednje tehniško oz. drugo strokovno izobraževanje
- f) Višješolski programi
- g) Visokošolski in univerzitetni programi
- h) Magisteriji stroke (2. bolonjska stopnja) oz. univerzitetni programi pred bolonjsko reformo
- i) Magisterij znanosti
- j) Doktorat znanosti

Q4 - Ali poznate pojem trajnostna mobilnost?

- a) Da
- b) Ne

Q5 - Ali spodbujate razvoj trajnostne mobilnosti?

- a) Da
- b) Ne

Q6 - Katerih vrst prevoza ste se najpogosteje posluževali pred zvišanjem cen naftnih derivatov? (Možnih je več odgovorov).

- a) Osebni avtomobil
- b) Električni avtomobil
- c) Javni prevoz
- d) Kolo
- e) Peš
- f) Drugo:

Q7 - Katero vrsto prevoza trenutno najpogosteje uporabljate? (Možnih je več odgovorov).

- a) Osebni avtomobil
- b) Električni avtomobil
- c) Javni prevoz
- d) Kolo
- e) Peš
- f) Drugo:

Q8 - Kolikokrat dnevno ste mobilni?

- a) Do 2-krat
- b) 3–4-krat
- c) Več kot 5-krat

Q9 - Koliko avtomobilov je v vašem gospodinjstvu?

- a) Jih nimamo.
- b) 1–2
- c) 3 ali več

Q10 - Koliko oseb se dnevno pelje v vašem avtomobilu?

Q11 - Kako se je vaš pogled na način prevoza spremenil ob dvigu cen naftnih derivatov?

- a) Se ni spremenil.
- b) Več uporabljam osebni avtomobil.
- c) Bolj se poslužujem javnega prevoza.
- d) Raje uporabim kolo ali grem peš.

Q12- Kateri način prevoza lahko po vašem mnenju nadomesti osebni avtomobil? (Možnih je več odgovorov).

- a) Električni avtomobil
- b) Kolo
- c) Javni prevoz
- d) Hoja
- e) Drugo:

Q13 - Ali zvišanje cen goriva prinaša tudi kakšne prednosti?

Q14 - Ali bi se več odločali za trajnostni način mobilnosti, če bi se v občini Puconci izboljšala, prilagodila prometna infrastruktura? (Možnih je več odgovorov).

- a) kolesarske poti,
- b) kolesarska parkirišča,
- c) steze za pešce,
- d) prehodi za pešce
- e) prometna signalizacija,
- f) polnilne postaje za električne avtomobile in kolesa,
- g) Drugo:

Priloga 2: Letak



Priloga 3: Trasa predlagane izgradnje kolesarskih poti

