OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA



SKLOP D: ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA POROČILO O IZVEDBI ANALIZE STANJA IN O IZVAJANJU AKTIVNOSTI VKLJUČEVANJA JAVNOSTI



Lineal d. o. o.
Svetovalni inženiring in načrtovanje
Jezdarska ulica 3
SI-2000 Maribor

Oktober, 2024.

Št. projekta:	1715
Projekt:	OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA
Akronim projekta:	OCPS MURSKA SOBOTA
Naročnik:	MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA, KARDOŠEVA ULICA 2, 9000 MURSKA SOBOTA
Faza načrta:	**SKLOP D: ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA** **Poročilo o izvedbi analize stanja in o izvajanju aktivnosti vključevanja javnosti**
Izvajalec projekta:	LINEAL D. O. O., JEZDARSKA ULICA 3, SI-2000 MARIBOR
Datum izdelave:	Oktober 2024
Vodja projekta:	mag. Matej DOBOVŠEK univ. dipl. inž. prom.
Sodelavci:	Zlatko MESARIĆ, dipl. inž. prom. Darja SABO, univ. dipl. inž. grad. mag. Dušan OGRIZEK, univ. dipl. inž. grad. Mateja JESENIČNIK, univ. dipl. inž. grad. mag. Ožbej SLAKAN, dipl. inž. prom.
Koordinator procesa:	Matej BUKOVEC, univ. dipl. inž. prom., MO MS

VSEBINA

1. SKLOP D 5

2. POROČILO O IZDELANI SPLOŠNI ANALIZI STANJA NA PODROČJU PROMETA V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA 6

1.1 Demografske značilnosti Mestne občine Murska Sobota 6

1.2 Prometne značilnosti Mestne občine Murska Sobota 14

1.2.1 Cestni promet 14

1.2.1.1 Povprečni letni dnevni promet (PLDP) med leti 2015 in 2022 na državnih cestah 18

1.2.1.2 Varnost cestnega prometa 22

1.2.2 Mirujoči promet 24

1.2.3 Kolesarski promet 28

1.2.4 Peš promet 33

1.2.5 Javni potniški promet 35

1.2.5.1 Avtobusni promet 35

1.2.5.2 Mestni avtobusni promet 39

1.2.5.3 Železniški promet 44

1.2.5.4 Prostofer Murska Sobota 44

1.2.6 E-mobilnost 46

1.3 Kakovost bivalnega okolja 46

1.3.1 Okoljski kazalniki 46

1.3.2 Zdravstveni kazalniki 51

3. NAČRT SPREMLJANJA KAZALNIKOV 53

4. POROČILO O IZHODIŠČNEM STANJU KAZALNIKOV 66

5. SINTEZNO POROČILO O IZVEDENIH INTERVJUJIH S KLJUČNIMI LOKALNIMI DELEŽNIKI IN PREDSTAVNIKI SEKTORJEV NA OBČINI 68

6. POROČILO O IZVEDENIH JAVNIH RAZPRAVAH O STANJU PROMETA NA OBČINI 78

7. SINTEZNO POROČILO O IZVEDENI ANKETNI RAZISKAVI ZA SPLOŠNO JAVNOST 84

8. SINTEZNO POROČILO O IZVEDENI ANKETNI RAZISKAVI O POTEH V ŠOLO ZA OSNOVNE ŠOLE NA OBMOČJU MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA 96

9. SINTEZNO POROČILO O IZVEDENI ANKETNI RAZISKAVI O POTEH V SLUŽBO ZA VEČJA PODJETJA NA OBMOČJU MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA.....106

10. SINTEZNO POROČILO O IZVEDENIH MERITVAH PROMETA NA TREH ŠTEVNIH MESTIH 119

11. POROČILO O PREGLEDU RELEVANTNE OBSTOJEČE DOKUMENTACIJE IN O OCENI ŠIRŠEGA VPLIVA 132

12. POROČILO O IZVEDENIH TERENSKIH OGLEDIH.....146

13. POROČILO O IZVEDENI DELAVNICI OŽJE DELOVNE SKUPINE IN PREDSTAVNIKOV ODDELKOV NA OBČINI – ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA.....148

14. KLJUČNE UGOTOVITVE IZDELANE OBŠIRNE ANALIZE STANJA NA PODROČJU PROMETA TER PRIPRAVA NA AKTIVNOSTI ODDAJE GRADIV ZA 1. PRESOJO OCPS – SESTANEK MED IZDELOVALCEM IN NAROČNIKOM.....167

15. DODATNA AKTIVNOST ZA SKLOP D: ZAPISNIK SESTANKA Z NAROČNIKOM GLEDE IZVEDBE RAZSTAVE, PRIREDITVE IN DELAVNICE GLEDE OPREDELITVE IZZIVOV, PRIORITET, PRILOŽNOSTI IN CILJNIH VREDNOSTI.....184

16. POROČILO O IZVEDENI DELAVNICI OŽJE DELOVNE SKUPINE IN PREDSTAVNIKOV ODDELKOV NA OBČINI – OPREDELITEV IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN CILJNIH VREDNOSTI.....186

17. DODATNA AKTIVNOST ZA SKLOP D: 3. MEDIJSKO SPOROČILO V ČASU ETM 2024 194

18. DODATNA AKTIVNOST ZA SKLOP D: PRIREDITEV NA PROSTEM 198

19. POROČILO O AKTIVNOSTIH VKLJUČEVANJA JAVNOSTI.....207

1. SKLOP D

»Proces priprave Občinske celostne prometne strategije za Mestno občino Murska Sobota obsega različne aktivnosti razdeljenih v sedem vsebinskih sklopov (Sklop A – Sklop G).

V okviru sklopa D je bil poudarek na analizi obstoječega stanja na področju prometa.

V okviru analize stanja na področju prometa so bila izdelana obširna prometna izhodišča, ki celovito orisujejo dejansko stanje prometa na celotni občinski ravni. Za potrebe pregleda stanja na področju prometa, je bila pregledana obstoječa relevantna dokumentacija s področja urejanja prometa in prostora, analizirane prometne obremenitve, demografska gibanja, potovalni vzroki, prometne značilnosti in kakovost bivalnega okolja. Nadalje so se izvedle anketne raziskave v osnovnih šolah, v izbranih podjetjih in med splošno javnostjo, predvsem z namenom, da so se ugotovile obstoječe prometne navade in načini potovanj. Tvorjen in promoviran je bil poseben naslov elektronske pošte, na katerega so občani lahko pošiljali svoje predloge in ideje glede bodočih prometnih ureditev.

Nadalje so se na delavnicah med ključnimi lokalnimi deležniki opravili intervjuji glede obstoječih izzivov. Opravljeno je bilo tudi kordonsko štetje prometa na treh presekih cest, s čimer se je pridobil »modal-split« izhodiščnega stanja. Opravljenih je bilo tudi pet terenskih ogledov, s ciljem ocenjevanja pogojev za vodenje cestnega prometa, za upravljanje z mirujočim prometom, za hojo, za uporabo kolesa in za uporabo storitev JPP. Z naštetimi aktivnostmi se je pridobil vpogled v trenutno stanje prometa v mestni občini.

V nadaljevanju prilagamo vsa poročila ter vso ostalo gradivo, ki je bilo izdelano v okviru Sklopa D.«

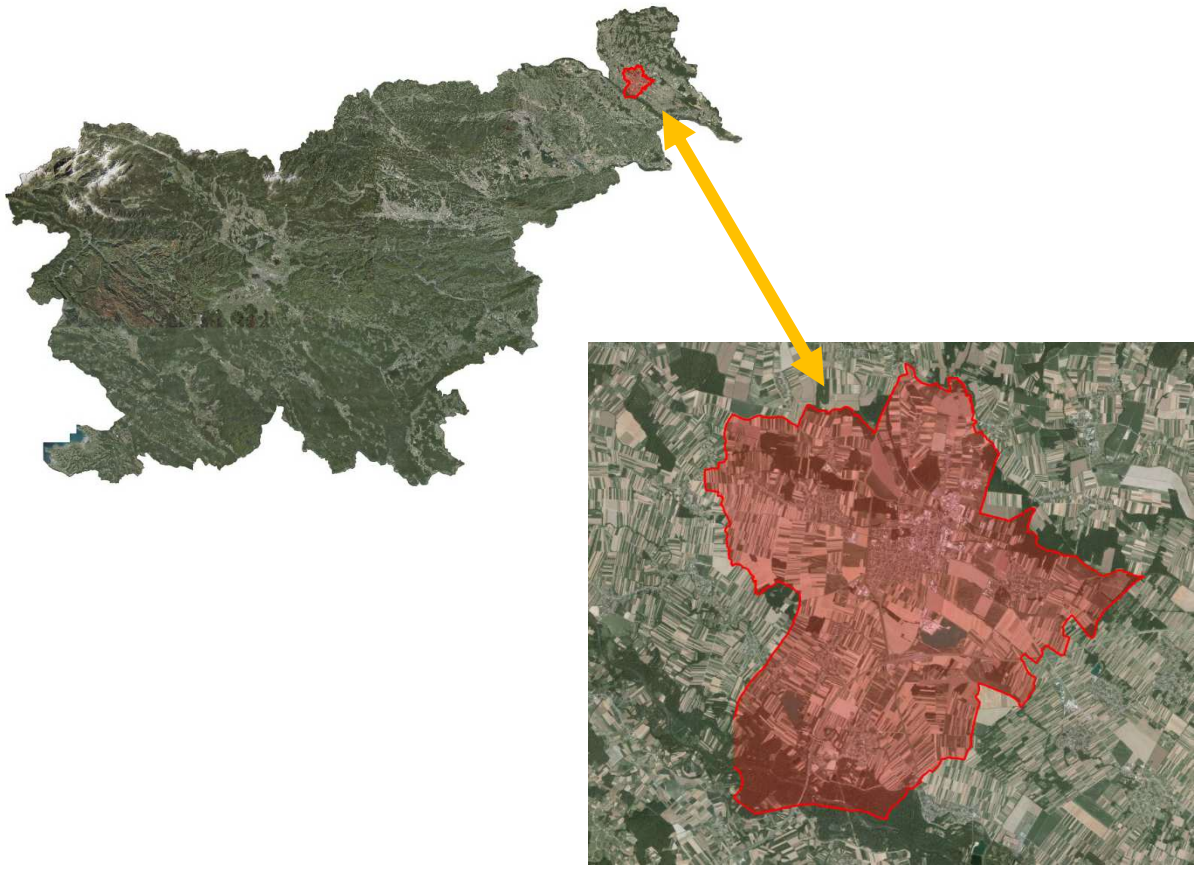
2. POROČILO O IZDELANI SPLOŠNI ANALIZI STANJA NA PODROČJU PROMETA V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA

1.1 Demografske značilnosti Mestne občine Murska Sobota

Mestna občina Murska Sobota leži v severovzhodnem delu Slovenije (slika 1-1). Bila je ustanovljena 1. januarja 1995 in obsega mesto Murska Sobota in naselja Bakovci, Černelavci, Krog, Kupšinci, Markišavci, Nemčavci, Polana, Rakičan, Satahovci, Veščica ter romsko naselje Pušča.

Mestno občino Murska Sobota obkroža 7 sosednjih občin: Občina Beltinci, Občina Moravske Toplice, Občina Puconci, Občina Tišina, Občina Radenci, Občina Križevci pri Ljutomeru in Občina Veržej.

Mesto Murska Sobota je regijsko središče Pomurja in predstavlja upravno, gospodarsko, družbeno-politično in kulturno središče Pomurja.



Slika 1-1 ; Položaj Mestne občine Murska Sobota v slovenskem prostoru (vir Geopedia).

Tabela 1-1 ; Pomembnejši demografski podatki mestne občine Murska Sobota in primerjava med leti 2023 in 2013[1][2].

DEMOGRAFSKI PODATKI ZA MESTNO OBČINO MURSKA SOBOTA	(LETO 2023)	(LETO 2013)
POVRŠINA (KM^2)	64,4	64,4
ŠTEVILO NASELIJ	12	12
ŠTEVILO PREBIVALCEV	18.651	19.188
STAROST OD 0-14 LET	2.323 (12,5 %)	2.417 (12,6 %)
STAROST OD 15-64	11.293 (60,5 %)	13.072 (68,1 %)
STAROST NAD 65 LET	5.035 (27,0 %)	3.699 (19,3 %)
MOŠKI	9.008	9.099
ŽENSKE	9.643	10.089
ŠTEVILO GOSPODINJSTEV	7.980*	7.747*
POVPREČNA VELIKOST GOSPODINJSTVA	2,3*	2,5*
POVPREČNA STAROST PREBIVALCEV (LETA)	47,6	44,5
SKUPNI NARAVNI PRIRAST NA 1.000 PREBIVALCEV	-5,2**	-3,7
SKUPNI SELITVENI PRIRAST NA 1.000 PREBIVALCEV	12,1**	-5,4
GOSTOTA NASELJENOSTI (PREB/KM^2)	289,8	298

** - podatkov za leti 2013 in 2023 ni, zato so upoštevani podatki za leti 2021 oziroma 2011.*
*** - podatka za leto 2023 ni, uporabljen je bil podatek za leto 2022.*

Izhajajoč iz demografskih podatkov gre v primeru Mestne občine Murska Sobota za mestno občino z visoko gostoto naseljenosti, saj na kvadratnem kilometru površine prebiva 290 prebivalcev, kar je precej več kot znaša povprečna gostota prebivalstva v Sloveniji (104,6 preb./km^2).

Opazen je trend staranja prebivalstva, saj se je v zadnjih desetih letih povprečna starost prebivalstva povečala za več kot 3 leta. Leta 2023 je v primerjavi z letom 2013 opazen trend povečanja deleža ljudi starih nad 65 let (povečanje za 7,7 %) ter trend zmanjšanja deleža ljudi starih med 15 in 64 letom (znižanje za 7,6 %).

Kot zanimivost v demografskih podatkih za Mestno občino Murska Sobota se kaže v primerjavi števila gospodinjstev v zadnjih desetih letih. Namreč v preteklosti je v mestni občini živelo več ljudi kot jih živi danes, vendar v manjšem številu gospodinjstev, kot jih je danes. Vsled temu, je danes povprečna velikost gospodinjstev manjša, k čemur prispevajo tudi neugodni trendi na področju skupnega prirasta, izraziteje na področju naravnega prirasta.

V primeru naravnega in selitvenega prirasta so med leti zaznana kot v večini občin po državi vsakoletna nihanja. Leta 2013 sta bila tako naravni kot selitveni prirast negativna, medtem, ko je v letu 2022 skupni naravni prirast bil negativen, skupni selitveni prirast pa pozitiven.

Leta 2022 je bilo iz tujine v mestno občino preseljenih 199 ljudi, v obratni smeri pa odseljenih 81 ljudi, medtem, ko se jih je iz ostalih slovenskih občin v mestno občino preselilo 929 ljudi, v obratni smeri pa odselilo 822 ljudi. Skupni selitveni prirast je tako znašal 225 ljudi, oziroma 12,1 ljudi na 1.000

[1] Vir: https://www.stat.si/obcine/sl/Municip/Index/108 (stran aktivna na dan 26. 02. 2024).
[2] Vir: https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/100/prebivalstvo (stran aktivna na dan 26. 02. 2024).

prebivalcev. Leta 2022 je v nasprotju z selitvenim prirastom, podobno kot leta 2013, bilo več umrlih kot živorojenih, zaradi česar je skupni naravni prirast bil negativen (-97 ljudi, oziroma -5,2 na 1.000 prebivalcev).

Tabela 1-2 ; Pomembnejši demografski podatki za mesto Murska Sobota in nekatera večja izbrana naselja v mestni občini ter primerjava posameznih kazalnikov med leti 2023 in 2013[3][4].

DEMOGRAFSKI PODATKI	MESTO MURSKA SOBOTA (2023/2013)	BAKOVCI (2023/2013)	RAKIČAN (2023/2013)	ČERNELAVCI (2023/2013)
POVRŠINA (KM^2)	14,5	9,0	9,2	2,2
ŠTEVILO PREBIVALCEV	11.190 / 11.427	1.430 / 1.492	1.402 / 1.567	1.256 / 1.291
STAROST OD 0-14 LET	1.340 / 1.360	183 / 188	174 / 177	149 / 186
STAROST OD 15-64	6.658 / 7.757	902 / 1.055	792 / 935	763 / 938
STAROST NAD 65 LET	3.192 / 2.310	345 / 249	436 / 455	344 / 167
MOŠKI	5.270 / 5.295	727 / 759	691 / 732	629 / 629
ŽENSKE	5.920 / 6.132	703 / 733	711 / 835	627 / 662
ŠTEVILO GOSPODINJSTEV	5.173 / 5.090*	573 / 546*	476 / 451 *	487 / 433*
POVPREČNA VELIKOST GOSPODINJSTVA	2,1 / 2,3*	2,6 / 2,7*	2,6 / 2,8*	2,6 / 2,9*
POVPREČNA STAROST PREBIVALCEV (LETA)	48,3 / 44,2	46,7 / 43,2	49,7 / 48,4	47 / 41,8
GOSTOTA NASELJENOSTI ($PREB/KM^2$)	772,4 / 788,8	159,7 / 166,3	152,5 / 170,2	561,4 / 577

** - podatkov za leti 2013 in 2023 ni, zato so upoštevani podatki za leti 2021 oziroma 2011.*

Pri ogledu demografskih podatkov za samo mesto Murska Sobota in izbrana večja naselja v mestni občini je opazen trend zmanjševanja števila prebivalcev in dvig povprečne starosti prebivalstva. Največje znižanje števila prebivalcev v zadnjih desetih letih je opazno v primeru naselja Rakičan, kjer je število prebivalcev upadlo za dobrih 10,5 %. V primeru samega mesta Murska Sobota in ostalih naselij se prav tako zaznava upad števila prebivalstva, vendar so ta precej nižja. V mestu Murska Sobota je število prebivalcev v zadnjih desetih letih upadlo za dobra 2 %.

Bolj kot upadanje števila prebivalcev pa so opazni razkoraki v povprečni starosti prebivalstva. Povprečna starost prebivalcev se je v zadnjih desetih letih najbolj dvignila v primeru naselja Černelavci in sicer za dobrih 5 let. Večji dvig povprečne starosti prebivalstva beleži tudi mesto Murska Sobota, kjer se je povprečna starost prebivalcev v zadnjih desetih letih povečala za dobre 4 leta.

Z izjemo naselja Rakičan je opazen trend povečanja števila prebivalcev starih nad 65 let tako v mestu kot v ostalih naseljih. Leta 2023 se je v primerjavi z letom 2013 število prebivalcev starih nad 65 let najbolj povečalo v primeru naselja Černelavci, in sicer za kar 105 %. V primeru mesta Murska Sobota se je število prebivalcev starejših od 65 let povečalo za dobrih 38 %.

[3] Vir: https://www.stat.si/obcine/sl/Municip/Index/108 (stran aktivna na dan 26. 02. 2024).
[4] Vir: https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/100/prebivalstvo (stran aktivna na dan 26. 02. 2024).

Delovni procesi, izobraževalni procesi, procesi uporabe javnih storitev (izraziteje zdravstvenih storitev) in nakupovalni procesi predstavljajo jedro vseh generiranih prometnih obremenitev v mestni občini.

Delovni procesi

Tabela 1-3 ; Delovno aktivno prebivalstvo in z njimi povezane dnevne migracije v primeru Mestne občine Murska Sobota za leto 2022[5].

	DNEVNE MIGRACIJE					
MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA	**Delovno aktivno prebivalstvo občine**	**Število delovnih mest v občini**	**Število prebivalcev, ki delo opravljajo znotraj občine**	**Število prebivalcev, ki so zaposleni v drugi občini**	**Delovni migranti iz drugih občin, ki delo opravljajo v občini**	**Indeks delovne migracije**
	6.952	**12.812**	**4.068 58,5 %**	**2.884 41,5 %**	**8.744**	**184,3**

Leta 2022 je bilo v Mestni občini Murska Sobota 6.952 delovno aktivnega prebivalstva (brez kmetov). Od tega jih 4.068 delo opravlja znotraj svoje občine, kar znaša 58,5 % vseh zaposlitev, medtem ko je delo v drugih občinah opravljalo 2.884 zaposlenih oziroma 41,5 % vseh delovno aktivnih prebivalcev.

Za Mestno občino Murska Sobota je značilno, da ima več delovnih mest, kot pa ima delovno aktivnega prebivalstva, zaradi česar je indeks delovne migracije večji od 100 in znaša kar 184,3, kar pomeni, da je delovnih mest za kar 84,3 % več, kot je pa delovno aktivnega prebivalstva v občini.

Glede na število delovnih mest v občini (12.812), kar 68 % vseh zaposlenih prihaja na delovna mesta iz drugih sosednjih občin in drugih bolj oddaljenih občin.

Vse te številke še dodatno potrjujejo, da mestna občina z mestom Murska Sobota predstavlja pravno, gospodarsko, bančno, šolsko, informacijsko, zdravstveno, oskrbovalno in prometno središče Pomurja in širšega območja Pomurske statistične regije zaradi česar prihaja do množičnih šolskih, zdravstvenih, prostočasnih in še izraziteje do delovnih migracij med občino in zaledjem.

V tabeli 1-4 so podrobneje prikazane delovne migracije med občinami. Največ delovnih migracij iz občine je napotenih v Ljubljano, Maribor, Gornjo Radgono, Moravske Toplice, Puconce, Beltince, Lendavo, Ljutomer,…, medtem, ko delovne migracije v občino prevladujejo iz Beltincev, Črenšovcev, Gornje Radgone, Lendave, Ljutomera, Puconcev, Radencev, Tišine, Turnišča,…

Vse te znane delovne migracije pa seveda najbolj vplivajo na nastanek prometnih tokov, ki so tako na dnevni ravni tekom delovnika najbolj izrazite na povezavah Beltinci – Rakičan – Murska Sobota, Radenci – Tišina – Murska Sobota, Dobrovnik – Moravske Toplice – Murska Sobota, Puconci – Markišavci – Murska Sobota in Murska Sobota – AC priključek Murska Sobota in na vseh navedenih povezavah tudi v obratni smeri. Močni prometni tokovi pa nastajajo tudi znotraj same občine in mesta, kjer se nahajajo glavni in obenem največji generatorji prometa v sami občini.

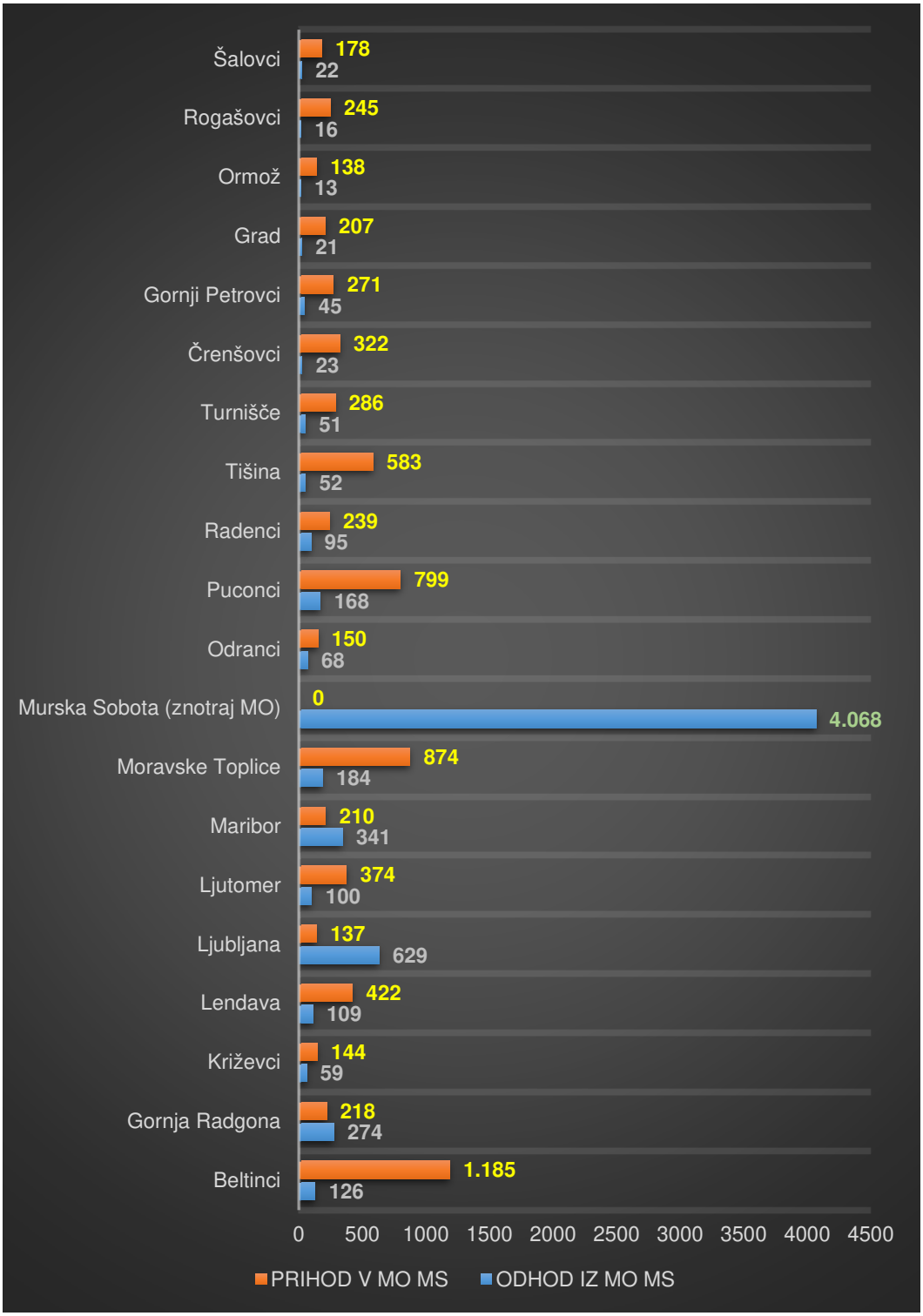
[5] Vir: https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/139/delo-in-brezposelnost (stran aktivna na dan 26. 02. 2024).

Tabela 1-4 ; Delovne migracije v Mestni občini Murska Sobota[6].

DELOVNO AKTIVNO PREBIVALSTVO - DELOVNE MIGRACIJE (BREZ KMETOV), LETO 2022		
	Iz Mestne občine Murska Sobota v ostale občine	
	MURSKA SOBOTA (SKUPAJ)	**6.952**
PO POSAMEZNI OBČINI (MERILO NAD 50	Beltinci	126
	Gornja Radgona	274
	Križevci	59
	Lendava	109
	Ljubljana	629
	Ljutomer	100
	Maribor	341
	Moravske Toplice	184
	Murska Sobota	***4.068***
	Odranci	68
	Puconci	168
	Radenci	95
	Tišina	52
	Turnišče	51
	V ostale občine	625

	Iz ostalih občin v Mestno občino Murska Sobota	
	MURSKA SOBOTA (SKUPAJ)	**12.812**
PO POSAMEZNI OBČINI (MERILO NAD 50 ZAPOSLENIH)	Apače	68
	Beltinci	1.185
	Cankova	177
	Črenšovci	322
	Dobrovnik	84
	Gornja Radgona	218
	Gornji Petrovci	271
	Grad	207
	Kobilje	68
	Križevci	144
	Kuzma	121
	Lenart	51
	Lendava	422
	Ljubljana	137
	Ljutomer	374
	Maribor	210
	Moravske Toplice	874
	Murska Sobota	***4.068***
	Odranci	150
	Ormož	138
	Ptuj	52
	Puconci	799
	Radenci	239
	Razkrižje	53
	Rogašovci	245
	Sv. Jurij ob Ščavnici	84
	Šalovci	178
	Tišina	583
	Turnišče	286
	Velika Polana	83
	Veržej	81
	Iz ostalih občin	840

[6] Vir: https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/139/delo-in-brezposelnost (stran aktivna na dan 26. 02. 2024).



Grafikon 1-1 ; Prikaz razmerja dnevnih delovnih migracijskih tokov med Mestno občino Murska Sobota in posameznimi ostalimi občinami.

Izobraževalni procesi

Izobraževalni procesi se poleg delovnih procesov prištevajo med najpogostejše razloge za nastanek dnevnih migracij. Sicer ne generirajo tako izrazitih prometnih tokov kot jih generirajo delovni procesi, pa vendar se v splošni družbi zaznavajo kot eden izmed ključnih generatorjev prometa. To pa zato, ker so izobraževalni procesi kot delovni procesi najbolj izraziti tekom delovnika in iz obeh področij se največ prometa generira ravno v koničnih urah. Prevozi predšolskih otrok v vrtce, prevozi šoloobveznih otrok v šolo, prevozi dijakov in študentov so evidentirani kot najpogostejše razlogi za potovanje iz naslova izobraževalnih procesov. In ker potovanja pretežno slonijo na zasebnem motoriziranem prometu se v okolici vrtcev in šol pojavljajo v urnih konicah večja zgoščevanja prometa in prometni zamaški, ki nastajajo kot posledica parkiranja vozil in odlaganja otrok neposredno pred vhodi v javne izobraževalne ustanove.

Ocenjuje se, da je 19 % celotnega prebivalstva mestne občine neposredno vključenega v izobraževalne procese (predšolski otroci, učenci, dijaki, študentje). Posredno pa kar do 40 % celotnega prebivalstva predvsem na račun vključenosti staršev in skrbnikov pri zagotavljanju ustrezne mobilnosti.

Tabela 1-5 ; Vključenost otrok, učencev, dijakov in študentov iz Mestne občine Murska Sobota v izobraževalnih procesih v šolskem letu 2022/2023[7].

IZOBRAŽEVALNI PROCESI

PO POSAMEZNEM PODROČJU (ŠOLSKO LETO 2022/2023)		
	Predšolska vzgoja	
	Število vseh enot	10
	Število vseh vključenih otrok, po občini zavoda	658
	Število vključenih otrok, s prebivališčem v MO MS	576
	Skupni delež vključenih otrok v vrtcih, s prebivališčem v MO MS	83,50 %
	Osnovnošolsko izobraževanje	
	Število vseh šol in podružnic, vključno z zavodi za otroke s posebnimi potrebami	7
	Število vseh učencev skupaj	1.739
	Od tega število učencev s posebnimi potrebami	72
	Srednješolsko izobraževanje	
	Število dijakov po občini stalnega prebivališča	608
	Število dijakov na 1.000 preb.	32,6
	Višješolsko izobraževanje	
	Število študentov	612
	Število študentov na 1.000 preb.	33
	Število diplomantov	134
	Število diplomantov na 1.000 preb.	7,2

V občini je v šolskem letu 2022/2023 delovalo 10 vrtcev, katere je obiskovalo 658 otrok, od tega 576 otrok, ki imajo stalno prebivališče v mestni občini. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1 do 5 let, jih je bilo 83,5 % vključenih v vrtec, kar je v povprečju več kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (81,6 %).

[7] Vir: https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/192/izobrazevanje (stran aktivna na dan 26. 02. 2024).

Najmanjša vključenost otrok v vrtec je bila pričakovano evidentirana v prvem starostnem obdobju, ko je delež vključenosti otrok znašal 65,7 %, medtem, ko je pri drugem starostnem obdobju in pri otrocih starosti 4 in 5 let delež vključenosti otrok v vrtec v mestni občini presegel 93 %.

V skupno sedmih osnovnih šolah ter njihovih podružnicah se je v šolskem letu 2022/2023 izobraževalo 1.739 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo 608 dijakov. Na 1.000 prebivalcev v občini je bilo 33 študentov in 7 diplomantov.

Uporaba javnih storitev

Kot tretji najpogostejši razlog za nastanek prometnih tokov je uporaba javnih storitev. Izstopa uporaba javnih zdravstvenih storitev.

Splošna bolnišnica Murska Sobota je osrednja regijska, zdravstvena institucija, ki nudi zdravstvene storitve na sekundarni ravni, prvenstveno v Pomurju živečemu prebivalstvu pa tudi prebivalcem iz drugih regij. Ozemeljsko pokriva 27 občin s 125.000 prebivalci. Na letni ravni v ABO (akutna bolnišnična obravnava) sprejme preko 17.700 bolnikov, v specialističnih ambulantah 170.000 bolnikov ter na diagnostičnih preiskavah preko 76.000 pacientov. Okrog 10.000 pacientov se sprejme še na dispanzerju za ženske ter na fizioterapiji. Na letni ravni bolnišnica sprejme tako preko 270.000 pacientov.

Skozi desetletja razvoja se je iz majhne lokalne bolnišnice prelevila v sodobno, regijsko bolnišnico, ki se z 1.200 zaposlenimi in letnim prometom, ki dosega 75 mio EUR, uvršča med največje pomurske kolektive[8].

Ocenjuje se, da dnevno v bolnišnico na različne preglede in preiskave prihaja med 400 in 800 ljudi oziroma pacientov ter generira veliko število dnevnih obiskov svojcev. Splošna bolnišnica Murska Sobota se tako v mestni občini uvršča med največje generatorje prometa, saj poleg tega da generira ogromno prometa, zaposluje še 1.200 zaposlenih, ki na delo prihajajo iz različno oddaljenih krajev.

Zdravstveni dom Murska Sobota kot neprofitni javni zavod, vključen v javno zdravstveno mrežo, deluje na območju 12 občin ustanoviteljic in skrbi za 59.700 prebivalcev naseljenih na 692 km^2. Na področju območne enote Zavoda za zdravstveno zavarovanje Slovenije je zavod največji zdravstveni dom, obenem pa sodi med največje zdravstvene domove v Sloveniji. Zdravstveni dom izvaja osnovno zdravstveno dejavnost na sedežu v Murski Soboti in v 18-ih dislociranih enotah. Leta 2022 je bilo v Zdravstvenem domu Murska Sobota zaposlenih 401 zaposlenih[9].

Ocenjuje se, da dnevno v zdravstveni dom na različne preglede in preiskave prihaja med 200 in 400 ljudi oziroma pacientov, tudi v spremstvu družinskih članov in skrbnikov (otroški dispanzer in zobozdravstvo).

Med ostale večje generatorje prometa s področja uporabe javnih storitev se prištevajo še Pomurske lekarne, ki opravljajo lekarniške storitve na skupno petih lokacijah v mestu Murska Sobota. V Lekarni Murska Sobota na Kocljevi ulici se zagotavlja tudi dežurna služba za namene zagotavljanja neprekinjene preskrbe prebivalcev z zdravili.

Ostali manjši generatorji prometa s področja uporabe javnih storitev so še Upravna enota Murska Sobota, Pokrajinska in študijska knjižnica ter Finančni urad Murska Sobota.

[8] Vir: https://www.sb-ms.si/upload/files/Letno-porocilo%202022.pdf (stran aktivna na dan 27. 02. 2024).
[9] Vir: https://www.zd-ms.si/images/zdms/dokumenti/javni-dokumenti/Letno_porocilo_2022.pdf (stran aktivna na dan 27. 02. 2024)

Izvajanje nakupovalnih procesov

In kot četrti najpogostejši razlog za nastanek prometnih tokov so nakupovalni procesi, ki so načeloma prisotni vse dni v tednu, z nekoliko večjo intenziteto ob koncu tedna (petek in sobota). Mesto Murska Sobota ima opravka s skoncentrirano trgovsko ponudbo predvsem na obrobju mesta, kjer so zrastla velika regionalna trgovska središča, ki generirajo velike prometne obremenitve tekom celega tedna, razen ob nedeljah in praznikih, ko so trgovine v skladu z Zakonom o trgovinah zaprte.

Kljub temu pa je tudi opazno, da strateško načrtovanje rabe zemljišč poteka istočasno z načrtovanjem prometa v katerega se aktivno vključujejo tudi vprašanja aktivnega načina življenja (načelo strokovnosti – interdisciplinarnost). Tako se v bližini večjih stanovanjskih območij (Lendavska ulica, Ulica Štefana Kovača, Trstenjakova ulica, Cankarjeva ulica,..) v mestu Murska Sobota nahajajo manjši supermarketi in trgovine ter posamezne storitvene dejavnosti, ki zagotavljajo osnovno oskrbo prebivalstva v teh območjih brez potreb po potovanjih v večje trgovske centre na obrobje mesta. Vendar kljub temu, da imajo nekatera območja zagotovljeno ustrezno dostopnost med svojim krajem bivanja in manjšo lokalno trgovino / supermarketom pa je večina nakupov opravljenih z osebnim vozilom, kar pričajo polno zasedena parkirišča z osebnimi vozili. Z drugimi načini potovanja (peš ali s kolesom) je prevoz polnih in težkih nakupovalnih vrečk in košar otežen, odvisen od vremenskih razmer in potencialno nevaren pri prehodih iz ene prometne površine na drugo.

1.2 Prometne značilnosti Mestne občine Murska Sobota

Mestna občina Murska Sobota je prometno dostopna in razmeroma dobro povezana s sosednjimi občinami in regijami. Da pa se lahko podajo ključne ugotovitve današnjega stanja prometa, pa je bilo potrebno opraviti kvantitativni pregled trenutnih razmer na pomembnih razvojnih področjih (stanje prometa, dostopnost storitev in infrastrukture, storitve javnega potniškega prometa, …). Oblikovane ključne ugotovitve po posamezni zvrsti prometa so služile za oblikovanje vizije razvoja prometa v prihodnosti, ločeno za vsako zvrst prometa.

1.2.1 Cestni promet

Mestna občina Murska Sobota ima dostopnost do ostalih sosednjih občin in nadalje do preostalega slovenskega prostora urejeno preko kakovostnih cestnih povezav. Mestna občina Murska Sobota je tako intenzivno vpeta v prometno okolje, kjer se skozi njo preko državnih cestnih povezav ter preko številnih občinskih cest odvija tako notranji, izvorno-ciljni kakor tudi tranzitni promet.

Na podlagi izdelane analize dnevnih migracij kar 58,5 % delovno aktivnega prebivalstva s stalnim prebivališčem v Mestni občini Murska Sobota dela znotraj občine (notranja potovanja), medtem ko 41,5 % delovno aktivnega prebivalstva delo opravlja izven meja občine (ciljno-izvorna potovanja). Med ciljno-izvorna potovanja pa se prištevajo tudi potovanja delovno aktivnega prebivalstva iz drugih občin na delovna mesta, ki se nahajajo znotraj Mestne občine Murska Sobota. Izmed 12.812 delovnih mest v občini jih kar 8.744 zasedajo zaposleni iz drugih občin, kar pomeni, da slabih 69 % vseh zaposlitev v občini generira ciljno-izvorna potovanja.

Mestna občina Murska Sobota kot ostale pomurske občine, ki se razprostirajo v neposredni bližini avtoceste A5, ki poteka na povezavi »Maribor (Dragučova) – Lenart – Murska Sobota – Lendava –

Pince« spada med tiste občine v Sloveniji, ki imajo relativno dobro dostopnost do državnega avtocestnega omrežja, saj je središče mesta Murska Sobota (Kardoševa ulica) oddaljeno dobrih 4,5 km od AC priključka Murska Sobota in kjer je čas vožnje z osebnim vozilom ocenjen na okrog 8 minut.

Mestna občina Murska Sobota je vpeta tudi v vseevropsko prometno okolje, saj se preko regionalne ceste I. reda R1-232, odsek 1516 in lokalnih cest LC 050064 in LC 050063 navezuje na izredno pomemben 5. pan-evropski koridor, ki na območju Slovenije poteka na povezavi »Koper – Ljubljana – Maribor – Lendava«. Z vidika tranzitnega prometa je pomemben tudi 10. pan-evropski koridor, ki pa skozi Slovenijo poteka na povezavi »Salzburg (AT) – Jesenice – Ljubljana – Obrežje – Zagreb (HR)«.

Tabela 1-6 ; Cestni odseki na območju Mestne občine Murska Sobota[10].

CESTNI ODSEKI NA OBMOČJU MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

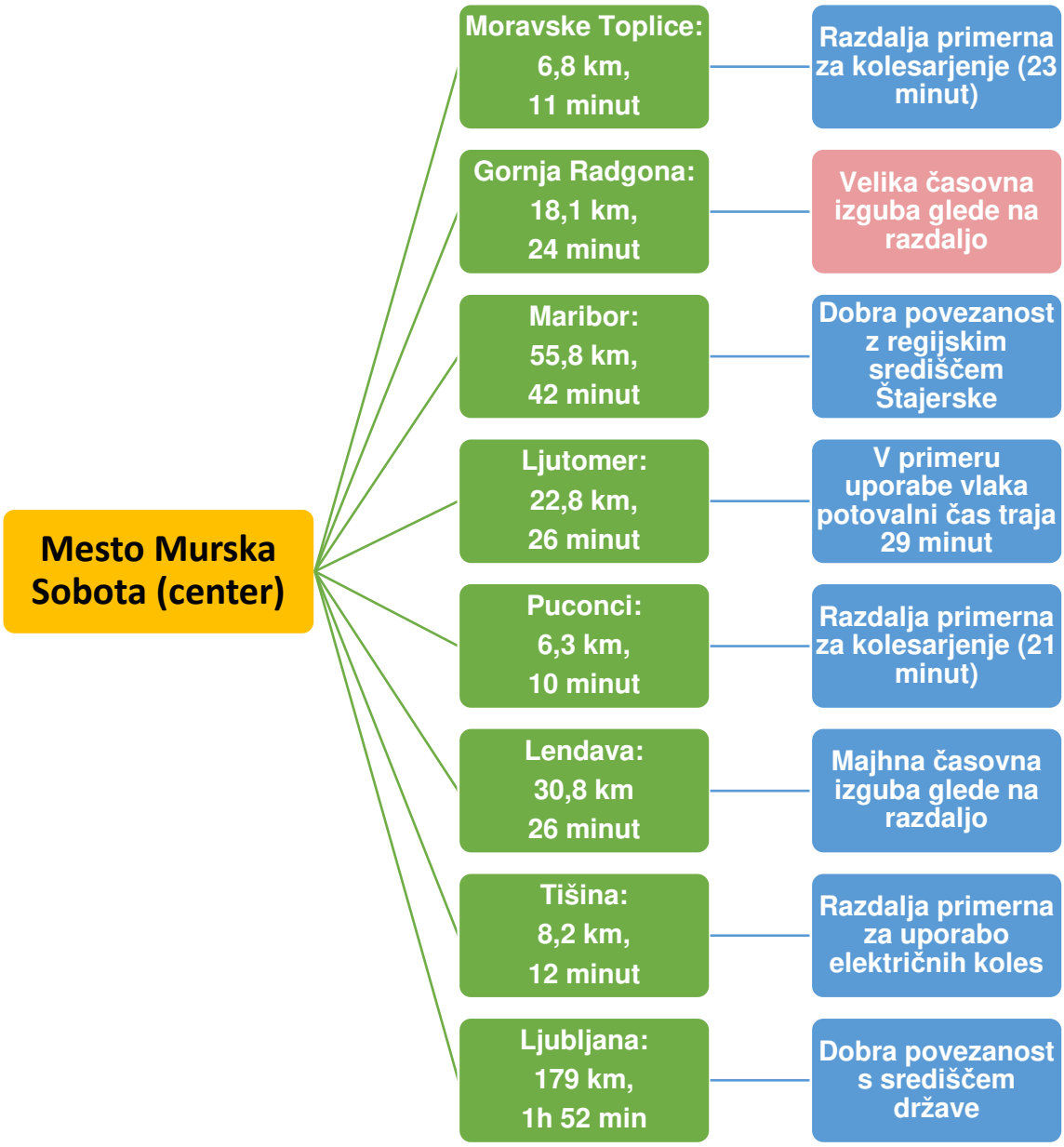
JAVNO CESTNO OMREŽJE V LETU 2022	**Državne ceste**	
	AC A5, odsek 0811, Murska Sobota – Lipovci	3,19 km
	AC A5, odsek 0810, Vučja Vas – Murska Sobota	4,46 km
	R1-235, odsek 1396, Murska Sobota (Gaj) – AC priključek	1,13 km
	R1-235, odsek 0318, Petanjci – MS (Gaj)	1,02 km
	R1-232, odsek 1516, Murska Sobota (Tomšičeva ulica – AC priključek)	1,72 km
	R1-232, odsek 1515, Murska Sobota (Bakša – Tomšičeva ulica)	1,06 km
	R1-232, odsek 1517, Murska Sobota (Panonska ulica – Bakša)	1,49 km
	R1-232, odsek 1470, Murska Sobota	1,66 km
	R1-232, odsek 1316, Martjanci – Murska Sobota	2,47 km
	R1-232, odsek 1315, Petrovci – Martjanci	1,44 km
	R2-443, odsek 1406, Murska Sobota – Lipovci	3,18 km
	R2-442, odsek 1318, Martjanci – Dobrovnik	0,19 km
	R2-441, odsek 1298, Murska Sobota – Gederovci	5,88 km
	R3-715, odsek 5645, Murska Sobota – Skakovci	3,94 km
	R3-740, odsek 1398, Gaj – Murska Sobota (prenesena med občinske ceste na osnovi *Sklepa o prenosu cest med občinske ceste (Uradni list RS, št. 89/20)*	2,77 km
		SKUPAJ: 32,82 km
	Občinske ceste	
	Lokalne ceste (LC)	42,6 km
	Glavne mestne ceste (LG)	5,35 km
	Zbirne mestne ceste (LZ)	7,87 km
	Mestne krajevne ceste (LK)	9,35 km
	Javne poti (JP)	72,99 km
	Javne poti za kolesarje (KJ)	14,95 km
		SKUPAJ: 153,14 km
	Gostota vseh javnih cest (km/km^2), brez upoštevanja javnih poti za kolesarje	
	2,66	
	Gostota državnih cest (km/km^2), brez upoštevanja javnih poti za kolesarje	
	0,51	
	Gostota občinskih cest (km/km^2), brez upoštevanja javnih poti za kolesarje	
	2,15	

[10] Vir: https://podatki.gov.si/dataset/dolzine-javnih-cest-po-obcinah-od-leta-2002 (stran aktivna na dan 27. 02. 2024).

Skupna dolžina javnih cest v občini znaš 185,96 km, od tega je državnih cest 32,82 km in občinskih cest 153,14 km (z upoštevanjem javnih poti za kolesarje).

Gostota celotnega javnega cestnega omrežja v mestni občini znaša 2,66 km/km^2 površine občinskega ozemlja in je večje od gostote javnega cestnega omrežja na nivoju države, saj le ta znaša 1,92 km/km^2.

Prav tako je gostota državnega (0,51 km/km^2) in občinskega cestnega omrežja (2,15 km/km^2) na območju mestne občine večja od gostote državnega (0,32 km/km^2) in občinskega (1,60 km/km^2) cestnega omrežja na nivoju države.



Slika 1-2 ; Prometna dostopnost z osebnim vozilom med središčem mesta Murska Sobota in središči okoliških krajev.

Tabela 1-7 ; Primerjava stopnje motorizacije v Mestni občini Murska Sobota med leti 2022 in 2012[11].

	STOPNJA MOTORIZACIJE	
VOZILA	**Mestna občina Murska Sobota (2022/2012)**	**Slovenija (2022/2012)**
	563 / 499	571 / 518
	POVPREČNA STAROST VOZIL	
	10,4 / 8,5	10,9 / 8,7

Stopnja motorizacije na območju mestne občine znaša 563 vozil na 1000 prebivalcev, kar je nekoliko manj od slovenskega povprečja, ki znaša 571 vozil na 1000 prebivalcev (- 1,5 %).

Leta 2012 je v območju Mestne občine Murska Sobota živelo dobrih 19.100 prebivalcev, kar je več kot jih živi danes (18.862), medtem pa se je stopnja motorizacije povečala za kar 12,8 %.

V primerjavi z letom 2012 je opazen trend povečevanja stopnje motorizacije tako na občinski kot državni ravni. Opaža se tudi, da se z leti podaljšuje tudi povprečna starost vozil.

Tabela 1-8 ; Cestna vozila v Mestni občini Murska Sobota v letih 2022 in 2012[12].

	CESTNA VOZILA V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA (2022/2012)			
VRSTA VOZILA	**Motorna vozila**	**2022**	**2012**	**Razlika**
	Kolesa z motorjem	580	327	**+ 77 %**
	Motorna kolesa	569	467	+ 22 %
	Osebna vozila in specialna osebna vozila	10.553	9.635	+ 9 %
	Avtobusi	73	72	+ 1 %
	Tovornjaki	928	725	+ 28 %
	Delovna motorna vozila	90	66	+ 36 %
	Vlačilci	39	25	**+ 56 %**
	Specialni tovornjaki	90	86	+ 5 %
	Traktorji	740	745	- 1 %
	SKUPAJ	**13.662**	**12.148**	**+ 12 %**
	Priklopna vozila			
	Priklopniki	196	140	+ 40 %
	Polpriklopniki	44	23	**+ 91 %**
	Bivalni priklopniki	46	35	+ 31 %
	Traktorski priklopniki	203	173	+ 17 %
	SKUPAJ	**489**	**371**	**+ 32 %**

Delež registriranih cestnih vozil na območju mestne občine se z leti povečuje. S področja motornih vozil je največji poskok med leti 2012 in 2022 bil zaznan med kolesi z motorjem, katerih število se je v desetih letih povečalo za 77 %. Število osebnih vozil se je povečalo za 9 %. Z večanjem števila registriranih cestnih vozil ter na račun zniževanja števila prebivalcev se povečuje stopnja motorizacije.

S področja priklopnih vozil je največji poskok med leti 2012 in 2022 bil zaznan med polpriklopniki, katerih število se je v desetih letih povečalo za 91 %.

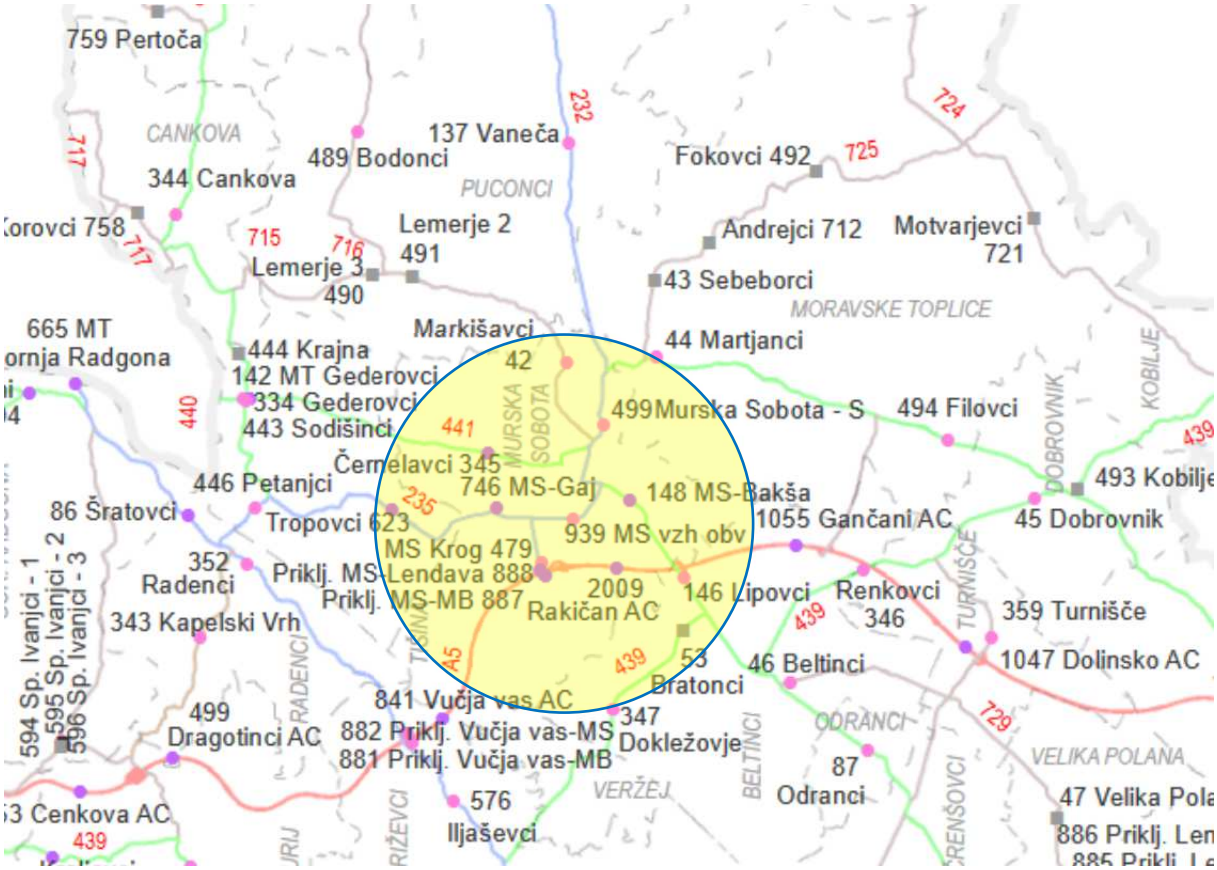
[11] Vir: https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2221110S.px (stran aktivna na dan 26. 02. 2024).
[12] Vir: https://pxweb.stat.si/SiStat/sl (stran aktivna na dan 26. 02. 2024).

1.2.1.1 Povprečni letni dnevni promet (PLDP) med leti 2015 in 2022 na državnih cestah

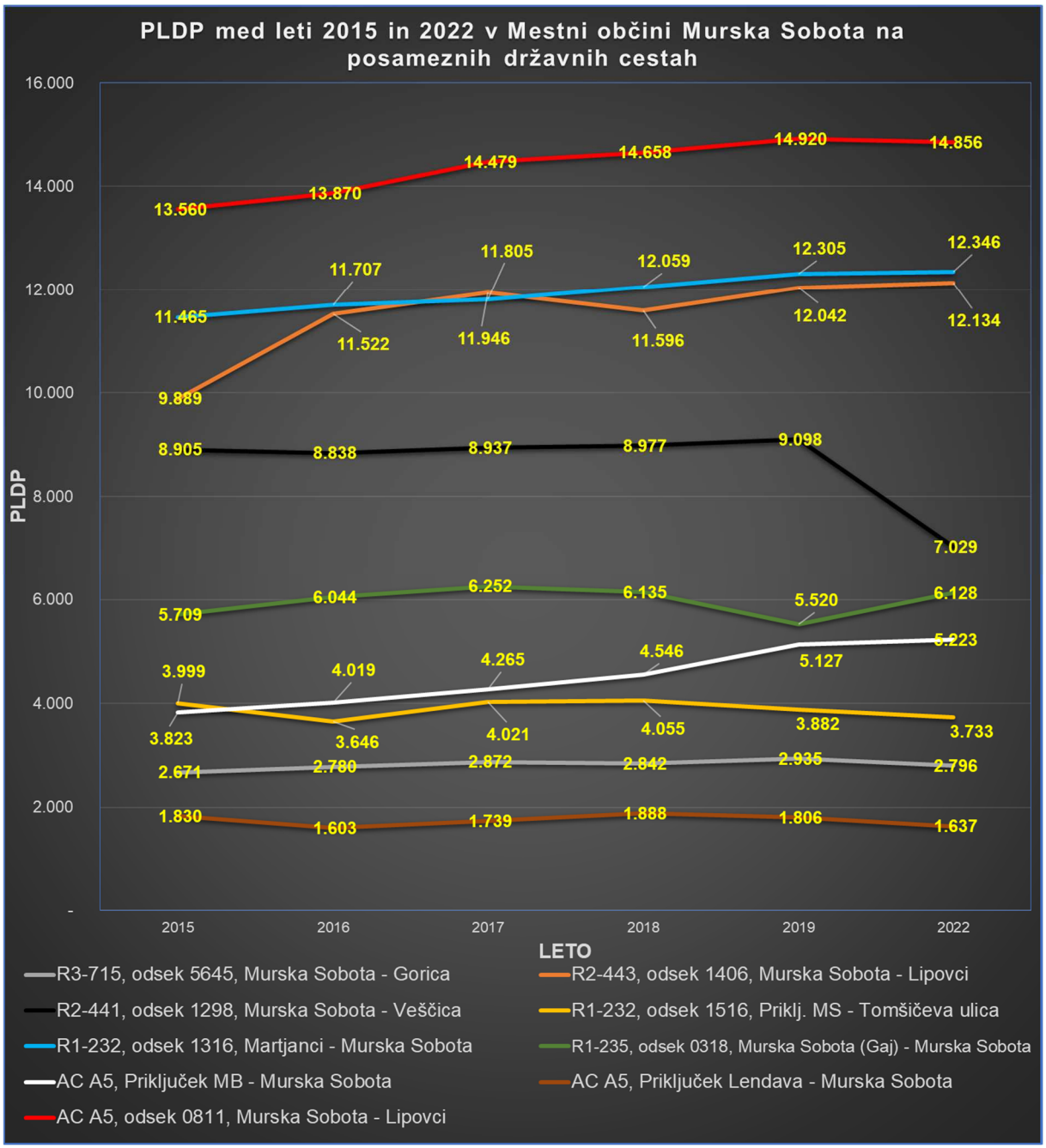
Znotraj Mestne občine Murska Sobota se nahaja 9 avtomatskih števnih mest na različnih odsekih državnih cest. S pomočjo podatkov o prometnih obremenitvah publikacije Promet od leta 2015 do leta 2022, izdanih pri Direkciji RS za ceste, se je za vsak cestni odsek, na katerem se nahaja posamezno avtomatsko števno mesto, izračunala povprečna letna stopnjo rasti prometa.

Števni podatki so ena temeljnih informacij o prometu na cestah in služijo kot osnova za analizo prometnih gibanj in so nepogrešljiv podatek v procesu planiranja. Tako kot so koristni pri odločanju na področju investicij novogradenj oz. pri vzdrževanju in obnovi cest, se uporabljajo tudi za potrebe prometne varnosti in okoljskih meritev (hrup, izpušni plini).

Leta 2020 in 2021 so veljale izredne razmere povezane z razglašeno epidemijo Covid-19 zaradi česar prometne obremenitve v obeh letih niso merodajne in kot take niso primerne za izdelavo primerjalne analize s prometnimi obremenitvami iz preteklih let. Vsled temu se je za primerjavo in izračun rasti prometa upoštevalo obdobje 2015 – 2022, brez upoštevanja let 2020 in 2021.



Slika 1-3 ; Karta števnih mest na območju Mestne občine Murska Sobota (vir Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za evidence o cestah, informatiko in arhiv, publikacija Promet 2022).



Grafikon 1-1 ; Gibanje PLDP med leti 2015 in 2022 na posameznih državnih cestnih odsekih v Mestni občini Murska Sobota.

Na območju Mestne občine Murska Sobota se največje prometne obremenitve pojavljajo na odseku avtoceste A5, kjer je PLDP leta 2022 znašal 14.856 vozil/dan. V strukturi prometnih tokov na trasi avtoceste A5 je osebnih vozil zgolj 55 %, preostalo so tovorna vozila različne teže in nosilnosti. Izstopajo priklopna vozila in vlačilci, ki v strukturi prometnih tokov predstavljajo kar 30 % delež.

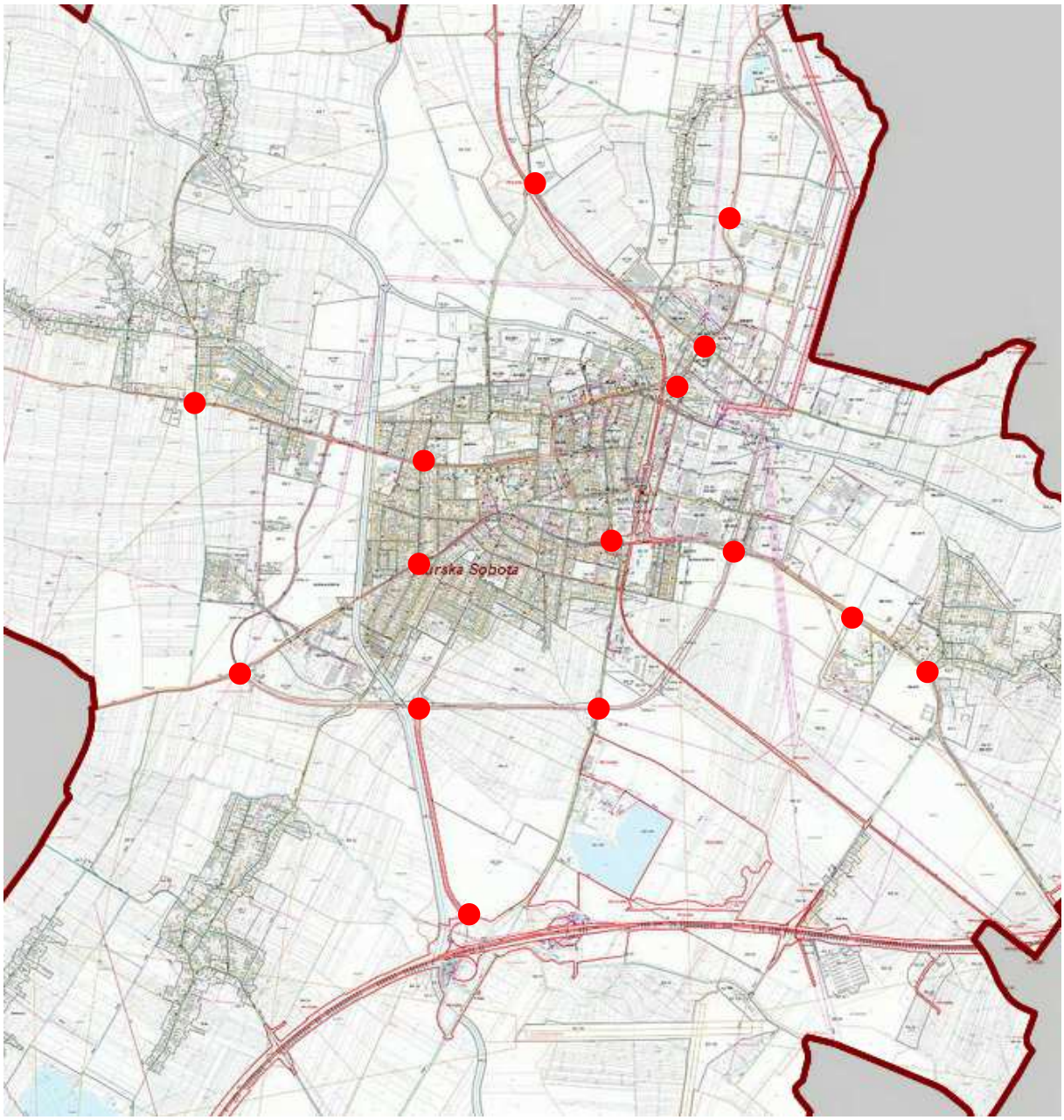
Na območju mestne občine Murska Sobota izstopata še dva cestna odseka, kjer je PLDP v letu 2022 presegal 12.000 vozil/dan. Na odseku regionalne ceste R2-443, na povezavi Murska Sobota – Lipovci je PLDP v letu 2022 znašal 12.134 voz/dan, na odseku regionalne ceste R1-232, na povezavi Martjanci – Murska Sobota, pa je PLDP v letu 2022 znašal 12.346 voz/dan.

Tabela 1-9 ; Povprečna letna stopnja rasti prometa na posameznih odsekih državnih cest znotraj mestne občine.

CESTNI ODSEKI NA DRŽAVNI CESTAH	RAST PROMETA NA LETO
R3-715, ODSEK 5645, MURSKA SOBOTA - GORICA	1,010 (1 %)
R2-443, ODSEK 1406, MURSKA SOBOTA - LIPOVCI	1,044 (4,4 %)
R2-441, ODSEK 1298, MURSKA SOBOTA - VEŠČICA	0,959 (upadanje/stagnacija)
R1-232, ODSEK 1516, PRIKLJ. MS - TOMŠIČEVA ULICA	0,988 (upadanje/stagnacija)
R1-232, ODSEK 1316, MARTJANCI - MURSKA SOBOTA	1,015 (1,5 %)
R1-235, ODSEK 0318, MURSKA SOBOTA (GAJ) - MURSKA SOBOTA	1,017 (1,7 %)
AC A5, PRIKLJUČEK MB - MURSKA SOBOTA	1,065 (6,5 %)
AC A5, PRIKLJUČEK LENDAVA - MURSKA SOBOTA	0,982 (upadanje/stagnacija)
AC A5, ODSEK 0811, MURSKA SOBOTA - LIPOVCI	1,019 (1,9 %)

Največja povprečna rast prometa se zaznava na avtocestnem priključku Murska Sobota, smer Maribor in sicer le ta znaša kar 6,5 % na leto. Visoka povprečna rast prometa se zaznava tudi na odseku regionalne ceste R2-443 na povezavi Murska Sobota – Lipovci in sicer 4,4 %. Prav tako ni zanemarljiva povprečna rast prometa na odseku regionalne ceste R1-232 na povezavi Martjanci – Murska Sobota, ki znaša 1,5 %.

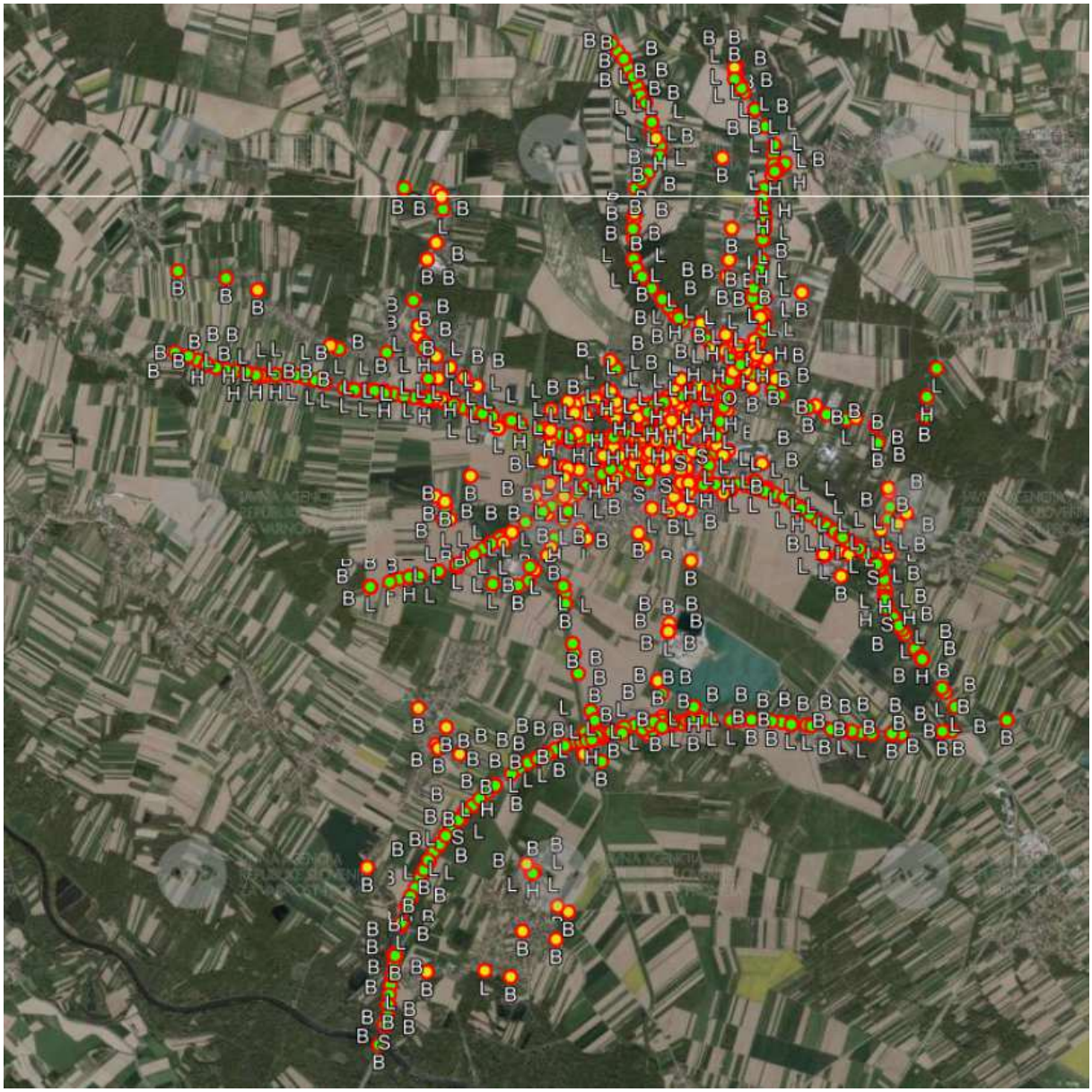
Na osnovi gibanja PLDP-ja na državnih cestah med leti 2015 in 2022 ter na osnovi izračunane splošne rasti prometa se prometno najbolj obremenjena križišča v mestni občini nahajajo na odsekih državnih in občinskih cest, ki vodijo v smeri Splošne bolnišnice Murska Sobota, Zdravstvenega doma Murska Sobota, Severne obrtno industrijske cone, mestnemu središču, v smeri vzgojno-izobraževalnih ustanov in v smeri večjih regionalnih trgovskih centrov ter supermarketov.



Slika 1-4 ; Prikaz območja mesta Murska Sobota z zaledjem z označenimi križišči, kjer dnevno prihaja do največjih prerazporeditev prometa (vir iobcina.si, Murska Sobota).

1.2.1.2 Varnost cestnega prometa

V obdobju med leti 2012 in 2022 se je na območju Mestne občine Murska Sobota zgodilo 2.065 prometnih nesreč[13], v katerih se je 570 udeležencev lažje telesno poškodovalo in 73 huje telesno poškodovalo. Skupaj je v prometnih nesrečah v enakem obdobju življenje izgubilo 8 ljudi.



Slika 1-5 ; Prikaz območij nastanka prometnih nesreč v območju Mestne občine Murska Sobota v obdobju med leti 2012 in 2022 (10 letno obdobje).

[13] Vir: http://nesrece.avp-rs.si/ (stran aktivna na dan 29. 02. 2024).

Tabela 1-10 ; Analiza prometnih nesreč v obdobju 2012-2022, s poudarkom na vključenosti pešcev in kolesarjev.

PROMETNE NESREČE V OBDOBJU 2012 - 2022

	Kategorizacija ceste	Št. vseh prometnih nesreč skupaj	Št. vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom	Št. prometnih nesreč z vključenimi pešci	Št. prometnih nesreč z vključenimi kolesarji
LOKACIJE PROMETNIH NESREČ	Avtocesta A5, Vučja vas – Murska Sobota – Lipovci	182	2	1 (1 smrt)	0
	Regionalne ceste I. in II. reda (R1-232, R1-235, R2-441, R2-442, R2-443 in R3-715)	608	2	16 (brez smrti)	80 (1 smrt)
	Regionalne ceste III. reda (R3-715, upoštevajoč še Tišinsko ulico in Cankarjevo ulico)	133	1	3 (1 smrt)	14 (brez smrti)
	Lokalna cesta (LC)	551	2	26 (brez smrti)	97 (1 smrt)
	Naselje z uličnim sistemom	524	1	6 (brez smrti)	23 (brez smrti)
	Naselje brez uličnega sistema	67	0	0	1 (brez smrti)
	SKUPAJ	**2.065**	**8**	**52 (2 smrti)**	**215 (2 smrti)**

V skupno 2.065 prometnih nesrečah je poškodbam podleglo skupaj 8 prometnih udeležencev, od tega 4 iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev (pešci in kolesarji), kar predstavlja 50 % vseh nesreč s smrtnim izidom.

Glavnina prometnih nesreč se je zgodila na prometno najbolj obremenjenih cestnih povezavah skozi mestno občino. V zadnjih desetih letih se je na državnih regionalnih cestah zgodilo 741 prometnih nesreč, od tega 3 s smrtnim izidom. Na občinskih cestah se je zgodilo skupaj 1.075 prometnih nesreč, od tega 3 s smrtnim izidom. **Skupno je bilo na območju mestne občine v prometnih nesrečah udeleženih 52 pešcev in 215 kolesarjev.**

Največ primerov povozitve pešcev je bilo evidentiranih na območju mesta Murska Sobota in naselja Rakičan ter ena prometna nesreča v primeru naselja Nemčavci (križišče z regionalno cesto), kjer sta bila leta 2019 udeležena v eni prometni nesreči kar dva pešca. Pri prometnih nesrečah, v katerih so bili udeleženi kolesarji so le te bolj razpršene po mestni občini. Razlog tega je seveda zaznano vsesplošno povečanje uporabnosti koles med uporabniki, poleg tega kolesa omogočajo večji doseg potovanja, ki je neprimerljivo daljši in hitrejši od hoje. **Največ prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi kolesarji se je zgodilo na cestnih povezavah Veščica – Murska Sobota, Murska Sobota – Rakičan ter znotraj samega mesta Murska Sobota, kjer izstopata Ulica Štefana Kovača in Lendavska ulica vse do križišča z Noršinsko ulico.** Vseh prometnih nesreč z udeleženimi kolesarji je bilo na območju celotne mestne občine 215. V dveh primerih sta dva kolesarja podlegla poškodbam. V obeh primerih je šlo za kolesarje starosti nad 70 let.

Splošna ocena je, da je nivo prometne varnosti v mestni občini na razmeroma visoki ravni, čeprav skupno število prometnih nesreč v zadnjem 10-letnem obdobju tega ravno ne potrjuje. V povprečju se zgodi 207 prometnih nesreč na leto, od tega 6 prometnih nesreč z vključenimi pešci in 22 z vključeni kolesarji. Pomembno je, da je prometnih nesreč s smrtnim izidom razmeroma malo, v povprečju 0,8 na leto.

1.2.2 Mirujoči promet

Na območju Mestne občine Murska Sobota so za parkiranje vozil namenjene javne parkirne površine, ki so označene s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo. Parkirne površine v lasti Mestne občine Murska Sobota so razdeljena v tri cone:

- **Cona 1 (modra cona)** je območje kratkotrajnega parkiranja in predstavlja ožje mestno središče:
    - Celotno območje Slovenske ulice;
    - Celotno območje Ulice Staneta Rozmana;
    - Cvetkova ulica (od križišča z ulico Staneta Rozmana do Glasbene šole);
    - Zvezna ulica;
    - Kocljeva ulica;
    - Parkirišče pred objektom na naslovu Trg zmage 6 in 7;
    - Kardoševa ulica (od križišča z ulico Štefana Kovača do objekta na naslovu Kardoševa ulica 2);
    - Ulica Štefana Kovača (do objekta na naslovu Ulica Štefana Kovača 30);
    - Grajska ulica ob lekarni (pri objektu na naslovu Grajska ulica 7); in
    - Kopitarjeva ulica (1/2 parkirnih prostorov).
- Parkiranje v tej coni je omogočeno do največ dveh ur.
- Prvih 30 minut bo omogočeno brezplačno parkirati z ustrezno označitvijo časa prihoda (s parkirno uro). Po preteku tega časa se bo parkirnina zaračunala po cenovni postavki 0,50 evra za vsako začetno uro parkiranja do maksimalno dveh ur.

- **Cona 2 (bela cona)** je območje dolgotrajnega parkiranja in predstavlja vsa ostala javna parkirišča in parkirne prostore ob cestah v asfaltirani izvedbi:
    - Celotno območje Lendavske ulice in parkirišče pred trgovino na naslovu Lendavska ulica 21 in parkirišče pred objektom na naslovu Lendavska ulica 31a;
    - Kardoševa ulica (od objekta na naslovu Kardoševa ulica 2 do križišča z Grajsko ulico);
    - Parkirišče nasproti objekta na naslovu Ulica Štefana Kovača 30;
    - Slomškova ulica in parkirišče na območju med Slomškovo in Cankarjevo ulico;
    - Mladinska ulica;
    - Sodna ulica;
    - Ulica arhitekta Novaka in parkirišče pri železniški progi;
    - Gregorčičeva ulica in zahodni del parkirišča pred objektom na naslovu Gregorčičeva ulica 4 in 6;
    - Industrijska ulica;
    - Bakovska ulica (pri objektih na naslovu Bakovska ulica 1 in Bakovska ulica 2);
    - Cvetkova ulica (od križišča z Lendavsko ulico do križišča z ulico Staneta Rozmana in od Glasbene šole do križišča z Ulico arhitekta Novaka);
    - Parkirišče pri Zdravstvenem domu Murska Sobota; in
    - Borovnjakova ulica.
- V tej coni polurno brezplačno parkiranje ni mogoče, razen na območju Zdravstvenega doma, kjer bo začetni čas brezplačnega parkiranja dve uri.
- Cena parkiranja v coni II je 0,50 evra za vsako začetno uro parkiranja.

- **Cona 3 (ostale parkirne površine)** je območje, kjer so parkirišča večinoma v gramozirani izvedbi:
    - Mojstrska ulica;
    - Vrtna ulica;
    - Kopališka ulica;
    - Gregorčičeva ulica;
    - Bakovska ulica (parkirišče pri podhodu čez železniško progo);
    - Stara ulica;
    - Lendavska ulica;
    - Severno obrtna industrijska cona; in

    - Kopitarjeva ulica (1/2 parkirnih mest).
- Cena parkiranja v coni III je 0,30 evra za vsako začetno uro parkiranja.

Čas plačevanja parkirnina, je od ponedeljka do petka od 7. do 15. ure in ob sobotah od 7. do 12. ure, razen v CONI III, kjer se ob sobotah parkirnina ne plačuje. Ob praznikih, ki so dela prosti in nedeljah se parkirnina ne plačuje.

Plačevanje parkirnin je možen na sledeči način:

- na obstoječih parkirnih avtomatih (za CONO I),
- plačilo s mobilno aplikacijo Easypark,
- plačilo s mobilno aplikacijo Parkmewise,
- plačilo s SMS sporočilom na mobilno številko 031 20 90 20.

Na parkirišču P+R pri bolnišnici Rakičan znaša cena parkiranja 0,50 evra za vsako začetno uro, parkirnina pa se plačuje 24 ur na dan in vse dni v tednu.

Za dolgotrajno parkiranje v conah II in III so na razpolago tudi dovolilnice (za vse uporabnike) in abonmaji (zgolj za stanovalce, ki nimajo lastnih parkirnih prostorov ob večstanovanjskih objektih).

V CONI II je cena letne dovolilnice 370 evrov, cena mesečne dovolilnice pa 40 evrov.

V CONI III je cena letne dovolilnice 100 evrov, cena polletne dovolilnice pa 60 evrov. Izjema so parkirne površine v sklopu Severno obrtno-industrijske cone, kjer cena letne dovolilnice znaša 35 €.

Dovolilnice lahko uporabniki pridobijo na sledeči način: preko sistema digitalnih dovolilnic Easypark (naložijo si aplikacijo na svoj telefon in sledijo navodilom v aplikaciji), ali jo kupijo na vložišču mestne občine v času uradnih ur.

Cena abonmaja v CONI II znaša 100 evrov, v CONI III pa 40 evrov na letni ravni. Abonma je mogoče pridobiti na podlagi vloge, ki je dostopna na spletni strani občine in v vložišču občine. Do abonmaja so upravičeni samo tisti stanovalci, ki na svojem območju bivanja v sklopu stanovanjskih objektov nimajo zadostnega števila parkirnih mest.

Cena letne takse za uporabo rezerviranih parkirnih površin za avto taksi vozila znaša 250 evrov. Po veljavnem sklepu so možne tudi dodatne oprostitve za okoljsko prijaznejša vozila in za vozila katera omogočajo vožnjo invalidov v invalidskem vozičku brez presedanja, ki jih uveljavljajo upravičenci – izvajalci avto taksi prevozov (električna vozila in hibridna vozila).

Tabela 1-11 ; Prikaz zasedenosti javnih parkirnih površin v letu 2024 v MO Murska Sobota.

	Javna parkirišča v MO MURSKA SOBOTA	Leto 2024		
	Naziv parkirišča	**Kapaciteta parkirišč**	**Zasedenost parkirišč**	
CONA 1	1. Celotno območje Slovenske ulice	**47**	**27**	**57%**
	2. Celotno območje Ulice Staneta Rozmana	**33**	**15**	**45%**
	3. Cvetkova ulica (od križišča z ulico Staneta Rozmana do Glasbene šole)	**12**	**6**	**50%**
	4. Zvezna ulica	**15**	**12**	**80%**
	5. Kocljeva ulica	**59**	**57**	**97%**
	6. Parkirišče pred objektom na naslovu Trg zmage 6 in 7	**38**	**31**	**82%**
	7. Kardoševa ulica (od križišča z ulico Štefana Kovača do objekta na naslovu Kardoševa ulica 2)	**28**	**19**	**68%**
	8. Ulica Štefana Kovača (do objekta na naslovu Ulica Štefana Kovača 30)	**28**	**15**	**54%**
	9. Grajska ulica ob lekarni (pri objektu na naslovu Grajska ulica 7)	**2**	**2**	**100%**
	10. Kopitarjeva ulica (1/2 parkirnih prostorov)	**12**	**7**	**58%**
	SKUPAJ	**274**	**191**	**70%**
CONA 2	1. Celotno območje Lendavske ulice in parkirišče pred trgovino na naslovu Lendavska ulica 21 in parkirišče pred objektom na naslovu Lendavska ulica 31a	**68**	**25**	**37%**
	2. Kardoševa ulica (od objekta na naslovu Kardoševa ulica 2 do križišča z Grajsko ulico)	**24**	**12**	**50%**
	3. Parkirišče nasproti objekta na naslovu Ulica Štefana Kovača 30	**19**	**2**	**11%**
	4. Slomškova ulica in parkirišče na območju med Slomškovo in Cankarjevo ulico	**40**	**23**	**58%**
	5. Mladinska ulica	**31**	**7**	**23%**
	6. Sodna ulica	**19**	**2**	**11%**
	7. Ulica arhitekta Novaka in parkirišče pri železniški progi	**66**	**30**	**45%**
	8. Gregorčičeva ulica in zahodni del parkirišča pred objektom na naslovu Gregorčičeva ulica 4 in 6	**40**	**9**	**23%**
	9. Industrijska ulica	**96**	**15**	**16%**
	10. Bakovska ulica (pri objektih na naslovu Bakovska ulica 1 in Bakovska ulica 2)	**11**	**3**	**27%**
	11. Cvetkova ulica (od križišča z Lendavsko ulico do križišča z ulico Staneta Rozmana in od Glasbene šole do križišča z Ulico arhitekta Novaka)	**30**	**14**	**47%**
	12. Parkirišče pri Zdravstvenem domu Murska Sobota	**57**	**44**	**77%**
	13. Borovnjakova ulica	**23**	**5**	**22%**
	14. Kopitarjeva ulica (1/2 parkirnih prostorov)	**19**	**8**	**42%**
	SKUPAJ	**543**	**199**	**37%**
CONA 3	1. Mojstrska ulica	**45**	**17**	**38%**
	2. Vrtna ulica	**15**	**9**	**60%**
	3. Kopališka ulica	**82**	**31**	**38%**
	4. Gregorčičeva ulica	**66**	**19**	**29%**
	5. Bakovska ulica (parkirišče pri podhodu čez železniško progo)	**32**	**7**	**22%**
	6. Stara ulica	**31**	**11**	**35%**
	7. Lendavska ulica	**52**	**19**	**37%**
	8.1. Severno obrtna industrijska cona (območje C&C Mercator)	**406**	**12**	**3%**
	8.2. Severno obrtna industrijska cona (območje OBI, Medicop, XAL)	**902**	**335**	**37%**
	SKUPAJ	**1.631**	**460**	**28%**
	P+R parkirišče pri SB Murska Sobota	**233**	**174**	**75%**
	Skupaj vsa parkirna mesta v MO Murska Sobota	**2.681**	**1.024**	**38%**

Na osnovi opravljenega terenskega ogleda, izvedenega štetja parkirnih mest, preučene zasedenosti parkirnih mest posameznega javnega parkirišča tekom delovnika v dopoldanskem času med 08:00 in 12:00 uro lahko z gotovostjo trdimo, da ima večina javnih parkirnih površin kapacitetno rezervo. Za javne parkirne površine, kjer povprečna kapacitetna zasedenost parkirišča znaša pod 85 % pomeni, da javna parkirna površina zagotavlja še ustrezno kapacitetno prepustnost in s tem tudi rezervo.

Pregled zasedenosti javnih parkirnih površin po conah:

- **V Coni 1:**
  - Najmanjšo zasedenost je beležila javna parkirna površina na Ulici Staneta Rozmana (45 % zasedenost).
  - Največjo zasedenost je beležila javna parkirna površina na Kocljevi ulici (97 % zasedenost). Javna parkirna površina na Gajevi ulici ob lekarni dosega 100 % zasedenost, vendar sta tam samo dve parkirni mesti, ki sta nenehno v uporabi.
  - Povprečna zasedenost vseh javnih parkirnih površin v območju Cone 1 znaša 70 %.
  - Število javnih parkirnih površin z več kot 85 % zasedenostjo: 2

- **V Coni 2:**
  - Najmanjšo zasedenost sta beležili javni parkirni površini nasproti objekta na naslovu Ulica Štefana Kovača 30 in na Sodni ulici (11 % zasedenost).
  - Največjo zasedenost je beležila javna parkirna površina pri Zdravstvenem domu Murska Sobota (77 % zasedenost).
  - Povprečna zasedenost vseh javnih parkirnih površin v območju Cone 2 znaša 37 %.
  - Število javnih parkirnih površin z več kot 85 % zasedenostjo: 0

- **V Coni 3:**
  - Najmanjšo zasedenost je beležila javna parkirna površina v Severno obrtno industrijski coni pri Mercatorju (3 % zasedenost)
  - Največjo zasedenost je beležila javna parkirna površina na Vrtni ulici (60 % zasedenost).
  - Povprečna zasedenost vseh javnih parkirnih površin v območju Cone 3 znaša 28 %.
  - Število javnih parkirnih površin z več kot 85 % zasedenostjo: 0

V vseh conah skupaj je samo na 2 javnih parkirnih površinah bila zabeležena več kot 85 % zasedenost, medtem ko je na ostalih javnih parkirnih površinah bila evidentirana nizka kapacitetna zasedenost.

Povprečna zasedenost vseh parkirnih površin je razmeroma nizka, k čemur verjetno še najbolj prispeva dejstvo, da so parkirne cone s povezanimi plačljivimi parkirnimi režimi bile uvedene šele v sredini leta 2023, s katerimi se uporabniki še niso uspeli popolnoma seznaniti oziroma se na njih navadili. Namreč nov režim parkiranja po conah na območju Mestne občine Murska Sobota je začel veljati s 1. junijem 2023.

Drugi razlog pa je uporaba »divjega parkirišča« na območju nekdanje Potrošnikove stavbe pri Policijski upravi Murska Sobota, kjer dnevno, sicer na neurejenem in neoznačenem zemljišču, v različnih delih dneva parkira do kar 300 vozil, kar danes nedvomno predstavlja enega od ključnih razlogov za nižjo uporabo ostalih javnih parkirnih površin, s katerimi upravlja Mestna občina Murska Sobota in ki se nahajajo relativno blizu temu divjemu parkirišču. Na območju divjega parkirišča je načrtovan nov trgovski center Mercator s čimer se bo divje parkirišče ukinilo, kar bo v prihodnosti rezultiralo na večji kapacitetni zasedenosti ostalih okoliških javnih parkirnih površin.

1.2.3 Kolesarski promet

Mestna občina Murska Sobota se uvršča med tiste občine, kjer prometno načrtovanje že temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavo vseh zvrsti prometa ter njihovo povezovanje s celotnim družbenim okoljem. Torej na načrtovanju, ki se odmika od tradicionalnega načrtovanja gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč ter se bliža celostnemu načrtovanju prometa s poudarkom na zagotavljanju infrastrukture, s katero se bodo izboljšali pogoji za kolesarjenje, hojo in uporabo storitev javnega potniškega prometa. Seveda paralelno s tem se načrtujejo in urejajo tudi površine za motoriziran promet, saj brez teh ni možno zagotavljati ustrezne dnevne mobilnosti prebivalstva kakor tudi ni možno zagotavljati logističnih procesov (dostavne storitve, odvoz odpadkov, oskrbovanje trgovskih centrov, prevoz surovin za proizvodnjo, prevoz izdelkov/polizdelkov,…) in intervencijskih prevozov.

Iz vidika kolesarskega prometa je mestna občina že storila ogromno, kar potrjuje zgrajeno in razvejano omrežje kolesarskih povezav na območju celotne mestne občine. Reliefne in topografske značilnosti mestne občine omogočajo visok nivo dostopnosti s kolesi, saj je praktično celotna občina ravninska in kot taka idealna za doseganje nadaljnjega razvojnega preboja na področju kolesarskega prometa. Tudi v povezavi s sosednjimi občinami, ki so prav tako pretežno ravninska in primerna za kolesarjenje in iz katerih prihaja veliko število dnevnih delovnih migrantov na delovna mesta v mestno občino, se kolesarjenje na teh medobčinskih povezavah lahko obravnava kot ustrezna in predvsem alternativna možnost potovanja v službo.

Za kolesarski promet se nekako šteje, da je konkurenčen motoriziranemu prometu do razdalje treh kilometrov, kar pomeni, da je praktično celotno mesto Murska Sobota glede na njegovo velikost, topografske značilnosti in urejenostjo s kolesarsko infrastrukturo dostopno s kolesi in se ob tem porabi praktično enak potovalni čas. Čeprav so motorizirana prevozna sredstva hitrejša na poti, pa porabijo več časa pri iskanju prostega parkirnega mesta in pri samem parkiranju, kar se v skupnem potovalnem času nekako izenači, saj se kolesa v glavnem parkirajo neposredno pri vhodih v ciljni objekt brez dodatnih potreb po iskanju prostega parkirnega mesta.

Statistični urad Republike Slovenije v obdobju med leti 2017 in 2021 beleži povečanje povprečne razdalje potovanja na posamezni poti s kolesom na državni ravni in sicer se je le ta povečala iz 4,4 km (leta 2017) na 5,97 km (leto 2021)[14]. Gre seveda za pozitiven premik v funkciji dnevne mobilnosti uporabnikov, k čemur prispevajo najbolj promocija kolesarstva, dograjeno in sklenjeno omrežje kolesarskih povezav, ki omogoča daljinska potovanja s kolesi in nenazadnje tehnologija na področju proizvodnje koles in električnih koles, ki omogočajo ob manjšem telesnem naporu in manjši porabi potovalnega časa tudi daljši doseg.

Povečanje povprečne potovalne razdalje na posamezni poti s kolesom na državni ravni, je zagotovo pozitiven signal tudi za Mestno občino Murska Sobota. Le ta ima ugodno geostrateško lego, reliefne in topografske danosti za nadaljnji razvojni preboj na področju kolesarskega prometa. Tudi sosednje občine kot so Puconci, Moravske Toplice, Tišina in Beltinci so od središča mesta Murska Sobota oddaljene med 6 in 9 km, kar se po najnovejših raziskavah s področja potovalnih navad državljanov že prišteva med razdalje primerne za kolesarjenje.

Na podlagi opravljenega terenskega ogleda so opazni številni primeri dobre prakse. Razvejano kolesarsko omrežje, ki omogoča dostopnost s kolesi do vseh glavnih generatorjev prometa v mestu kot so Splošna bolnišnica Murska Sobota, Zdravstveni dom Murska Sobota, SPTŠ Murska Sobota, Gimnazija Murska Sobota, Ekonomska šola Murska Sobota, BTC, osnovne šole, Upravna enota, glavna avtobusna postaja Murska Sobota, glavna železniška postaja Murska Sobota, Severna obrtno-industrijska cona,…, vzpostavljen sistem izposoje koles Soboški biciklin, kolesarska postajališča za parkiranje koles, kolesarska počivališča za počitek ter postavljena prometna signalizacija in oprema za varno vodenje in usmerjanje kolesarjev so bili zaznani praktično na vsakem koraku v mestu in širše med

[14] Vir: https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/48/transport (stran aktivna na dan 12. 03. 2024).

mestom ter okoliškimi naselji in predstavljajo osnovo za nadaljnji razvoj in promocijo kolesarstva v mestni občini.

Tabela 1-12 ; Pregled obstoječih kolesarskih povezav po posamezni cesti oziroma odseku znotraj mestne občine.

	PREGLED KOLESARSKIH POVEZAV PO POSAMEZNI DRŽAVNI CESTI	TIP KOLESARSKE POVEZAVE
JAVNO CESTNO OMREŽJE V LETU 2022	**Kolesarske povezave ob državnih cestah**	
	R1-235, odsek 1396, Murska Sobota (Gaj) – AC priključek	• Brez kolesarske povezave.
	R1-235, odsek 0318, Petanjci – MS (Gaj)	• Brez kolesarske povezave.
	R1-232, odsek 1516, Murska Sobota (Tomšičeva ulica – AC priključek)	• Brez kolesarske povezave.
	R1-232, odsek 1515, Murska Sobota (Bakša – Tomšičeva ulica)	• Brez kolesarske povezave.
	R1-232, odsek 1517, Murska Sobota (Panonska ulica – Bakša)	• Brez kolesarske povezave.
	R1-232, odsek 1470, Murska Sobota (Industrijska ulica – Panonska ulica)	• Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Industrijska ulica pri Pomurskih mlekarnah); • Obojestranski kolesarski pasovi (Industrijska ulica – krožno križišč pri pokopališču). • Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (krožno križišče pri pokopališču – BS Mol); • Enostranska dvosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (BS Mol – BS Petrol).
	R1-232, odsek 1316, Martjanci – Murska Sobota	• Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Lendavska ulica – Mcdonalds).
	R1-232, odsek 1315, Petrovci – Martjanci	• Brez kolesarske povezave.
	R2-443, odsek 1406, Murska Sobota – Lipovci	• Enostranska dvosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (BS Mol – Rakičan); • Dvostranska enosmerna nerazmejana površina za pešce in kolesarje (Rakičan – Lipovci; Občina Beltinci).
	R2-442, odsek 1318, Martjanci – Dobrovnik	• Brez kolesarske povezave.
	R2-441, odsek 1298, Murska Sobota – Gederovci	• Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (krožno križišče z Industrijsko ulico – Lendavska ulica – križišče z Grajsko ulico). • Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Slovenska ulica). • Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Ulica Štefana Kovača – križišče s Temlinovo ulico). • Enostranska dvosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Ulica Štefana Kovača – krožno križišče pri NC Maximus);

	• Enostranska dvosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje in enostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (krožno križišče pri NC Maximus – križišče z Gajevo ulico); • Enostranska dvosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Gederovska ulica – Veščica – Kupšinci; Občina Tišina);
R3-715, odsek 5645, Murska Sobota – Skakovci	• Enostranska dvosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Markišavska ulica med Merkurjem in trgovino s pohištvom Il Ambienti)
Kolesarske povezave ob ključnih občinskih cestah med naselji in mestom	
Lokalna cesta LC050064; Bakovci – Murska Sobota	• Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Soboška ulica znotraj naselja Bakovci); • Enostranska dvosmerna skupna nerazmejana površina za pešce in kolesarje (Bakovci – Murska Sobota); • Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (OŠ III Murska Sobota – krožno križišče Panonska ulica); • Enostranska dvosmerna kolesarska povezava do paviljona Expano
Lokalna cesta LC050063; Bakovci – Dokležovje	• Brez kolesarske povezave (načrtuje se enostranska dvosmerna kolesarska povezava, do Občine Beltinci).
Lokalna cesta LC269111; Bakovci – Krog	• Brez kolesarske povezave.
Lokalna cesta LC269112; Krog – Satahovci	• Brez kolesarske povezave.
Lokalna cesta LC269121; M. Sobota – Krog	• Enostranska dvosmerna skupna nerazmejana površina za pešce in kolesarje (Murska Sobota/Hofer – Krog);
Lokalna cesta LC269050; Murska Sobota (Kopališka ulica – Ciril Metodova ulica)	• Enostranska dvosmerna skupna nerazmejana površina za pešce in kolesarje (Kopališka ulica); • Enostranska dvosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Kopališka ulica pri ZD Murska Sobota)
Lokalna cesta LC269070; Murska Sobota – Noršinci	• Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (krožno križišče Lendavska ulica – Ekonomska šola Murska Sobota); • Brez kolesarske povezave (načrtuje se kolesarska povezava od Ekonomske šole Murska Sobota do naselja Noršinci, Občina Moravske Toplice).
Lokalna cesta LC269080; Rakičan (celotna Cvetkova ulica)	• Brez kolesarske povezave (načrtuje se kolesarska povezava med križiščem z Noršinsko cesto in naseljem Rakičan).
Lokalna cesta LC269022; Polana - Černelavci	• Enostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (križišče Gederovska ulica – križišče Zadružna ulica); • Enostranska dvosmerna skupna nerazmejana površina za pešce in kolesarje

	(križišče Jurčičeva ulica – križišče Ledavska ulica); • Enostranska dvosmerna skupna nerazmejana površina za pešce in kolesarje (križišče Gorička ulica – most čez potok Ledava); • Kolesarski most čez potok Ledava (v izgradnji).
Lokalna cesta LC269011; Kupšinci – Veščica - Černelavci	• Brez kolesarske povezave.
Kolesarske povezave ob ključnih občinskih cestah znotraj mesta Murska Sobota	
Zbirna mestna ali krajevna cesta, LZ269500 (Kroška ulica)	• Enostranska dvosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Kroška ulica – Jakobovo naselje); • Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Kroška ulica – Cankarjeva ulica).
R3-740, odsek 1398, Gaj – Murska Sobota (od leta 2020 gre za občinsko cesto)	• Enostranska dvosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (Gaj – most čez razbremenilni kanal); • Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (križišče s Cankarjevo ulico – Cankarjeva ulica); • Obojestranski kolesarski pasovi (Cankarjeva ulica – križišče s Staro ulico); • Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (križišče s Staro ulico – Ulica Štefana Kuharja); • Obojestranski kolesarski pasovi (križišče s Ulico Štefana Kuharja – krožno križišče Panonska ulica).
Glavna mestna cesta LG269322 (Ulica Mikloša Kuzmiča)	• Brez kolesarske povezave.
Glavna mestna cesta LG269321 (Severjeva ulica – Ciril Metodova ulica – Grajska ulica)	• Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (na celotnem odseku Ciril Metodove ulice in Grajske ulice).
Zbirna mestna ali krajevna cesta, LZ269440; Slomškova ulica	• Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (na celotnem odseku Slomškove ulice).
Glavna mestna cesta LG269310 (Gregorčičeva ulica)	• Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (krožno križišče Panonska ulica – krožno križišče Ulica Staneta Rozmana); • Obojestranski kolesarski pasovi (krožno križišče Ulica Staneta Rozmana – križišče Lendavska ulica).
Zbirna mestna ali krajevna cesta, LZ269430 (Slovenska ulica)	• Skupni prometni prostor.
Mestna ali krajevna cesta, LZ269721 (Ulica Arhitekta Novaka)	• Skupni prometni prostor; • Obojestranski prometni pasovi; • Dvostranska enosmerna skupna razmejana površina za pešce in kolesarje (v območju krožnega križišča).
Mestna ali krajevna cesta, LZ269722 (Ulica Arhitekta Novaka do ŽP Murska Sobota)	• Brez kolesarske povezave (edino v območju krožnega križišča)

Kljub razvejanemu omrežju kolesarskih povezav pa v določenih predelih mestne občine manjkajo primarne kolesarske povezave predvsem med mestom, zalednimi naselji ter sosednjimi občinami ter na posameznih povezavah tudi sekundarne t. i. prečne kolesarske povezave znotraj mesta in naselij. Evidentirana so bila tudi posamezna »ozka grla« (več različnih vrst kolesarskih površin na posameznem cestnem odseku, nevarna prehajanja kolesarjev iz kolesarskih površin nazaj na cesto in obratno, manjkajoči ali pomanjkljivi prehodi za kolesarje,…).

Ko je govora o primarnih kolesarskih povezavah, primerne za spodbujanje daljinskih potovanj s kolesi med naselji in/ali občinami, le te manjkajo na povezavi Murska Sobota (krožno križišče pri piceriji Nona) – Murska Sobota (Merkur) – Markišavci – Občina Puconci, Murska Sobota (BTC) – Čarda – Spec. Ambulanta Medden (Občina Puconci), Murska Sobota (BTC) – Martjanci (Občina Moravske Toplice), Murska Sobota – Tišina (Občina Tišina) in Bakovci – Dokležovje (Občina Beltinci).

Sekundarne »prečne« kolesarske povezave primarno manjkajo na povezavah Bakovci – Krog, Krog – Satahovci, naselje Rakičan – letališče Rakičan, Murska Sobota (Ekonomska šola) – Noršinci (Občina Moravske Toplice) in Murska Sobota (Gaj) – Pušča – Černelavci (Gajeva ulica).

Posamezna ozka grla so bila evidentirana na Tišinski ulici (čez razbremenilni kanal ni urejene kolesarske povezave, prav tako ni prehoda za kolesarje ob zaključku kolesarske povezave), Markišavska ulica (preusmeritev kolesarjev iz enostranske dvosmerne kolesarske povezave nazaj na cesto brez pripadajočega prehoda pri Trgovskem centru Merkur), Markišavska ulica (med krožnim križiščem pri piceriji Nona in Trgovskim centrom Merkur poteka kolesarska povezava ob objektih z omejenim poljem preglednosti ter s številnimi ostrimi prehajanji med prometnimi površinami), križišče z državno cesto R1-232 v naselju Nemčavci (prometno nevaren prehod za kolesarje), križišče s državno cesto R1-232 pri Trgovskem centru Obi (manjkajo zavarovani prehodi za kolesarje), Lendavska ulica pri Mcdonaldsu (preusmerjanje kolesarjev na cesto), križišče v naselju Rakičan (Lendavska ulica brez zavarovanih prehodov za kolesarje, nejasno vodenje kolesarjev skozi križišče – dvosmerni prehod za kolesarje se navezuje na enostransko enosmerno kolesarsko povezavo),…

Na cestah kjer ni urejenih kolesarskih površin promet kolesarjev v glavnem poteka po vozišču skupaj z motoriziranim prometom ali preko gozdnih in poljskih poti (bližnjice, npr. Polana – Kopališka ulica). Da lahko promet kolesarjev poteka po cesti skupaj z motoriziranim prometom mora biti izpolnjeno merilo 400 vozil/h pri omejitvi 50 km/h oziroma 800 voz/h pri omejitvi 30 km/h[15], kar pomeni, da bi bilo potrebno na cestnih odsekih, kjer danes ni kolesarske povezave, najprej izvesti štetje prometa ter v skladu s tem predlagati najustreznejšo vrsto kolesarske površine. Znotraj naselij, kjer PLDP presega 2.500 vozil in kjer delež težkih tovornih vozil teže nad 7,5 t in avtobusov znaša več kot 10 %, lahko kolesarji souporabljajo vozišče, vendar mora biti na taki cesti največja dovoljena hitrost 30 km/h. V skladu s Pravilnikom o kolesarskih površinah se izven naselja lahko načrtujejo kolesarske poti, kadar je na bližnji cesti PLDP večji od 2.000 vozil, napoved prometa kolesarjev pa presega 200 kolesarjev na uro.

Z izgradnjo vzhodne obvozne ceste mesta Murska Sobota in s preusmeritvijo tranzitnega prometa in delno ciljno-izvornega prometa mimo Lendavske ulice in Industrijske ulice se bo ponudila možnost za postopno preureditev obeh omenjenih ulic v večnamenski funkcionalni javni prometni površini, s poudarkom na zagotavljanju ustreznih pogojev za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe storitev javnega potniškega prometa. Torej najranljivejši prometni udeleženci bodo dobili večjo veljavo v območjih, kjer so danes glavno besedo imela pretežno motorizirana prevozna sredstva.

Nekoliko z zamikom pa se v občini razvija vzporedna kolesarska infrastruktura. Namreč urejena in varna parkirišča in objekti za shranjevanje koles imajo velik pozitiven vpliv na uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. V občini so postavljena posamezna klasična kolesarska stojala vendar so ta odprtega tipa in brez nadstrešnic, ki bi kolesa varovala pred zunanjimi vremenskimi vplivi. Marsikatera kolesarska stojala so postavljena na neprimernih in oddaljenih mestih, zaradi česar večinoma samevajo. Poleg tega se klasičnih stojal poslužuje čedalje manj uporabnikov, saj so neprijazne naperam na kolesih, ki se jih ob neprimernem parkiranju ali ob močnejših bočnih sunkih vetra lahko hitro poškoduje in ukrivi. Tudi dejstvo, da se med uporabniki uporabljajo čedalje pogosteje kolesa višjega cenovnega ranga in za katere uporabniki izkazujejo višjo skrb, samo dodatno botruje k skromni uporabi klasičnih kolesarskih stojal.

[15] Vir: http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV13447 (stran aktivna na dan 8. 12. 2022).

S ciljem povečanja deleža kolesarjev med vsemi starostnimi skupinami prebivalstva je v mestni občini potrebno, poleg dograditve obstoječega omrežja kolesarskih povezav in odpravi evidentiranih ozkih grl urediti sodobna parkirišča in objekte, kjer je kolesa možno varno parkirati za daljši čas (daljši od dveh ur) ter jih dodatno opremiti s servisnimi stojali za izvedbo manjših popravil na kolesu. Gre za delno pokrita parkirišča (vsaj 50% parkirnih kapacitet mora biti pokritih) z vgrajenimi varnostnimi mehanizmi v kolesarskih stojalih, urejeno razsvetljavo in kamerami, preko katerih se vrši video nadzor. Lokacija dolgotrajnega parkirišča mora biti ločena od motoriziranega prometa ter maksimalno oddaljena 250 m od ciljne destinacije kolesarja, zato je smiselna postavitev takšnih kolesarnic v območju splošne bolnišnice, zdravstvenega doma, v območju večjih trgovskih centrov, v mestnem središču, ob knjižnici, ob šolah in šolskih centrih, v območju gospodarskih con,…). Se pravi na tistih lokacijah in ob tistih objektih, ki tekom dneva generirajo največ prometa in se s tem vsem dnevnim uporabnikom in delovnim migrantom ponudi še dodatna možnost izbire prevoznega sredstva v povezavi z zagotovljeno možnostjo parkiranja.

Na območju Mestne občine Murska Sobota deluje sistem izposoje in vračila koles Soboški biciklin. Gre za sistem souporabe koles, ki se je iz Murske Sobote razširil tudi na podeželje. Sistem trenutno obsega 21 postaj za avtomatizirano izposojo koles s pripadajočo opremo in več kot 50 koles, od tega je 16 električnih koles. V sistem Soboški biciklin so ob Mestni občini Murska Sobota vključene tudi Občina Puconci, Ljutomer, Veržej, Tišina in Občina Moravske Toplice. Cena enodnevnega najema kolesa je 5 €, cena letnega najema kolesa pa 15 €.

1.2.4 Peš promet

Infrastruktura namenjena hoji je podobno kot infrastruktura namenjena kolesarjenju kvalitetno urejena in omogoča visok nivo udobja pri uporabi. Ko je govora o udobju se to nanaša na peš površine in cone, ki so povsem ločene od motoriziranega prometa (npr. območje Slovenske ulice, kjer je urejen skupni prometni prostor, območje ob Mestni tržnici in Kocljevi ulici, Mestni park Murska Sobota), medtem ko je na pločnikih tik ob cestah udobja precej manj in narašča občutek ogroženosti in nelagodja, zaradi velike gostote prometa na vzporednih cestah.

Hoja kot način potovanja ne predstavlja pomembnejšega dela v funkciji dnevne mobilnosti med delovno aktivnim prebivalstvom. K temu prispeva več dejavnikov, ki so v največji meri pogojeni z oddaljenostjo delovnega mesta, urejenostjo prometnih površin in časom trajanja potovanja. Hoja kot način potovanja je primerna izbira potovanja pri potovanjih znotraj mesta, v kolikor nekdo živi in hkrati ima zaposlitev v samem mestu, saj odpade potreba po iskanju prostega parkirnega mesta in ni potreb po plačilu parkirnin.

Iz vidika dostopnosti in urejenostjo prometnih površin namenjenih prometu pešcev ima mesto zagotovljene ustrezne pogoje za še bolj intenzivno promoviranje hoje kot oblike oziroma načina potovanja na kratkih razdaljah znotraj mesta in v povezavi z rekreativnimi aktivnostmi (na osnovi priporočil Svetovne zdravstvene organizacije glede telesne dejavnosti).

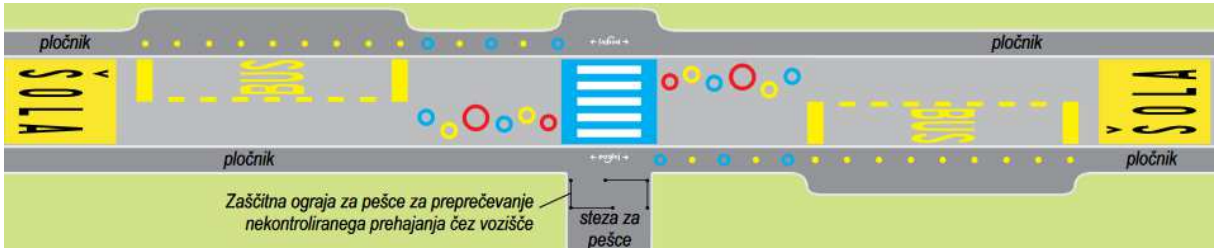
Dejstvo je, da se vsaka pot začne in konča peš, spreminja se le izbor načina potovanja, s katerim bo opravljeno vmesno potovanje. Hoja kot oblika potovanja je smiselna na kratkih vsakodnevnih potovanjih in kot oblika rekreacije. V funkciji dnevne mobilnosti pri srednje dolgih in daljših potovanjih ni ne učinkovita in ne rentabilna, čeprav se pri tem ne porabi noben evro in ne povzroča nobena oblika onesnaževanja okolja. Pri potovanjih na srednje dolgih in daljših razdaljah bi v funkciji dnevne mobilnosti hoja pridobila še najbolj v povezavi z zagotavljanjem učinkovitega javnega potniškega prometa, ki bi predstavljal resno konkurenco zasebnemu motoriziranemu prometu.

Številna mesta po Evropi, še bolj izraziteje mesta, ki so locirana v obmorskih regijah se poslužujejo tlakovanih površin za pešce, ki na eni strani dajejo lepši estetski izgled ter se pri tem uporablja material (kamen), ki je značilen za dotično regijo v kateri se mesto nahaja. Čeprav imajo tlakovane površine kar

nekaj prednosti predvsem pri urejanju površin znotraj strogih mestnih središč, pa so precej neudobne, ko je govora o zagotavljanju enakopravne in učinkovite dostopnosti za vse. Namreč v današnjem času prebivalstvo dosega višjo starost, s katero so pogojene raznorazne starostne bolezni (slabovidnost, izguba vida, sluha, počasnejše odzivanje…) in druge omejitve (težave s sklepi, uporaba pripomočkov pri hoji,…), katerim pa tlakovane površine ravno iz naslova hoje predstavljajo precejšnjo težavo, saj se na primer palice za slabovidne in slepe zatikajo v reže tlakov in v bistvu slabovidni uporabniki ne ločijo površin namenjenih slabovidnim od ostalih tlakovanih površin.

Ko je govora o infrastrukturi namenjene prometu pešcev se poleg osnovne infrastrukture velik poudarek daje tudi zagotavljanju urbane opreme v obliki klopi, pitnikov, senčnikov in podobno, s katero se dopolnjuje infrastruktura za pešce. Na območju Mestne občine Murska Sobota urbane opreme ne primanjkuje.

Urejena in opremljena infrastruktura za hojo pomeni tudi zagotavljanje varnih šolskih poti za predšolske in šolske otroke. Smiselno je, da se varne šolske poti v območju vseh treh največjih osnovnih šol znotraj mesta Murska Sobota označijo v skladu s *Smernicami za postavitev in izvedbo urbane opreme ter arhitekturnega oblikovanja prometnih površin za izboljšanje prometne varnosti otrok – šolarjev*. Gre za novost v naših prostorih, ki pa se iz leta v leto pojavlja in uveljavlja v vse več slovenskih občinah (npr. Občina Hoče – Slivnica, Občina Kamnik, Občina Laško, Mestna občina Slovenj Gradec,…). Uvajanje arhitekturno oblikovanih prometnih površin nadgrajuje obstoječe prakse zagotavljanja varnih šolskih poti ter s tem prispeva k zagotavljanju višje stopnje prometne varnosti v območju vrtcev in šol. S ciljem zagotavljanja čim višjega nivoja prometne varnosti je smiselna hkratna uporaba vertikalne in horizontalne arhitekturno-urbane opreme s ciljem celostnega oblikovanja prometnih površin, ki bodo voznikom dodatno vzbudile pozornost na najmanjše prometne udeležence v širšem območju vrtcev in šol.



Slika 1-6 ; Primer arhitekturnega oblikovanja prometnih površin v območju šol.

Na območju mestne občine se pri novogradnjah upošteva načelo gradnje in uporabe objektov, ki morajo biti dostopni vsem ljudem. Dostopni vsem ljudem pomeni takšno projektiranje, gradnjo in uporabo objektov, ki omogočajo neoviran dostop in njihovo uporabo. Gre za univerzalno gradnjo in uporabo objektov, ki nenazadnje izhajajo tudi iz bistvenih zahtev gradbenega zakona (GZ-1). Dostopi, prehodi, povezovalne poti, vrata in vertikalne povezave (stopnice, klančine, osebna dvigala in druge mehanske dvižne naprave) morajo ljudem s posameznimi funkcionalnimi oviranostmi omogočati samostojno uporabo, opremljeni morajo biti s potrebno signalizacijo in opremo za nemoteno gibanje, komunikacijo in orientacijo.

Na posameznih javnih površinah v mestnem središču in ob posameznih novozgrajenih javnih objektih so tako že vgrajene taktilne oznake za varno in učinkovito vodenje slepih in slabovidnih, zgrajene klančine ter urejeni dostopi in prehodi za ljudi z začasnimi ali trajnimi telesnimi omejitvami.

Mestna občina Murska Sobota tako sledi novodobnim trendom na področju zagotavljanja učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse in glede na zahteve Gradbenega zakona (GZ-1) in nenazadnje tudi zahtev Zakona o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI) bo občina s tem morala nadaljevati tudi v prihodnosti. In to ne samo v procesih novogradenj, ampak tudi v procesih prenove in vzdrževalnih del.

Kljub številnim primerom dobre prakse, pa je nekaj stvari potrebno še odpraviti oziroma nadgradit. Namreč določeni pločniki v mestu so speljani tik ob javnih parkiriščih, in ker parkirišča nimajo vgrajenih opozorilnih letev, s katerimi se določi do kod lahko vozila zapeljejo znotraj posameznega parkirnega boksa, se pojavljajo primeri, ko prednji ali zadnji del vozil odvzema potreben prostor pešcem za varno hojo. Tovrstni pojavi se v glavnem pojavljajo na tistih javnih parkiriščih, kjer se izvajajo v glavnem parkiranja pod pravim kotom (90°). Ti pojavi načeloma niso kritični ali alarmantni, vendar pa lahko nastopijo konfliktne situacije, ko se v istem trenutku na pločniku znajdeta dva pešca, ki se srečujeta, istočasno pa pripelje vozilo in parkira znotraj parkirnega boksa. Še večja konfliktna situacija lahko nastopi, ko se na pločniku nahaja mamica z otroškim vozičkom, ki zavzema večjo površino na pločnikih. Za odpravo teh težav je potrebno modificirat parkirne bokse ter v talno površino vgraditi opozorilne letve, ki bi označevale rob do kod lahko s prednjimi ali zadnjimi kolesi vozila parkirajo.

1.2.5 Javni potniški promet

Javni potniški promet je ena od pomembnejših oblik trajnostne mobilnosti tako na medobčinski, mestni kot na regionalni ravni, saj omogoča potovanje na daljših razdaljah, ki so neprimerne za hojo in kolesarjenje. Na območju mestne občine je na voljo avtobusni medkrajevni javni potniški promet, ki je pretežno prilagojen ciljni skupini šolarjev in dijakov ter mestni javni potniški promet, kjer po dveh avtobusnih linijah vozi mestni avtobus Sobočanec.

1.2.5.1 Avtobusni promet

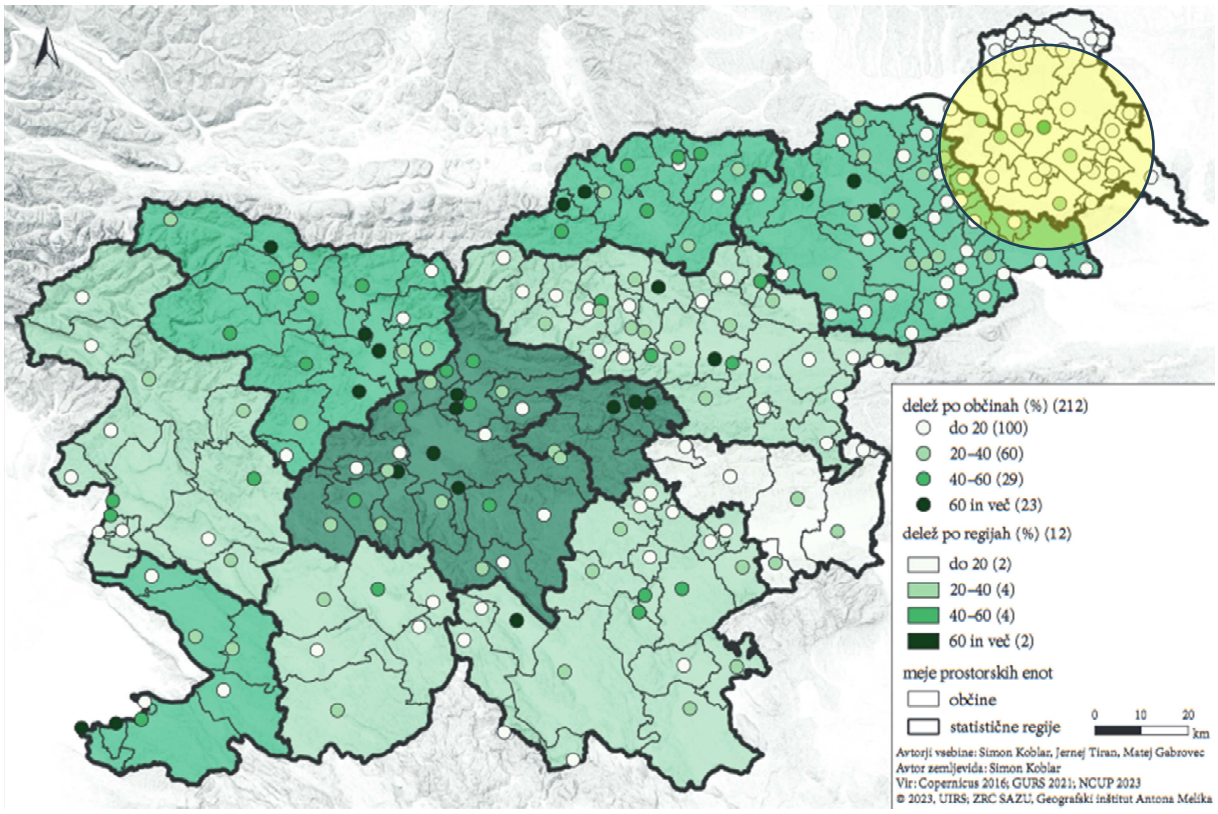
Mestna občina Murska Sobota stremi k zagotavljanju učinkovitega javnega potniškega prometa, ki ga sestavljata avtobusni promet s prevozniki in cestna infrastruktura. Avtobusna postajališča so po mestni občini razporejena v skladu s poselitvijo občine oz. lokacijo naselij. Dostopnost prebivalcev do avtobusnih postajališč iz naseljenih območij je načeloma dobra, saj povprečna razdalja med dvema sosednjima avtobusnima postajališčema znaša okrog 1,2 km. Se pa izpostavljata ključni pomanjkljivosti avtobusnega potniškega prometa v mestni občini, zaradi katerih njegov razvoj stagnira:

- nepregledni sistem linij in
- odsotnost javnega potniškega prometa pri navezavi zalednih krajev na mesto Murska Sobota.

V strokovnih literaturah se glede zagotavljanja pogostnosti voženj avtobusov kraji razvrščajo v treh razredih[16]:

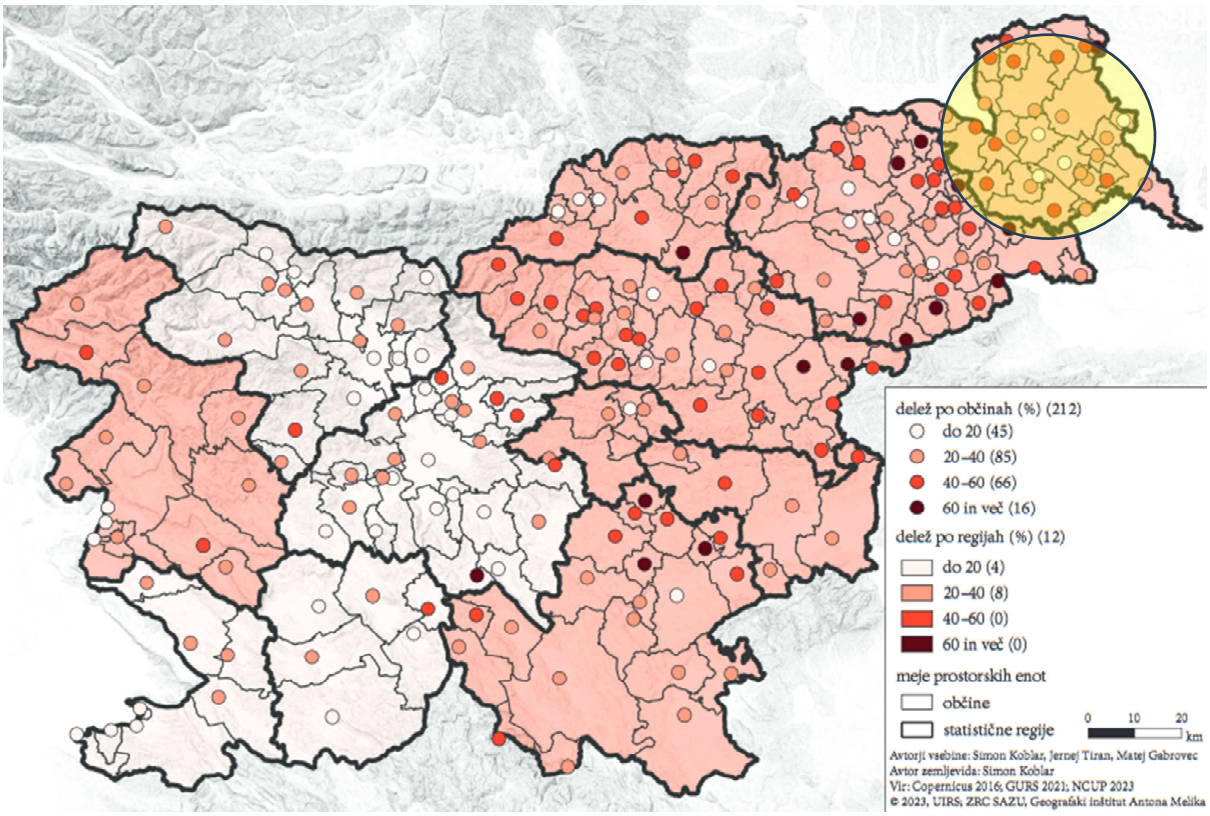
- **Razred 1 – neprimerna pogostost:** Sem se uvrščajo kraji, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov manjšo od 8 parov na dan;
- **Razred 2 – zadovoljiva pogostnost:** Sem se uvrščajo kraji, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov v razponu od 8 do 22 parov na dan; in
- **Razred 3 – primerna pogostnost:** Sem se uvrščajo kraji, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov višjo od 23 parov na dan.

[16] Vir: https://omp.zrc-sazu.si/zalozba/catalog/view/2076/8528/2164 (stran aktivna na dan 17. 04. 2024).



Slika 1-7 ; Delež prebivalstva s primerno pogostnostjo voženj javnega prevoza po občinah in statističnih regijah (v razdalji do 500 m).

Na podlagi zgornje sheme ima do 60 % celotnega prebivalstva Metne občine Murska Sobota zagotovljeno ustrezno dostopnost do avtobusnih postajališč (v razdalji do 500 m od svojega bivalnega prostora).



Slika 1-8 ; Delež prebivalstva, ki živi od postajališča javnega prevoza oddaljen več kot 500 m, po občinah in statističnih regijah.

Na podlagi zgornje sheme ima do 20 % celotnega prebivalstva Metne občine Murska Sobota zagotovljeno slabšo dostopnost do avtobusnih postajališč (v razdalji večji od 500 m od svojega bivalnega prostora) preko katerih pa je zagotovljena ustrezna pogostnost voženj javnega prevoza.

Medkrajevni in mestni javni potniški promet izvaja prevoznik Avtobusni promet Murska Sobota d. d.. Medkrajevne avtobusne linije, ki potekajo preko glavne avtobusne postaje Murska Sobota v času delavnika so najpogostejše na relacijah, kot jih prikazuje spodnja tabela.

Tabela 1-13 ; Pregled medkrajevnih avtobusnih linij s prikazom pogostnosti voženj avtobusov na posamezni medkrajevni liniji (izhodišče AP Murska Sobota).

Prikaz medkrajevnih avtobusnih linij, z izhodiščem AP Murska Sobota				
Avtobusna linija	Število voženj	Število voženj v času med 05:00 in 07:30	Pogostnost voženj (pari skupaj)	Razvrstitev glede na razred pogostnosti voženj
Murska Sobota – Lendava	**27**	**5**	**27**	**R3**
Lendava – Murska Sobota	**28**	**8**		
Murska Sobota – Ljutomer	**13**	**4**	**10**	**R2**
Ljutomer – Murska Sobota	**8**	**2**		
Murska Sobota – Gornja Radgona	**23**	**4**	**23**	**R3**
Gornja Radgona – Murska Sobota	**24**	**5**		
Murska Sobota – Radenci	**27**	**6**	**27**	**R3**
Radenci – Murska Sobota	**27**	**7**		
Murska Sobota – Odranci	**22**	**3**	**20**	**R2**
Odranci – Murska Sobota	**19**	**6**		
Murska Sobota – Dobrovnik	**11**	**2**	**11**	**R2**
Dobrovnik – Murska Sobota	**12**	**3**		
Murska Sobota – Beltinci	**38**	**5**	**37**	**R3**
Beltinci – Murska Sobota	**36**	**10**		
Murska Sobota – Puconci	**7**	**1**	**8**	**R1 , R2**
Puconci – Murska Sobota	**9**	**2**		
Murska Sobota – Gornji Petrovci	**5**	**0**	**5**	**R1**
Gornji Petrovci – Murska Sobota	**5**	**1**		
Murska Sobota – Moravske Toplice	**22**	**4**	**22**	**R2**
Moravske Toplice – Murska Sobota	**24**	**4**		
Murska Sobota – Maribor	**19**	**7**	**19**	**R2**
Maribor – Murska Sobota	**19**	**1**		
Murska Sobota - Ljubljana	**8**	**4**	**8**	**R2**
Ljubljana – Murska Sobota	**8**	**0**		

Med Mestno občino Murska Sobota in ožjim zaledjem so razlike z vidika primerne pogostnosti voženj avtobusov razmeroma majhne. Primerno pogostnost voženj ima Mestna občina Murska Sobota zagotovljeno pri povezavah na občine Lendava , Gornja Radgona Radenci in Beltinci.

Zadovoljivo pogostnost voženj ima Mestna občina Murska Sobota zagotovljeno pri povezavah na občine Ljutomer, Odranci, Dobrovnik, Moravske Toplice, Maribor in Ljubljana.

Neprimerna pogostnost voženj pa se pojavlja pri navezavah na občine, ki pokrivajo severni del Goričkega (Puconci, Gornji Petrovci, Šalovci, Hodoš,…).

1.2.5.2 Mestni avtobusni promet

Mestna občina Murska Sobota je septembra leta 2007 uvedla **mestni avtobus Sobočanec.**

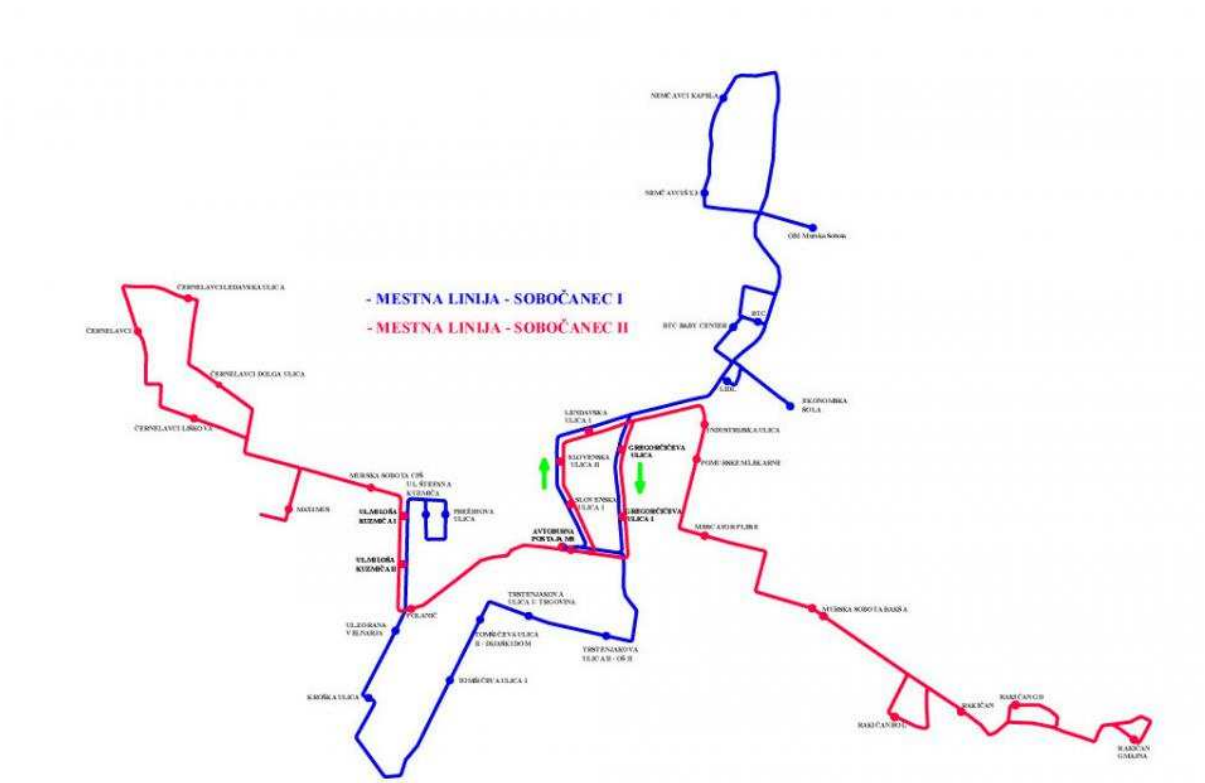
Mestni avtobus Sobočanec trenutno vozi na dveh linijah.

Mestna linija Sobočanec I poteka na povezavi Prežihova ulica – Kroška ulica – Avtobusna postaja Murska Sobota – BTC – Nemčavci.

Mestna linija Sobočanec II poteka na povezavi Rakičan – Rakičan bolnica – Mercator – Avtobusna postaja Murska Sobota – CPŠ – Maximus – Černelavci.

Na mestni liniji Sobočanec I avtobus vozi med ponedeljkom in petkom na vsak polno uro z začetkom na Prežihovi ulici in koncem pri BTC (skupaj 10 parov voženj med 6:27 in 16:29 uro), ob vikendih pa samo ob sobotah (skupaj trije pari prevozov z začetkom ob 7:30, 9:30 in 13:30 uri, v obratni smeri pa z začetkom ob 8:05, 10:05 in 14:05 uri).

Na mestni liniji Sobočanec II avtobus vozi med ponedeljkom in petkom na vsak polno uro z začetkom v Rakičanu Gmajna in koncem pri trgovini Maximus (skupaj 10 parov voženj med 6:24 in 16:28 uro), ob vikendih pa samo ob sobotah (skupaj trije pari prevozov z začetkom ob 8:32, 10:32 in 12:32 uri, v obratni smeri pa z začetkom ob 8:58, 10:58 in 12:58 uri).



Slika 1-9 ; Skica mestnih linij Sobočanec I in Sobočanec II.



CONA 1 - OBMOČJA POSTAJALIŠČ V MESTU MURSKA SOBOTA IN POSTAJALIŠČE RAKIČAN BOLNICA

CONA 2 - OBMOČJA PRIMESTNIH NASELJIH, KI SPADAJO V MO MURSKA SOBOTA

Slika 1-10 ; Prevozi na območju mesta Murska Sobota (cona 1) in na območju MO MS izven mesta (cona 2)[17]

[17] Vir: https://www.apms.si/data/attachment/9d8682d322963f3eae2b50d1df0e64d5f5ce1def/1611576623skica_CONA_1_in_CONA_2.png (stran aktivna na dan 5. 04. 2024).

1. PREVOZI NA OBMOČJU MESTA MURSKA SOBOTA - CONA 1

A.

LINIJA	Cena enkratne vozovnice v eno smer	Cena mesečne vozovnice	BREZPLAČNO ZA:
MESTNE LINIJE "SOBOČANEC" NA OBMOČJU MESTA MURSKA SOBOTA VKLJUČNO S POSTAJALIŠČEM RAKIČAN BOLNICA	0,50 EUR	14,00 EUR	občane MO Murska Sobota z veljavno vozovnico "SOBOČANEC"
			dijake in študente z veljavno vozovnico "SOBOČANEC" ali z veljavno subvencionirano vozovnico IJPP za mestni promet v MO MS
			invalide, upokojence, vojne veterane, starejše od 65 let z veljavno brezplačno enotno vozovnico IJPP
			otroke, ki se izobražujejo v osnovnih šolah v MO Murska Sobota z veljavno letno OŠ vozovnico za mestni promet
			predšolske otroke

B.

LINIJA	Cena enkratne vozovnice v eno smer	Cena mesečne vozovnice	BREZPLAČNO ZA:
MEDKRAJEVNE JAVNE LINIJE, NA OBMOČJU MESTA MURSKA SOBOTA VKLJUČNO S POSTAJALIŠČEM RAKIČAN BOLNICA	0,50 EUR	14,00 EUR	občane MO Murska Sobota z veljavno vozovnico "SOBOČANEC"
			dijake in študente z veljavno vozovnico "SOBOČANEC" ali z veljavno subvencionirano vozovnico IJPP za mestni promet v MO MS
			invalide, upokojence, vojne veterane, starejše od 65 let z veljavno brezplačno enotno vozovnico IJPP
			otroke, ki se izobražujejo v osnovnih šolah v MO Murska Sobota z veljavno letno OŠ vozovnico za mestni promet
			predšolske otroke

2. PREVOZI NA OBMOČJU MO MS IZVEN MESTA MURSKA SOBOTA - CONA 2

MESTNE IN MEDKRAJEVNE LINIJE IZ IN V PRIMESTNA NASELJA NA OBMOČJU MO MS	Cena enkratne vozovnice v eno smer	Cena enkratne vozovnice v eno smer s kartico SOBOČANEC	Cena mesečne imenske IJPP vozovnice	Cena otroške mesečne imenske IJPP vozovnice (otroci od dopolnjenega 6. leta do dopolnjenega 15. leta starosti)	BREZPLAČNO ZA
razdalja do 5 km	1,30	0,65 EUR	33,80	16,90 EUR	Invalide, upokojence, vojne veterane, starejše od 65 let z veljavno brezplačno enotno vozovnico IJPP in za otroke do dopolnjenega 6. leta starosti
razdalja od 6 do 10 km	1,70	0,85 EUR	44,20	22,10 EUR	
razdalja od 11 od 15 km	2,10	1,05 EUR	54,60	27,30 EUR	

Cene navedene pod točko 2. veljajo na sledečih relacijah:

Polana - Murska Sobota
Kupšinci - Veščica - Černelavci - Murska Sobota
Satahovci - Krog - Murska Sobota
Bakovci - Murska Sobota
Rakičan - Murska Sobota
Nemčavci - Murska Sobota
Markišavci - Murska Sobota

Cenik velja in se uporablja od 1.6.2023 naprej.

Slika 1-11 ; Cenik prevozov za mestni in medkrajevni javni linijski prevoz potnikov na območju Mestne občine Murska Sobota[18].

[18] Vir: https://www.apms.si/data/attachment/e114de9e4c8a8b219bb3452d9eaf7754f354c56e/1688199052cenik_MO_MS_mestni_promet_1.6.2023.pdf (stran aktivna na dan 5. 04. 2024).

- **Brezplačni prevozi za upokojence, starejše od 65 let, invalide in vojne veterane**

Upokojenci, imetniki invalidske evropske kartice, vojni veterani in vsi, ki so starejši od 65 let, lahko medkrajevni javni potniški promet, na podlagi Zakona o prevozih v cestnem prometu **koristijo brezplačno ob ustrezno izpolnjeni vlogi za izdajo subvencionirane vozovnice za brezplačni prevoz[19].** Do brezplačne vozovnice so upravičeni tisti člani omenjenih družbenih skupin, ki niso v delovnem razmerju, ne opravljajo samostojne registrirane dejavnosti, niso poslovodne osebe gospodarske družbe ali direktorji zasebnih zavodov. Glede na delež prebivalcev starih nad 65 let pomeni, da je do brezplačne vozovnice za medkrajevni potniški promet danes upravičenih več kot 5.000 prebivalcev (okrog 27 % celotnega prebivalstva), seveda ob pogoju, da izpolnjujejo vse zgoraj navedene pogoje iz Zakona. Nedvomno pomemben ukrep države, s katerim se povečuje delež uporabnikov javnega potniškega prometa.

- **Hitre avtobusne linije**

Ministrstvo za infrastrukturo je leta 2019 uvedlo 16 t. i. hitrih avtobusnih prog, po katerih se je dnevno opravilo skupaj 84 voženj. Hitre avtobusne linije so izbrane kraje v Sloveniji dodatno povezale z Ljubljano in Mariborom.

Merila za izbor hitrih linij so bila:

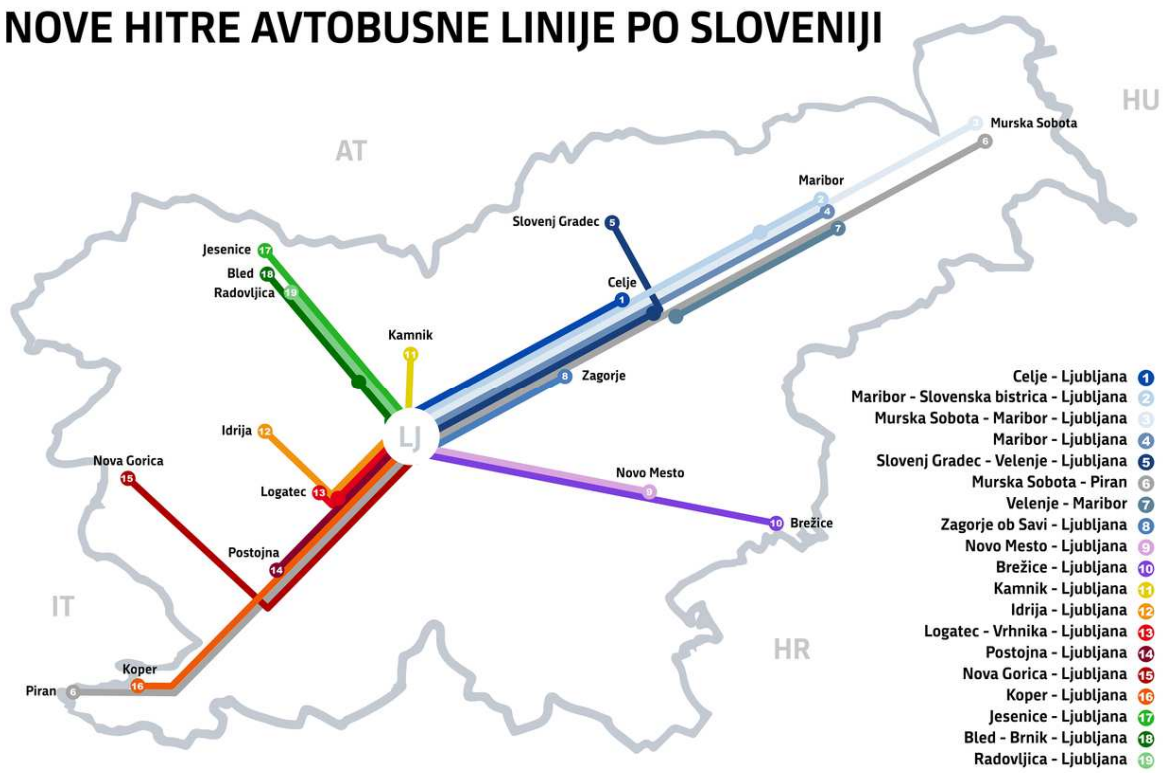
- več kot 1000 dnevnih migrantov med obema krajema,
- gospodarski pomen povezav in
- zagotavljanje mobilnosti prebivalstva v regiji

Število voženj na posameznih hitrih linijah se je v vmesnem času povečalo.

Hitro avtobusno linijo iz smeri mesta Murska Sobota v smeri središča države izvaja prevoznik APMS d. d. Pri oblikovanju voznega reda je bilo ključno upoštevati prometno dogajanje v Ljubljani in njenem okoliškem avtocestnem omrežju v času koničnih ur, saj se po podatkih Družbe za avtoceste RS med 6:30 in 8:00 uro čas potovanja iz smeri Velenja proti Ljubljani v povprečju podaljša za 40 minut. Iz tega naslova so prihodi avtobusov v Ljubljano načrtovani izven koničnih ur.

Na relaciji Murska Sobota AP – Maribor AP – Ljubljana AP se izvaja dnevno 5 voženj na hitrih avtobusnih linijah (odhod iz AP MS ob 05:50, 06:35, 06:45, 12:00 in ob 18:00 uri) in 6 voženj na relaciji Ljubljana AP – Maribor AP – Murska Sobota AP (odhod iz AP Ljubljana ob 01:30, 08:30, 10:30, 14:30, 16:30 in ob 21:00 uri). Predviden čas vožnje avtobusov na hitri avtobusni liniji v eno ali drugo smer je ocenjen na 2 uri in 22 minut (v nočnem času 2 uri in 9 minut).

[19] Vir: h https://www.apms.si/data/attachment/7f1426a678c0021bbbf19eb1d7d6353054809224/1642001138VLOGA_ZA_BREZPLA_NO_VOZOVNICO_IJPP_ZA_UPOKOJENCE_INVALIDE_VOJNE_VETERANE_STAREJ_E_OD_65.LET.PDF (stran aktivna na dan 5. 04. 2024).



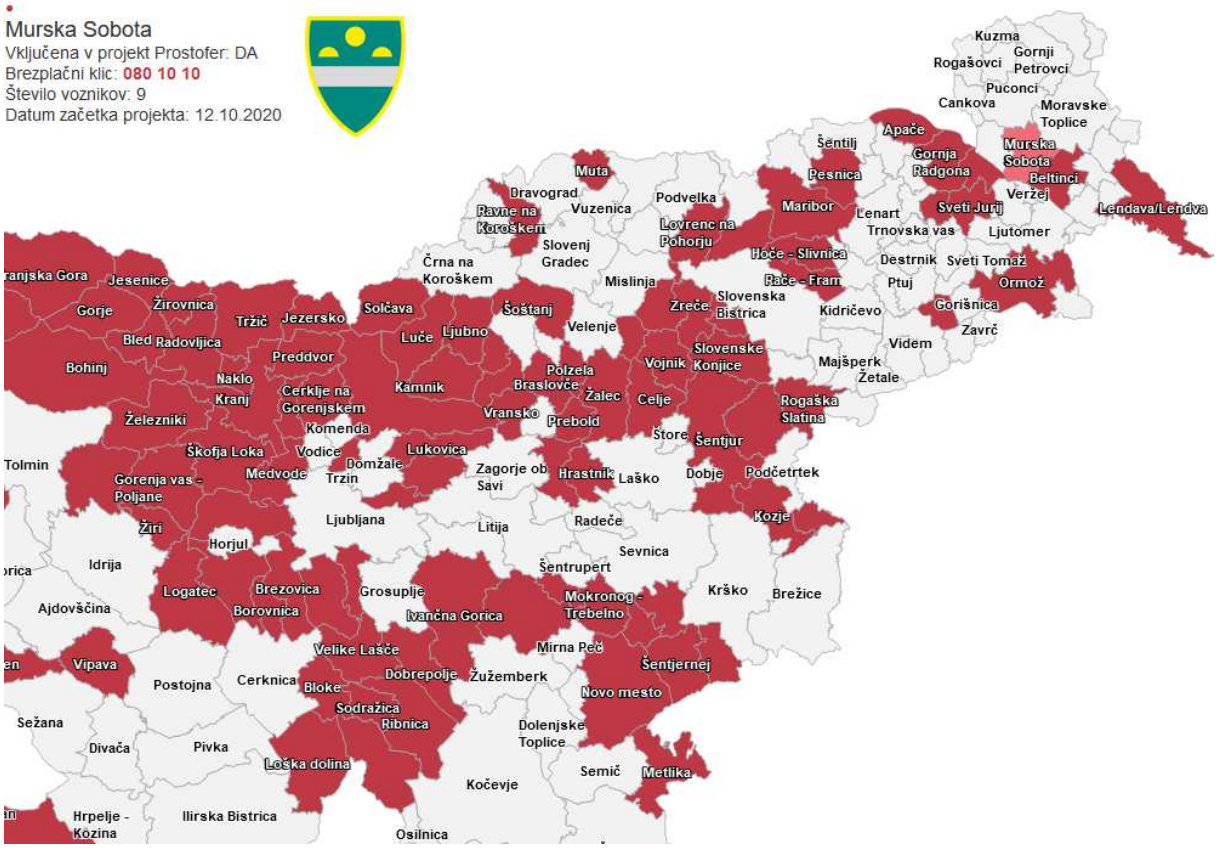
Slika 1-12 ; Shema avtobusnih hitrih linij na območju celotne države (vir Finance.si)

1.2.5.3 Železniški promet

Glede na obseg prometa, gospodarski pomen in povezovalno vlogo železniškega prometa v prostoru se proge delijo na glavne in regionalne proge. Na območju Mestne občine Murska Sobota obstaja ponudba javnega železniškega prometa.

1.2.5.4 Prostofer Murska Sobota

Leta 2020 se je Mestna občina Murska Sobota vključila v program Prostofer. Gre za obliko brezplačnega prevoza na klic za vse tiste osebe, predvsem starejše, ki ne vozijo sami, nimajo sorodnikov, imajo nizke mesečne dohodke in prihajajo iz območij, za katere velja slabša povezava z javnimi prevoznimi sredstvi.



Slika 1-13 ; Shema vključenosti slovenskih občin v projekt Prostofer.

Osnovna dejavnost programa je zagotavljanje brezplačnih prevozov za starejše na območju mestne občine in sicer k zdravniku, v trgovino, na pokopališče, obisk in po drugih opravkih. S tem se starejšim pomaga pri vsakodnevnem življenju oz. vključevanju v aktivno družbeno življenje.

Prostovoljci, katerih je danes 9, izvajajo program z vozilom, ki ga je zagotovila Mestna občina Murska Sobota, vključno z zavarovanjem za voznika in sopotnike. Prostovoljci poleg prevozov po potrebi nudijo starejšim tudi spremstvo in pomoč pri nošenju polnih nakupovalnih vrečk. Z medgeneracijskim sodelovanjem se prekinja izoliranost in osamljenost starejših prebivalcev in se s tem presega miselnost, da je skrb za starostnike zgolj naloga sorodnikov.

Brezplačni prevozi v Mestni občini Murska Sobota so starejšim na voljo vse delovne dni med 8. in 16. uro. Prevoz morajo vnaprej naročiti na za to dosegljivi telefonski številki vsaj 3 dni prej [20].

Storitev, ki povezuje starejše osebe, ki potrebujejo prevoz, s starejšimi aktivnimi vozniki, ki izvajajo prevoze je primer dobre prakse, ki poleg tega, da predstavlja alternativno javnemu potniškemu promet, vsebuje tudi noto medgeneracijskega povezovanja in sodelovanja. Danes imajo številni starejši velike težave s prevozi, sploh če so doma zunaj urbanih središč, kjer ni razvitega javnega potniškega prometa oziroma kjer linije avtobusnega prometa delujejo pod pragom rentabilnosti. Program Prostofer je tako v prvi vrsti namenjen vsem tistim starejšim, ki ne vozijo sami, imajo omejeno dostopnost do storitev javnega potniškega prometa, nimajo v svojem ali bližnjem kraju sorodnikov ter imajo nizke mesečne prihodke.

[20] Vir: https://www.murska-sobota.si/za-obcane/promet-trajnostna-mobilnost/prostofer (stran aktivna na dan 8. 03. 2024).

1.2.6 E-mobilnost

Mestna občina Murska Sobota s postavitvijo polnilnih postaj za električna vozila sledi novemu razvojnemu trendu na področju električne mobilnosti v Sloveniji s katerimi je omogočeno polnjenje različnih električnih prevoznih sredstev v občini (osebna vozila, avtodomi, kolesa,…). Skupaj se na območju mestne občine nahaja 8 polnilnih postaj za polnjenje električnih vozil[21] in dodatnih 8 polnilnih postaj v sklopu bencinskih črpalk, avto salonov in v okviru storitve izposoje električnih vozil Avant2Go[22]. V lasti Mestne občine Murska Sobota so polnilne postaje na Ulici Štefana Kovača, Ulici arhitekta Novaka, na Kocljevi ulici in na Lendavski ulici ter so vključene v največjo mrežo električnih polnilnih postaj v Sloveniji (gremonaelektriko.si).

Bela knjiga, evropski dokument, ki opredeljuje pripravo evropskega prometnega prostora na prihodnost, nalaga obvezo, da je v Evropi do leta 2030 potrebno prepoloviti uporabo avtomobilov na konvencionalno gorivo ter do leta 2050 v mestih popolnoma odpraviti avtomobile s konvecionalnim gorivom, kar pomeni, da bo v prihodnosti, tudi v Mestni občini Murska Sobota, potrebno zagotovit takšno infrastrukturo, ki bo omogočala postopni prehod na okoljsko manj obremenjujoča prevozna sredstva. To pa med drugim pomeni, opremljanje vseh javnih parkirišč s polnilnimi postajami za polnjenje električnih vozil, uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu (pretežno na nivoju države) ter zagotavljanje infrastrukture za multimodalni promet (zagotovljena možnost prehajanja z enega prometnega načina na drugega).

1.3 Kakovost bivalnega okolja

Obremenitve okolja s strani motoriziranega prometa so na posameznih območjih, vzdolž prometno najbolj obremenjenih cest in sicer na povezavah Beltinci – Rakičan – Murska Sobota (Lendavska ulica in Panonska ulica), Puconci – Čarda – Murska Sobota (Lendavska ulica, Industrijska ulica), Tišina – Murska Sobota (Tišinska ulica, Cankarjeva ulica), Gederovci – Černelavci – Murska Sobota (Gederovska ulica, Ulica Štefana Kovača) ter v območju Splošne bolnišnice Murska Sobota in Zdravstvenega doma Murska Sobota. Torej povezave in območja kjer je koncentracija prometa najvišja kar vpliva na slabšo kakovost bivanja. Namreč z višanjem gostote motoriziranega prometa prihaja do večjega onesnaževanja okolja s toplogrednimi plini, hrupom in vibracijami. Dolgotrajna izpostavljenost omenjenim škodljivim učinkom motoriziranega prometa pa negativno vpliva tudi na zdravje posameznika. Motnje spanja, povečano tveganje bolezni srca in ožilja, povečanje nivoja vznemirljivosti ter zmanjšanje uspešnosti pri delu in učenju se izkazujejo kot glavni negativni učinki, s katerimi se sooča prebivalstvo na račun visoke gostote motoriziranega prometa.

1.3.1 Okoljski kazalniki

Onesnažen zrak velja za najpomembnejši javno zdravstveni problem povezan z onesnaževanjem okolja. Predstavlja tveganje za zdravje, ki se mu vsaj v urbanem okolju praktično ni možno izogniti. V Evropi je okoli 90 odstotkov mestnega prebivalstva izpostavljenega prekomernim vrednostim prašnih

[21] Vir: https://polnilnice.gremonaelektriko.si/location/226 (stran aktivna na dan 16. 04. 2024).
[22] Vir: https://www.plugshare.com/ (stran aktivna na dan 16. 4. 2024).

delcev, dušikovih oksidov, ozona in benzena v zunanjem zraku. V Evropi za posledicami izpostavljenosti onesnaženemu zraku, ki ga povzroča promet vsako leto umre od 40.000 do 130.000 ljudi.

Delci PM10

Onesnaženost zraka z delci, ki se označuje z oznako PM (iz angleščine Particulate Matter) opisuje onesnaženost zraka z mešanico trdnih delcev in kapljic, ki je prisotna v zraku. Nekateri delci kot so prah, umazanija, saje ali dim so dovolj veliki ali dovolj temni, da jih je možno videti s prostim očesom, spet drugi pa so tako majhni, da jih je možno videti le z elektronskim mikroskopom.

Delci so po obliki in sestavi zelo različni. Nastanejo lahko iz stotin različnih kemikalij. Nekateri, t.i. primarni delci se emitirajo v ozračje neposredno iz virov njihovega nastanka kot npr. iz gradbišč, neasfaltiranih pa tudi asfaltiranih cest, polj, dimnikov, itd. Drugi t.i. sekundarni delci nastajajo v atmosferi v zapletenih reakcijah različnih kemičnih snovi kot npr. žveplovega dioksida in dušikovih oksidov, ki se izpuščajo v ozračje iz termoelektrarn, različnih kurišč, industrije in iz prometa. V veliki večini delcev je glavna komponenta ogljik, na tega pa se lahko vežejo številne primesi. PM10 so delci s premerom manjšim od 10 µm. Podatek o onesnaženosti zraka podan s koncentracijo PM10 je informacija o masi delcev v določenem volumnu zraka, ki zajema maso vseh delcev manjših od 10 µm in ne samo delcev v velikostnem razredu med 2,5 in 10 µm. Na splošno velja, da je v frakciji PM10 približno 70 odstotkov mase delcev, ki so manjši od 2,5 µm. Za delce PM10 sta predpisani dnevna in letna mejna vrednost.

Zahteve za kakovost zraka

Za delce PM10 sta predpisani dnevna in letna mejna vrednost.

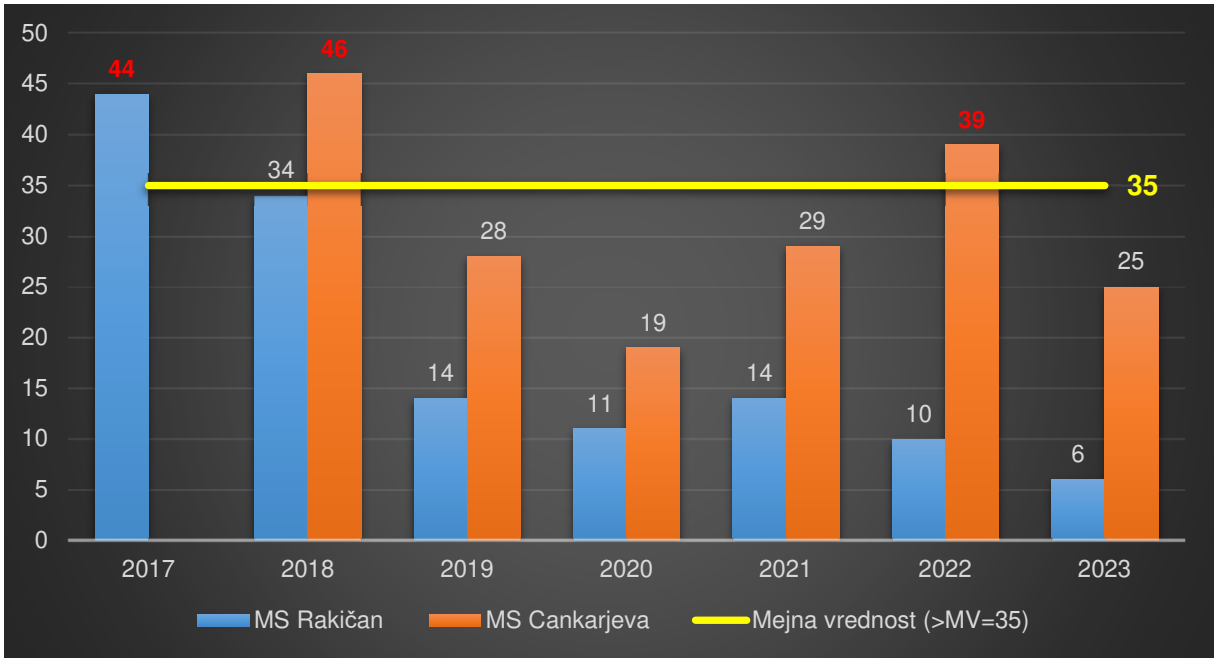
- **Dnevna mejna vrednost, ki znaša 50 µg/m^3 (kot 24 urno povprečje), ne sme biti presežena več kot 35-krat v koledarskem letu.**
- **Letna mejna vrednost znaša 40 µg/m^3.**
- **Za delce PM2,5 je predpisana letna mejna vrednost 25 µg/m^3**
- **SZO navaja za zdravje priporočeno letno mejno vrednost 15 µg delcev PM10/m^3, s čimer bi zaščitili zdravje ljudi.**

Na območju Mestne občine Murska Sobota se nahajata dve merilni mesti (Murska Sobota-Rakičan, Murska Sobota-Cankarjeva ulica) za kateri se podaja analiza PM delcev za obdobje 2017-2023.

Tabela 1-14 ; Pregled ključnih podatkov kakovosti zraka na območju Mestne občine Murska Sobota med leti 2017 in 2023.

Razpoložljivost podatkov (% pod), povprečne letne (Cp), maksimalne dnevne (max) ravni (µg/m^3) in število preseganj mejne vrednosti (>MV) za delce PM10 na stalnih merilnih mestih v območju Mestne občine Murska Sobota v obdobju med leti 2017 in 2022

MERILNO MESTO	Leto	Razpoložljivost podatkov (%)	Povprečna letna raven Cp (µg/m^3)	Maksimalna dnevna raven (µg/m$^{3)}$	Preseganje mejnih vrednosti (>MV)
MS RAKIČAN	2017	93	29	161	**44**
	2018	92	26	93	34
	2019	98	21	72	14
	2020	91	21	81	11
	2021	98	21	74	14
	2022	94	21	65	10
	2023				6
MS CANKARJEVA	2017				
	2018	90	30	118	**46**
	2019	100	26	99	28
	2020	98	24	90	19
	2021	100	25	81	29
	2022	100	28	93	**39**
	2023				25



Grafikon 1-2 ; Gibanje dnevnih mejnih vrednosti PM10 v obdobju 2017-2023 v MO Murska Sobota (merilni mesti MS Rakičan in MS Cankarjeva)..

Na območju Mestne občine Murska Sobota so v zadnjih sedmih letih bile dnevne mejne vrednosti za PM10 (dnevna mejna vrednost 50 µg/m ne sme biti presežene več kot 35-krat v koledarskem letu) presežene v letih 2017, 2018 in 2022. Leta 2017 je dnevna mejna vrednost bila presežena na merilnem mestu MS Rakičan (MV=44), medtem ko je v letih 2018 in 2022 bila dnevna mejna vrednost presežena

na merilnem mestu MS Cankarjeva (MV=46 oziroma MV=39). Glede na gibanje dnevnih mejnih vrednosti PM10 v obdobju 2017-2023 se izkazuje da se kvaliteta zraka v mestni občini izboljšuje.

Hrup

Mejne vrednosti kazalcev hrupa predpisuje Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju. Mejne vrednosti so različne glede na občutljivost prostora za obremenjevanje s hrupom (štiri različne stopnje varstva), glede na obdobje dneva (dan, večer, noč, celodnevno obdobje) in glede na vrsto vira hrupa (promet, industrijski kompleksi, gradbišča, celotna obremenitev). Stopnje varstva pred hrupom so:

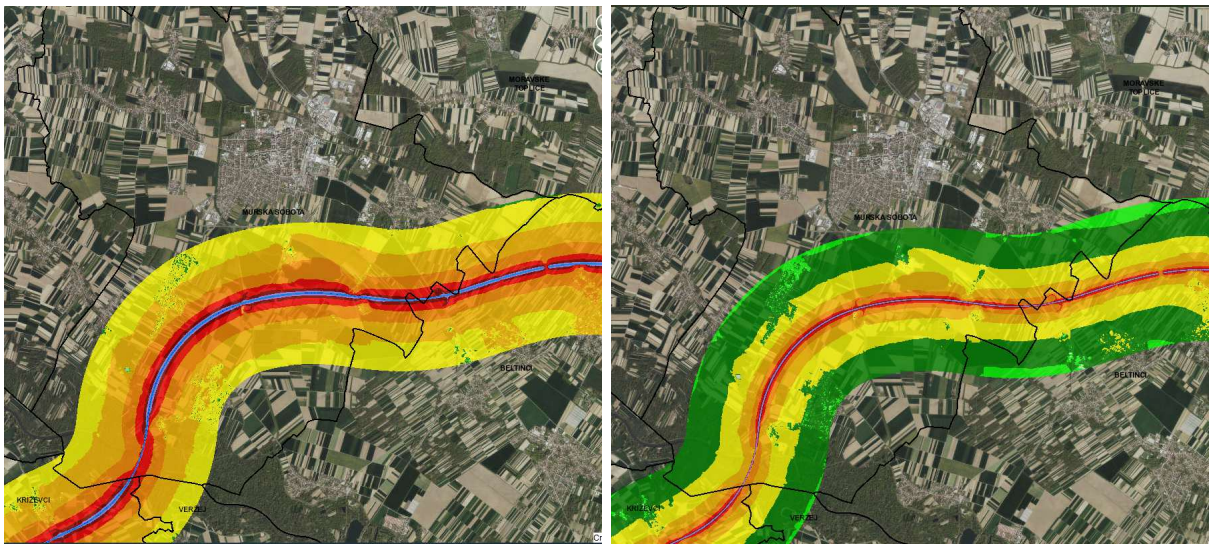
- **območja I. stopnje** varstva pred hrupom za površine, ki so varovane po predpisih s področja varstva narave,
- **območja II. stopnje** varstva pred hrupom za stanovanjske površine, stanovanjske površine za posebne namene ali površine počitniških hiš, površine za zdravstvo v neposredni okolici bolnišnic, zdravilišč in okrevališč, površine za turizem
- **območja III. stopnje** varstva pred hrupom za stanovanjske površine, stanovanjske površine za posebne namene, površine podeželskega naselja ali počitniških hiš, osrednja območja centralnih dejavnosti ali druga območja centralnih dejavnosti območje, površine športnih centrov ali površine za turizem, površine za oddih, rekreacijo in šport, parki, površine za vrtičkarstvo, druge urejene zelene površine ali pokopališča, površine razpršene poselitve in površine za razpršeno gradnjo
- **območja IV. stopnje** varstva pred hrupom za površine brez stanovanj in drugih stavb z varovanimi prostori kot so površine za proizvodno in komunalno dejavnost, transport, kmetijstvo, gozdarstvo, obrambo.

Tabela 1-15 ; Mejne vrednosti kazalcev hrupa za celotno obremenitev posameznega območja varstva pred hrupom Lnoč in Ldvn za posamezna območja varstva pred hrupom, ki ga povzroča obratovanje enega ali več linijskih virov hrupa ali linijskega vira hrupa in večjega letališča ali linijskega vira hrupa in pristanišča[23].

Območje varstva pred hrupom	$L_{noč}$ (dBA)	L_{dvn} (dBA)
IV. območje	80	80
III. območje	59	69
II. območje	53	63
I. območje	47	57

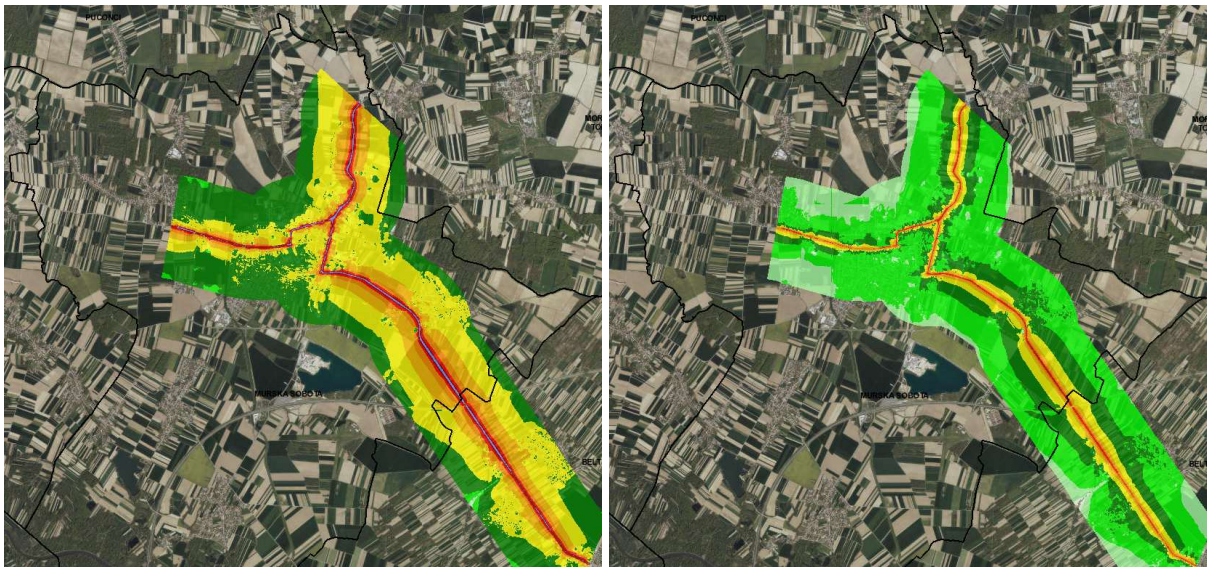
V primeru Mestne občine Murska Sobota sta naselji Krog in Bakovci izmed vseh naselij locirani najbližje avtocestnemu odseku. V primeru obeh naselij je hrup povzročen zaradi odvijanja prometa na trasi avtoceste zaznaven, vendar je znotraj mejnih vrednosti kamor spadata omenjeni naselji (območje II). Raven hrupa v primeru obeh naselij, gledano na najbližjo točko urbanega dela posameznega naselja, znaša v dnevnem času med 55-59 dBA oziroma 45-49 dBA v nočnem času.

[23] Vir: https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2018-01-2127?sop=2018-01-2127 (stran aktivna na dan 12. 04. 2024).



Slika 1-14 ; Izsek iz strateške karte hrupa za ceste v upravljanju DARS za leto 2020 (levo raven hrupa čez dan, desno raven hrupa ponoči).

V primeru državnih cest R1-232 in R2-443 je hrup zaznaven, vendar je znotraj mejnih vrednosti kamor spadajo območja ob obeh omenjenih regionalnih cestnih povezavah (območje II). Raven hrupa v primeru mesta Murska Sobota inn naselja Nemčavci, gledano na najbližjo točko urbanega dela posameznega naselja, znaša v dnevnem času med 55-60 dBA oziroma 45-50 dBA v nočnem času. V primeru naselja Nemčavci, v območju križišča regionalne ceste R1-232 in lokalne ceste LC269060, znaša raven hrupa v dnevnem času med 60 in 70 dBA. Glede na dejstvo, da se v neposredni bližini nahajata tudi dva stanovanjska objekta, pomeni da je primerna dnevna raven hrupa v tem območju presežena in vpliva na znižanje kvalitete bivanja v teh objektih. Dnevna raven hrupa med 60 in 65 dBA se zaznava tudi vzdolž Lendavske ulice, Ulice Štefana Kovača in Gederovske ulice, kjer se nahajajo številni stanovanjski kompleksi.

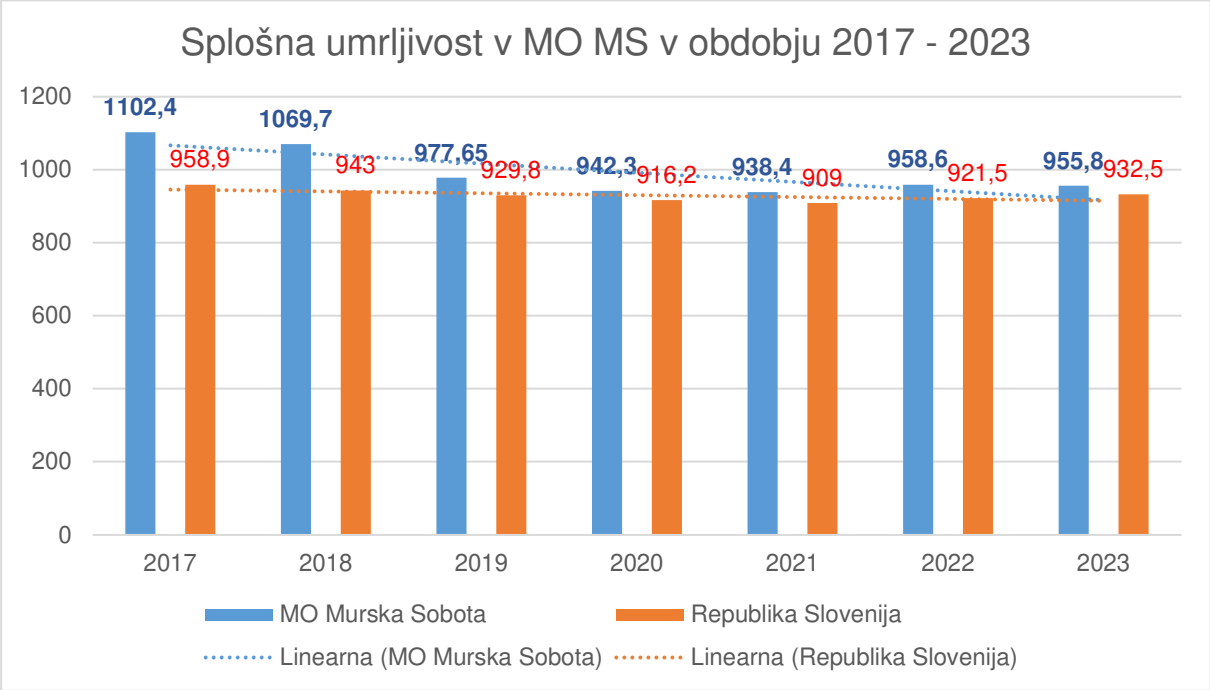


Slika 1-15 ; Izsek iz strateške karte hrupa za pomembnejše ceste v upravljanju DRSI za leto 2020 (levo raven hrupa čez dan, desno raven hrupa ponoči).

1.3.2 Zdravstveni kazalniki

Mestna občina Murska Sobota spada med tiste občine v državi, ki beležijo nadpovprečno število umrlih na 100.000 prebivalcev, saj je leta 2023 splošna umrljivost prebivalcev na 100.000 prebivalcev znašala 955,8 umrlih, kar je več kot znaša povprečna umrljivost v državi, ki je leta 2023 znašala 932,5 umrlih na 100.000 prebivalcev[24].

V referenčnem obdobju med leti 2017 in 2023 se je število umrlih na 100.000 prebivalcev znižalo iz 1.102,4 na 955,8 umrlih, kar predstavlja 14 % znižanje števila umrlih v osmih letih, kar pomeni, da se Mestna občina Murska Sobota na področju splošne umrljivosti statistično značilno več ne razlikuje od povprečja preostale Slovenije, kot se je pa razlikovala v preteklih letih.

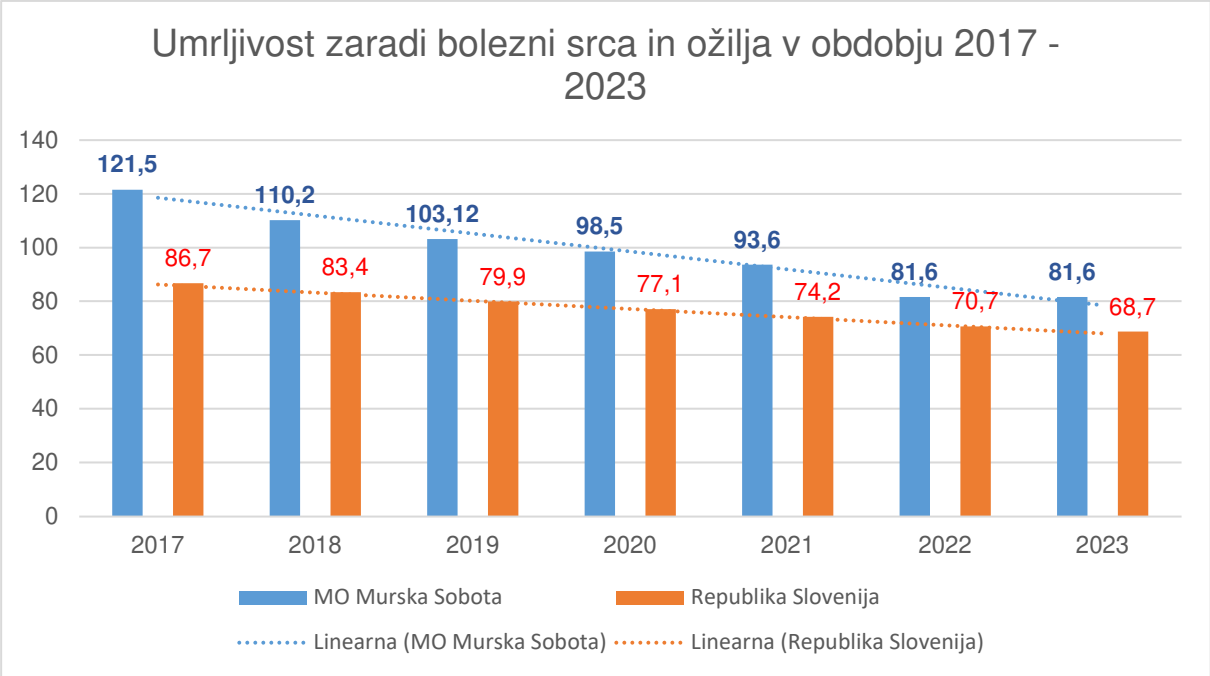


Grafikon 1-3 ; Splošna umrljivost na 100.000 prebivalcev v MO Murska Sobota v obdobju 2017-2023.

Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja, h kateremu zelo prispevajo negativni učinki motoriziranega prometa, je leta 2023 v Mestni občini Murska Sobota znašala 81,6 umrlih prebivalcev starosti med 0 in 74 let na 100.000 prebivalcev, kar je več kot znaša povprečna umrljivost iz naslova bolezni srca in ožilja v državi, ki je leta 2023 znašala 68,7 umrlih na 100.000 prebivalcev.

V referenčnem obdobju med leti 2017 in 2023 se je število umrlih zaradi bolezni srca in ožilja na 100.000 prebivalcev znižalo iz 121,5 umrlih na 81,6, kar predstavlja 33 % znižanje števila umrlih zaradi bolezni srca in ožilja v osmih letih, kar pomeni, da se Mestna občina Murska Sobota tudi na področju umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja statistično značilno več ne razlikuje od povprečja preostale Slovenije, kot se je pa razlikovala v preteklih letih.

[24] Vir: https://obcine.nijz.si/obcine/murska-sobota/80/2023/ (stran aktivna na dan 11. 04. 2024).



Grafikon 1-4 ; Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja na 100.000 prebivalcev v MO Murska Sobota v obdobju 2017-2023.

3. NAČRT SPREMLJANJA KAZALNIKOV

»NAČRT SPREMLJANJA OBVEZNIH KAZALNIKOV«

v sklopu izdelave Občinske celostne prometne strategije



Projekt:
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA (OCPS) MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

Št. projekta: 1715

Namen dokumenta:
Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja

Datum nastanka dokumenta: junij 2024

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA

1. NAMEN SPREMLJANJA KAZALNIKOV

Prvi korak h konkretnemu ukrepanju na področju prometa ter mobilnosti, je razumevanje trenutnega stanja v občini. Za to je potrebno najprej zbrati podatke na podlagi dobro pretehtanega izbora kazalnikov, prav tako pa ne želimo izgubljati časa in sredstev z zbiranjem nepotrebnih informacij. Povzetek ugotovljenega, skupaj z evidenco ključnih izzivov in priložnosti, mora biti pripravljeno v obliki, ki je razumljiva deležnikom in širši javnosti. Dan načrt je izdelan na osnovi nacionalnih smernic in standardov za izdelavo občinskih celostnih prometnih strategij (v nadaljevanju OCPS), ki ga je izdelalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Izbor in merjenje kazalnikov, ki opisujejo trenutno stanje na področju prometnih navad občanov in občank, omogočata občini razumeti izzive ter na podlagi teh sprejeti tudi prave ukrepe. S tem pa se spremljanje, merjenje in vrednotenje šele začne – od tega trenutka bo prav **spremljanje izbora kazalnikov ena od osnovnih dejavnosti celostnega prometnega načrtovanja**. Omogočilo nam bo namreč vpogled v napredek procesa izvajanja Strategije in učinkov njenih ukrepov.

Redno poročanje o napredku Strategije bo na koncu tisto, ki bo deležnike in širšo javnost ozaveščalo o dosežkih in koristih, upravičilo bo porabo sredstev ter bo temelj odločanja o nadaljevanju procesa po izteku obdobja, na katero se Strategija nanaša. Sistematično spremljanje in vrednotenje kazalnikov povečuje učinkovitost procesa načrtovanja in izvajanja ukrepov, pomaga optimizirati rabo virov ter zagotavlja empirične dokaze za prihodnje načrtovanje in presojo ukrepov.

2. CILJ IN NAMEN KAZALNIKOV

Cilj je, da bodo kazalniki dobro opredeljeni, da jih bodo odločevalci in javnost zlahka razumeli, občina pa bo različne deležnike lažje usmerjala ter jih spodbujala k doseganju boljših rezultatov. Čeprav zveni koristno, da bi zbrali čim več podatkov za opis in merjenje stanja prometa, pa lahko hitro v ta korak vložimo preveč časa in sredstev. S tem lahko bistveno upočasnimo proces priprave in izvajanja Strategije, ne da bi nujno prispevali k njeni učinkovitosti in natančnosti. Pri pripravi širšega izbora kazalnikov zato izhajamo iz ciljev, ki smo jih opredelili.

Širši izbor kazalnikov omejimo na točno določene kazalnike, za katere ocenimo, da jih bomo lahko spremljali. Pri tem poskrbimo, da naš **izbor kazalnikov vključuje tudi naslednje obvezne kazalnike za spremljanje učinkov Strategije**, ki so opredeljeni na nacionalni ravni.

Izbor kazalnikov bo zajemal sledeča področja:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.
- Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.
- Dolžine poti na delo.

Za potrebe priprave in spremljanja učinkov OCPS je ministrstvo, pristojno za celostno prometno načrtovanje, predpisalo pet obveznih kazalnikov. Zaradi zagotavljanja primerljivosti podatkov med občinami je opredeljena enotna metodologija za izvajanje analiz, ki omogočajo spremljanje kazalnikov.

Analize za spremljanje obveznih kazalnikov Spremljanje kazalnikov temelji na uporabi treh analiz, ki jih bodo vse občine redno izvajale po enotni metodologiji. Obseg predpisanih analiz se razlikuje glede na velikost občine, pri čemer so razmejitve opredeljene na podlagi števila prebivalcev v posamezni občini.

3. VRSTE KAZALNIKOV

Kordonsko štetje prometa
Izvaja se na izbranih točkah v občini, vse na glavnih prometnicah skozi središče. Število števnih mest je določeno z minimalnimi standardi za izdelavo OCPS (3 števna mesta za primer občine med 16 in 100 tisoč prebivalci).

Analiza zagotavlja podatke za obvezen:
- *kazalnik 1 - Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.*

Anketa o poteh v šolo učencev 3., 5. in 7. razreda OŠ
Izvaja se na izbranih šolah v občini. Število osnovnih šol je določeno z minimalnimi standardi za izdelavo OCPS, za občino med 16 in 100 tisoč prebivalci, je potrebno anketo izvesti na vsaj treh OŠ.
Analiza zagotavlja podatke za obvezen:
- *kazalnik 2 - Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo* in
- *kazalnik 3 - Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih*.

Anketa o poteh na delo v večjem zaposlovalcu v občini

Izvaja se v izbranih organizacijah v občini. Število organizacij je določeno z minimalnimi standardi za izdelavo OCPS, za občino med 16 in 100 tisoč prebivalci, je potrebno anketo izvesti na vsaj treh večjih podjetjih.

Analiza zagotavlja podatke za obvezen:
- *kazalnik 4 - Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in*
- *kazalnik 5 - Dolžine poti na delo.*

Izhodiščno stanje za spremljanje kazalnikov je potrebno izmeriti **v fazi analize stanja** (Sklop D priprave OCPS).

Analize se ponovijo enkrat letno v naslednjih sedmih letih, vsakič v istem delu leta, ob isti uri, na istih lokacijah, z uporabo enake metodologije in ob primerljivih vremenskih pogojih. Vse raziskave oz. ankete lahko vsako leto opravi občina samostojno, ali pa poišče strokovno zunanjo pomoč.

4. ENOTNE METODOLOGIJE ZA IZVAJANJE ANALIZ ZA SPREMLJANJE OBVEZNIH KAZALNIKOV

METODOLOGIJA ZA IZVEDBO KORDONSKEGA ŠTETJA PROMETA

Kordonsko štetje prometa je enostavna in finančno nezahtevna metoda, ki omogoča redno spremljanje obsega in strukture prometa na izbranih točkah v občinskem središču. Zaradi enostavnosti in nizkih stroškov je primerna za spremljanje stanja in učinkov OCPS ter ukrepov, ki izhajajo iz nje.

Priprave
Opredelite odgovorne sodelavce za izvedbo štetja ter obseg in vir finančnih sredstev. Preverite razpoložljivost podatkov predhodnih štetij in ustreznost izbranih lokacij. O štetju obvestite pristojne na občini, redarstvo in policijo. Izberite in izobrazite izvajalce štetja ter uredite način njihovega plačila. Izvajalce izobrazite na kratki pripravi v dneh pred štejem.

Dnevi in ure štetja
Štetje se načeloma izvede v enem dnevu. Zaradi povečanega prometa okrog vikendov (ponedeljek ali petek), so najprimernejši dnevi štetja torek, sreda ali četrtek. Štetje naj se ne izvaja v času šolskih počitnic in dopustov. Idealna letna časa za izvedbo štetja sta pomlad in jesen. Pogoj je tudi suha vremenska napoved, ki omogoča uporabo vseh potovalnih načinov. Štetje se vsako leto izvede v istem delu leta.

Zanima nas konični promet, zato štejte v naslednjih terminih:
- Jutranja konica 6.30 – 8.30
- Popoldanska konica 14.30 -16.30

Termin štetja lahko prilagodite posebnostim v kraju (če se npr. prične z delom v večjem zaposlovalcu ob 6.00, pričnite s štetjem v jutranji konici ob 5.30; če se prične popoldanska izmena ob 14.00, pričnite v popoldanski konici šteti ob 13.30; temu primerno prilagodite tudi čas zaključka štetja).

Lokacije števnih mest
V občini se izbere **tri lokacije**. Izberite lokacije števnih mest, kjer pričakujete zgoščene prometne tokove znotraj mesta oziroma naselja. Ker vas pri štetju zanima predvsem lokalni promet, se izogibajte števnih mest s prevladujočim tranzitnim prometom skozi naselje. Najustreznejše so lokacije na povezavah med mestnimi deli ali na vpadnicah v mesta. Pomembno je, da se na lokacijah števnih mest promet združi na eni prometnici in so na njej prisotni vsi prometni načini - npr. mostovi za mešan promet, podvozi pod železnico in podobno. Če vzporedno z glavno prometnico poteka promet pešcev in kolesarjev na ločeni infrastrukturi (npr. na brvi ali obvozu za pešce in kolesarje), v štetje na tej lokaciji vključite tudi ta promet.

Izvedba
Za štetje prometa na koridorjih za mešan promet potrebujete za vsako smer dva izvajalca (skupaj štirje izvajalci na števno mesto). Na brveh za pešce in kolesarje zadošča en izvajalec za vsako smer (skupaj dva izvajalca na števno mesto). Dve osebi štejeta osebne avtomobile (vsaka v svojo smer) in število potnikov v njih. Tretja oseba šteje ostala vozila in pešce v obe smeri (skupaj trije izvajalci na števno mesto).

Pomembna je tudi mikrolokacija pozicije izvajalcev na števnih mestih:
- potrebujejo pregled nad vsemi udeleženci v prometu v eni smeri,
- lokacija mora biti varna, ustrezno odmaknjena od roba vozišča,
- izvajalci ne smejo ovirati pešcev in kolesarjev.

Način štetja
Šteje se v 10-minutnih intervalih in beleži v predhodno pripravljen obrazec. List se zamenja vsakih 10 minut. Skupno poročilo se sestavi v dneh po štetju. Vsak par izvajalcev šteje ves promet v eni smeri - pešce in kolesarje se spremlja na obeh straneh ceste v isti smeri poti (pešci hodijo v obe smeri na obeh straneh ceste, enako velja za kolesarje, ki se vozijo v nasprotno smer – so v prekršku, vendar jih vseeno

štejemo). Da med štetjem ne bo potrebno gledati na uro, je priporočljiva uporaba intervalnega odštevalnika na telefonu.

Oprema izvajalcev štetja
- telefon, ura ali štoparica za merjenje/spremljanje 10-minutnih intervalov,
- natisnjeni obrazci in pisalo,
- trda podloga za pisanje,
- zložljiv stol (po želji),
- odsevni brezrokavnik.

Označevanje obrazcev
Zaradi velikega števila obrazcev je potrebna njihova jasna predhodna in sprotna označitev po naslednjih vsebinah: lokacija, smer štetja, ime in priimek izvajalca, konična ura štetja, interval, vreme, druga opažanja (izredni dogodki).

Kategorije štetja
- pešec – tudi uporabnik skiroja, rolerjev, rolke, invalid na vozičku, otrok v otroškem vozičku – štejejo se vse osebe, tudi otroci v vozičkih,
- kolesar – tudi e-kolesa in e-skiroji; štejejo se vse osebe, tudi npr. otroci v kolesarskih sedežih,
- motorist – moped, motor, skuter, motocikel – štejejo se vse osebe na vozilu,
- osebni avto (štejejo se vse osebe v avtomobilu),
- potniški kombi (štejejo se vse osebe v kombiju),
- javni prevoz - mestni ali medkrajevni avtobus,
- javni prevoz – vlak,
- šolski avtobus,
- delavski avtobus,
- turistični avtobus in občasni prevoz,
- lažja tovorna vozila in kombiji (dve osi),
- težja tovorna vozila (tri osi ali več),
- kmetijska mehanizacija.

Predvideni izzivi in predlagane rešitve:
- v primeru zatemnjenih šip se tak avto označi in naknadno prenese povprečno vrednost ostalih vozil iste kategorije;
- avtobusi (mestni, medkrajevni) in vlak – predhodno vzpostavite kontakt s prevozniki in glavno avtobusno / železniško postajo ter preverite možnosti pridobivanja podatkov o številu potnikov (npr. naknadno iz sistema, potnike preštejejo vozniki avtobusov / sprevodniki).

Poročanje
Izvajalci oddajo poročilo v obrazcu (Obrazec 2) ter zbrane podatke v xls obrazcu, izdelanem na podlagi Preglednice 1 v Obrazcu 2. Oddajo tudi vse izpolnjene obrazce štetja (Obrazec 1).

Obrazec 1: Kordonsko štetje prometa (tabela za vpisovanje podatkov na terenu)

KORDONSKO ŠTETJE PROMETA (OBRAZEC 1) Ime in priimek izvajalca:_____ Datum:_____

Vreme: Lokacija: Smer štetja: Konična ura: Interval:

POTOVALNI NAČIN	 Pešec (tudi uporabnik rolerjev, skiroja, rolke, invalid na vozičku in otrok v vozičku)	 Kolesar (tudi e-kolesa in e-skiroji; šteje tudi otrok na otroškem sedežu)	 Motorist (motor, moped, skuter, motocikel; št. oseb na vozilu)	 Avtobus			 Vlak
				Mestni ali medkrajevni	Šolski	Delavski	Turistični, občasni prevoz	
ŠTEVILO								
Σ								

POTOVALNI NAČIN	 Lažja tovorna vozila in kombiji (2 osi)	 Težja tovorna vozila (3 osi in več)	 Kmetijska mehanizacija
ŠTEVILO			
Σ			

Druga opažanja (izredni dogodki):

KORDONSKO ŠTETJE PROMETA (OBRAZEC 1) Ime in priimek izvajalca:_____ Datum:_____

Vreme: Lokacija: Smer štetja: Konična ura: Interval:

POTOVALNI NAČIN	ŠTEVILO POTNIKOV	Σ
 Osebni avto, tudi s prikolico; **za vsak avto se vpiše število potnikov**		Število vseh avtov: _____ Število vseh potnikov: _____

POTOVALNI NAČIN	ŠTEVILO POTNIKOV	Σ
 Potniški kombi, tudi s prikolico; **za vsak kombi se vpiše število potnikov**		Število vseh kombijev: _____ Število vseh potnikov: _____

Obrazec 2: Poročilo o izvedbi kordonskega štetja prometa

Lokacija	Pešec	Kolesar	Motorist	Avtobus								Vlak		Lažja tovorna vozila	Težja tovorna vozila	Kmetijska mehanizacija	Osebni avtomobil		Potniški kombi	
				Mestni ali medkrajevni		Šolski		Delavski		Turistični, občasni prevoz										
	število	število	število vozil	število vozil	število potnikov	število vozil	število potnikov	število vozil	število potnikov	število vozil	število potnikov	Število vlakov	število potnikov	število vozil	število vozil	število vozil	število vozil	število potnikov	število vozil	število potnikov
Lokacija 1																				
Lokacija 2																				
Lokacija 3																				
Lokacija 4																				
Lokacija 5																				
Skupaj																				
Zjutraj																				
Popoldne																				

Obvezne vsebina poročila izvedenega štetja, morajo zajemati še:

- podatki izvedbi štetja (datum, vreme, prikaz in opis števnih mest in podobno),
- predstavitev in interpretacija podatkov (za potrebe spremljanja kazalnika 1, primerjava jutranje in popoldanske konice, trendi, ključne ugotovitve v 3-5 točkah in podobno),
- opis morebitnih izrednih okoliščin,
- preglednica 1 z vnesenimi rezultati štetja (tabela zgoraj),
- grafični prikazi rezultatov štetja

METODOLOGIJA ZA IZVEDBO ANKET O POTEH UČENCEV V OSNOVNO ŠOLO

Anketa o poteh učencev v osnovno šolo je še ena izmed enostavnih in stroškovno nezahtevnih metod, s katero spremljamo potovalne navade ene najbolj ranljivih skupin udeležencev v prometu – osnovnošolcev. Njihove potovalne navade posredno odražajo stanje prometa v občini in učinke ukrepov OCPS.

Priprave
Opredelite odgovorne sodelavce za izvedbo ankete ter obseg in vir finančnih sredstev. Preverite razpoložljivost podatkov predhodnih anket in ustreznost izbranih šol. Prvo informacijo o izvedbi anket in njenem namenu na šolo/šole sporočite z občine in jih zaprosite za sodelovanje. Pred začetkom ankete vodstvu vsake šole razložite namen in predstavite potek zbiranja podatkov. Izberite in izobrazite izvajalce ankete ter uredite način njihovega plačila. Izobrazite jih na kratki pripravi v dneh pred izvedbo ankete.

Dnevi anketiranja
Anketiranje se izvede v času enega tedna od ponedeljka do petka. Sneg, dolgo deževje ali vročina lahko vplivajo na rezultate ankete, zato je v takšnih razmerah ne izvedemo. Ponovitev ankete v naslednjih letih se opravi v istem mesecu in podobnih vremenskih razmerah, kot je bila izvedena prva anketa. Najprimernejši so jesenski in spomladanski meseci.

Izbor šol in razredov
Za izvedbo ankete izberite vsaj tri osnovne šole v občini. V anketo vključite po vsaj eno paralelko učencev 3., 5. in 7. razreda. Pred izbiro paralelke preverite, ali na šoli obstajajo razredi, v katerih se velik del otrok organizirano vozi iz drugih krajev – takim razredom se, če je to mogoče, izognite.

Izvedba
Podatke o poteh učencev pridobite z anketiranjem učencev v razredih. Anketiranje poteka na podlagi vnaprej pripravljenega obrazca (Obrazec 3 v prilogah). Za vsak razred izpolnite po en obrazec 3. Podatke pridobite s postavljanjem vprašanj in dvigom rok. Po vsakem zastavljenem vprašanju preštejete število učencev z dvignjenimi rokami in številke sproti vpisujte v tabelo Obrazca 3. V anketi so zastavljena vprašanja o potovalnih načinih, ki jih učenci uporabljajo za poti v šolo v tednu, v katerem se izvaja anketa. Sproti preverjajte, ali je seštevek po dnevih enak številu učencev v razredu in ali je morda kdo od učencev odsoten. Za potovalni način upoštevajte tistega, ki je bil uporabljen za večji del poti (če so učenci od avtobusnega postajališča do šole šli peš, se kot potovalni način upošteva avtobus, če so večji del poti opravili z avtomobilom, se upošteva avtomobil).

Obrazec 3: Prihodi učencev v šolo v času izvajanja ankete (tabela za vpisovanje podatkov na terenu)

PRIHODI UČENCEV V ŠOLO V ČASU IZVAJANJA ANKETE (OBRAZEC 3)

Osnovna šola:_____ razred: ___ Skupno število učencev v razredu: _____

Teden od ___.___. _____ do ___.___. _____. Datum izvedbe ankete:_____ Ime in priimek anketarja:_____

Potovalni način	Ponedeljek	Torek	Sreda	Četrtek	Petek
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a) ali s prijatelji					
Kolo – sam(a) ali s prijatelji (tudi e-kolo in e-skiro)					
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – v spremstvu staršev oz. odraslih					
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) – v spremstvu staršev oz. odraslih					
Šolski avtobus/kombi					
Javni prevoz - avtobus					
Javni prevoz - vlak					
Avtomobil					
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)					
Odsotni učenci					
SKUPAJ					

Obrazec 4: Poročilo o rezultatih ankete o poteh učencev v osnovno šolo

Obvezne vsebine poročila: - podatki izvedbi anket (datum, vreme, izbrane šole in podobno), - predstavitev in interpretacija podatkov - opis morebitnih izrednih okoliščin, - preglednici 1 in 2 z vnesenimi rezultati anket, - grafični prikazi rezultatov anket. V poročilu morajo biti prikazani podatki, zbrani za vse učence iz vseh treh paralelk določene osnovne šole in za vse anketirane šole.

Preglednica 1: Število otrok, vključenih v anketiranje

Osnovna šola	Št. vpisanih otrok	Št. otrok, vključenih v anketiranje	Datumi izvedbe anket	Delež
OŠ				%
OŠ				%
OŠ				%
OŠ				%
OŠ				%
SKUPAJ				%

Preglednica 2: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo za vse v anketiranje vključene učence OŠ

Potovalni način	Prihodi (delež)
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) – sam(a) ali s prijatelji	%
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) – v spremstvu staršev oz. odraslih	%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) – sam(a) ali s prijatelji	%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) – v spremstvu staršev oz. odraslih	%
Šolski avtobus/kombi	%
Javni prevoz - avtobus	%
Javni prevoz - vlak	%
Avtomobil	%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	%
SKUPAJ	%

METODOLOGIJA ZA IZVEDBO ANKET O POTEH NA DELO - ZAPOSLENI V VEČJIH PODJETJIH

Anketa o poteh na delo v večjih zaposlovalcih omogoča vpogled v potovalne navade delovno aktivnega prebivalstva v občini. Tudi ta metoda je enostavna, stroškovno nezahtevna in omogoča vsakoletno ponavljanje.

Priprave
Opredelite odgovorne sodelavce za izvedbo ankete ter obseg in vir finančnih sredstev. Preverite razpoložljivost podatkov predhodnih anket in ustreznost izbranih zaposlovalcev. Za izvedbo ankete izberite večje zaposlovalce – najmanj enega v manjših občinah in najmanj tri v večjih občinah. Prvo informacijo o izvedbi ankete in njenem namenu zaposlovalcu sporočite z občine in ga zaprosite za sodelovanje. Pristopite do vodstva in ga podrobneje seznanite z namenom ankete ter potekom njene izvedbe. Izberite in izobrazite izvajalce ankete ter uredite način njihovega plačila.

Dnevi anketiranja
Sneg, dolgo deževje ali vročina lahko vplivajo na rezultate ankete, zato je v takšnih razmerah ne izvajajte. Ponovitev ankete v naslednjih letih se opravi v istem mesecu in podobnih vremenskih razmerah, kot je bila izvedena prva anketa. Najprimernejši so jesenski in spomladanski meseci.

Izvedba
Da bi bolje razumeli, kakšne so potovalne navade zaposlenih, uporabite anketo o potovalnih navadah (Obrazec 5). Predlaga se uporaba spletne ankete, ki se je izpolni s pomočjo pametnega telefona. Poskrbite, da bo anketa zagotavljala anonimnost sodelujočih. Vodstvo naj v internih glasilih, na spletnih portalih ali kako drugače zaposlenim predstavi namen anketiranja zaposlenih in jih povabi k izpolnjevanju ankete. Prav vodstvo lahko odločilno pripomore k boljšemu odzivu. Pomembno je namreč, da anketo izpolni čim več zaposlenih. V uvodu najprej predstavite ozadje ankete, opišite, koliko časa bo trajalo izpolnjevanje, ter pojasnite anonimnost posredovanih podatkov.

Obrazec 5: Anketa o potovalnih navadah zaposlenih (vprašalnik za zaposlene)

ANKETA O POTOVALNIH NAVADAH ZAPOSLENIH (OBRAZEC 5)

Kako daleč potujete na delo?

- ☐ manj kot 2 km
- ☐ 2 do 5 km
- ☐ 5 do 10 km
- ☐ 10 do 30 km
- ☐ več kot 30 km

Koliko časa navadno porabite za pot na delo (trajanje poti od doma do lokacije dela)?

- ☐ do 15 minut
- ☐ 15 do 30 minut
- ☐ 30 do 45 minut
- ☐ 45 do 60 minut
- ☐ več kot 60 minut

Kolikokrat na teden navadno opravite pot na delo?

- ☐ 1-krat
- ☐ 2-krat
- ☐ 3-krat
- ☐ 4-krat
- ☐ 5-krat
- ☐ 6- ali 7-krat

Kako pogosto v povprečju uporabljate naslednje potovalne načine za pot na delo? Pri vsakem načinu potovanja izberite en odgovor.

	5-krat ali več na teden	4-krat na teden	3-krat na teden	2-krat na teden	1-krat na teden	Redko (1-do 3-krat na mesec)	Občasno (manj kot 1-krat na mesec)	Nikoli
Hoja (tudi skiro, rolerji, rolka)								
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)								
Avtobus								
Vlak								
Avtomobil (sopotnik)								
Avtomobil (voznik, pripeljem tudi sopotnika/-e)								
Avtomobil (le voznik)								
Drug potovalni način								

Obrazec 6: Poročilo o rezultatih ankete o poteh na delo

Obvezne vsebina poročila:

- podatki o izvedbi anket (datum, vreme, izbrani zaposlovalci in podobno),
- predstavitev in interpretacija podatkov (za potrebe spremljanja kazalnikov 4 in 5, trendi, ključne ugotovitve v 3-5 točkah in podobno),
- opis morebitnih izrednih okoliščin,
- preglednice 1, 2 in 3 z vnesenimi rezultati anket,
- grafični prikazi rezultatov anket.

V poročilu morajo biti prikazani podatki, zbrani za zaposlene za vse v anketiranje vključene zaposlovalce.

Primer kratkega vsebinskega povzetka s pomočjo treh preglednic.

Preglednica 1: Število zaposlenih, vključenih v anketiranje

Zaposlovalec	Št. vseh zaposlenih	Št. zaposlenih, vključenih v anketiranje	Datumi izvedbe anket	Delež
				%
				%
				%
				%
				%
SKUPAJ				%

Preglednica 2: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod na delo za vse v anketiranje vključene zaposlene

Potovalni način	Prihodi (delež)
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka)	%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)	%
Javni prevoz - avtobus	%
Javni prevoz - vlak	%
Motor	%
Avtomobil (sopotnik)	%
Avtomobil (voznik, pripeljem tudi sopotnika/-e)	%
Avtomobil (le voznik)	%
Drugi potovalni načini	%
SKUPAJ	%

Preglednica 3: Dolžine poti na delo za vse v anketiranje vključene zaposlene

Dolžine poti na delo v kilometrih	Delež zaposlenih
manj kot 2 km	%
2 – 5 km	%
5 – 10 km	%
10 – 30 km	%
več kot 30 km	%
SKUPAJ	%

5. ČASOVNICA IZVEDBE SPREMLJANJA KAZALNIKOV IN UKREPOV

Skladno s predpisano metodologijo, mora občina enkrat letno ponoviti analizo oziroma izvedbo spremljanja vseh obveznih kazalnikov (kordonsko štetje, ankete v OŠ in ankete v večjih podjetjih) in rezultate v obliki poročila poslati pristojnemu ministrstvu (MOPE).

Ponovitveno analizo oziroma meritve, je potrebno izdelati v enakem (ali vsaj podobnem) delu leta, ob isti uri, na istih lokacijah, z uporabo enake metodologije in ob primerljivih vremenskih pogojih. Vse raziskave oz. ankete lahko vsako leto opravi občina samostojno, ali pa za izvedbo poišče strokovno zunanjo pomoč.

Preglednica: Časovni načrt izvajanja »spremljanja obveznih kazalnikov v sklopu OCPS« za obdobje do leta 2031.

leto	predvideno obdobje izvajanja meritev	zadolžen za izvedbo
2024	maj - junij (do 20.6.)	izdelovalec OCPS
2025	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2026	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2027	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2028	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2029	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2030	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2031	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec

Poleg spremljanja obveznih kazalnikov, pa mora občina Ministrstvu (MOPE) **poročati tudi o izvedenih ukrepih iz akcijskega načrta** sprejete OCPS in sicer:
- tretje leto (leta 2028),
- peto leti (leta 2030) in
- sedmo leto (leta 2032) po sprejetju OCPS.

UPORABLJENI VIRI IN LITERATURA

1. Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (2023)
2. Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije - priloge (posodobljene 2023)
3. Metodologija za izvajanje analiz za spremljanje obveznih kazalnikov za potrebe priprave in spremljanja učinkov Občinskih celostnih prometnih strategij ter način poročanja

Gradiva so na voljo na https://www.sptm.si/gradiva/smernice

4. POROČILO O IZHODIŠČNEM STANJU KAZALNIKOV

IZHODIŠČNO STANJE OBVEZNIH KAZALNIKOV V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA ZA LETO 2024

KAZALNIK 1: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

PROMETNI NAČINI	DELEŽI ZA VSE LOKACIJE ŠTETJA
Hoja	2,6%
Kolesarjenje	1,9%
Motor	0,9%
Javni prevoz – mestni in medkrajevni avtobus	3,1%
Javni prevoz – vlak	0,0%
Organiziran prevoz - delavski avtobus	0,0%
Organiziran prevoz - šolski avtobus	0,0%
Osebni avtomobil	77,3%
Potniški kombi	9,0%
Lažja tovorna vozila (dve osi)	4,0%
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	1,3%
SKUPAJ (100 %)	100,0%
Turistični avtobus, občasni avtobusni prevoz	0,00%
Kmetijska mehanizacija	0,1%

Opomba:
Turističnih avtobusov, občasnega avtobusnega prevoza in kmetijske mehanizacije se ne upošteva pri izračunu deležev niti pri obsegu uporabe prometnih načinov.

KAZALNIK 2: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo

POTOVALNI NAČINI	DELEŽI (tedensko povprečje za vse razrede in vse OŠ)
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a) ali s prijatelji	25,2%
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – v spremstvu staršev oz. odraslih	6,5%
Kolo – sam(a) ali s prijatelji	2,9%
Kolo – v spremstvu staršev oz. odraslih	0,2%
Šolski avtobus/kombi	17,7%
Javni prevoz (avtobus)	0,6%
Javni prevoz (vlak)	0,0%
Avtomobil	45,7%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	1,4%
SKUPAJ	100,0%

Opomba 1: metodologijo za izračun posameznih deležev in smernice za OCPS pridobite na https://sptm.si/praksa/ocps-kazalniki

KAZALNIK 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih

POTOVALNI NAČINI	DELEŽ (tedensko povprečje za vse razrede in vse OŠ)
Peš in kolo (skiro, rolerji, kotalke, rolka) – sam(a) ali s prijatelji	28,1%

KAZALNIK 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

POTOVALNI NAČINI	DELEŽI ZA VSE LOKACIJE ŠTETJA
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka)	5,8%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)	9,0%
Javni prevoz (avtobus ali vlak)*	0,8%
Avtomobil (voznik)**	76,1%
Avtomobil (sopotnik)	7,8%
Motor	0,0%
Drugi potovalni načini	0,6%
SKUPAJ	100,0%

Opombe:
** Seštevek kategorij »Javni prevoz - avtobus« in »Javni prevoz - vlak« iz Obrazca 6.*
*** Seštevek kategorij »Avtomobil (voznik, pripeljem tudi sopotnika/-e)« in »Avtomobil (le voznik)« iz Obrazca 6.*

KAZALNIK 5: Dolžine poti na delo

DOLŽINE POTI NA DELO V KILOMETRIH	DELEŽI ZAPOSLENIH
manj kot 2 km	13,1%
2 – 5 km	21,2%
5 – 10 km	12,1%
10 – 30 km	38,4%
več kot 30 km	15,2%
SKUPAJ	100,0%

5. SINTEZNO POROČILO O IZVEDENIH INTERVJUJIH S KLJUČNIMI LOKALNIMI DELEŽNIKI IN PREDSTAVNIKI SEKTORJEV NA OBČINI

POROČILO O IZVEDENIH INTERVJUJIH

Povzetek poročila:

- Zbiranje podatkov za analizo stanja predstavlja osnovni korak, ki mora biti izveden, da se lahko izvede celovita analiza obstoječega stanja na področju prometa.
- Podatki za kazalnike se zbirajo tako s kabinetnim kakor tudi terenskim delom, s katerim se zabeležijo obstoječi pogoji, izzivi in priložnosti po področjih, ki jih opredeljujejo različni prometni načini.
- Eden izmed načinov pridobivanja vhodnih podatkov je bila izvedba intervjujev s široko paleto glavnih deležnikov v občini.
- Z intervjuji se pridobivajo pomembni podatki za razumevanje mobilnosti in pogojev zanjo, ki jih terenske in druge analize ne morejo zagotavljati. Pri izboru sogovornikov se je izhajalo iz *Smernic za izdelavo Občinske celostne prometne strategije*, ki podaja širok nabor možnih ključnih deležnikov. Poglobljeni intervjuji so obsegali vprašanja glede obstoječih izzivov in prednosti na področju mobilnosti, potovalnih navad in dostopnosti, s katerimi se ključni deležniki srečujejo, ter glede rešitev, ki jih predlagajo. Skozi diskusijo in pogovor se govorci opredeljujejo do prometnih razmer na lokaciji, kjer delujejo, do razmer z vidika njihove uporabniške skupine, kot tudi do razmer v občini na splošno.
- Pripravljeni so bili skupni zaključki intervjujev za posamezne prometne podsisteme.
- V intervjujih so sodelovali predstavniki iz sledečih organizacij:
    - Društvo paraplegikov Prekmurja in Prlekije,
    - Ljudska Univerza Murska Sobota,
    - Zdravstveni dom Murska Sobota,
    - Mestna občina Murska Sobota,
    - Združenje multiple skleroze Murska Sobota,
    - Gimnazija Murska Sobota,
    - Megras d. o. o.,
    - Osnovna šola I Murska Sobota,
    - Osnovna šola III Murska Sobota,
    - Policijska postaja Murska Sobota,
    - Društvo prijateljev Murska Sobota
    - Ostala zainteresirana javnost.
- Vzorec ankete, ki je bila uporabljena za namene izvedbe intervjujev:

INTERVJU ZA LOKALNE DELEŽNIKE V PROMETU

Naziv institucije/organizacije/podjetja:
Ime in priimek sodelujoče osebe:

1	**Katere <u>tri</u> splošne vrednote se vam osebno zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v vaši občini? (<u>obkroži največ tri odgovore</u>)**	zdravje prebivalstva	varnost otrok	varnost pešcev in kolesarjev	enostaven dostop do pomembnih ustanov (zdravstveni dom, pošta, banka, občina)	zmanjšanje obremenitev okolja (izpušni plini, hrup, emisije)
		boljši javni potniški promet	boljše ceste	zagotavljanje prostora za druženje in rekreacijo	zagotavljanje parkirnih površin	prilagojenost prometnih ureditev za vse uporabnike (starše z vozički, invalide, starejše)

2	**Kaj vi osebno opažate na vaših poteh znotraj občine? Katero področje je po vašem mnenju dobro urejeno in katero slabo?**	varne šolske poti	ceste	prometna signalizacija	rekreativne poti	tovorni promet
	označi "kljukica" za dobro in "X" za slabo					
		varovanje zdravja	Javni potniški promet in taksi služba	dostava v središču mesta	kolesarske poti	površine za pešce
	označi "kljukica" za dobro in "X" za slabo					
		javne površine	parkirne površine	splošna prometna varnost	varovanje okolja	obveščanje prebivalstva
	označi "kljukica" za dobro in "X" za slabo					

3	Kaj bi bilo po vašem mnenju potrebno urediti na področju prometa/mobilnosti v občini?

4	Kako bi po vašem mnenju lahko zmanjšali uporabo osebnega prometa in povečali uporabo javnega potniškega prometa, kolesarjenja in peš prometa??

Povzetek rezultatov:

Tabela 1-1 ; Katere tri splošne vrednote se vam osebno zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v vaši občini?

Število anketiranih	28	Število obkroženih	Delež anketiranih, ki so obkrožili odgovor	Delež obkrožanj glede na skupno število obkroženih odgovorov
Zdravje prebivalstva		6	21,4%	7,1%
Varnost otrok		16	57,1%	19,0%
Varnost pešcev in kolesarjev		15	53,6%	17,9%
Enostaven dostop do pomembnih ustanov (zdravstveni dom, pošta, banka, občina)		12	42,9%	14,3%
Zmanjšanje obremenitev okolja (izpušni plini, hrup, emisije)		8	28,6%	9,5%
Boljši javni potniški promet		4	14,3%	4,8%
Boljše ceste		4	14,3%	4,8%
Zagotavljanje prostora za druženje in rekreacijo		3	10,7%	3,6%
Zagotavljanje parkirnih površin		7	25,0%	8,3%
Prilagojenost prometnih ureditev za vse uporabnike (starše z vozički, invalide, starejše)		9	32,1%	10,7%
	Skupaj	84		100,00%

Grafikon 1-2 ; Najpomembnejše splošne vrednote na področju načrtovanja prometa v Mestni občini Murska Sobota.

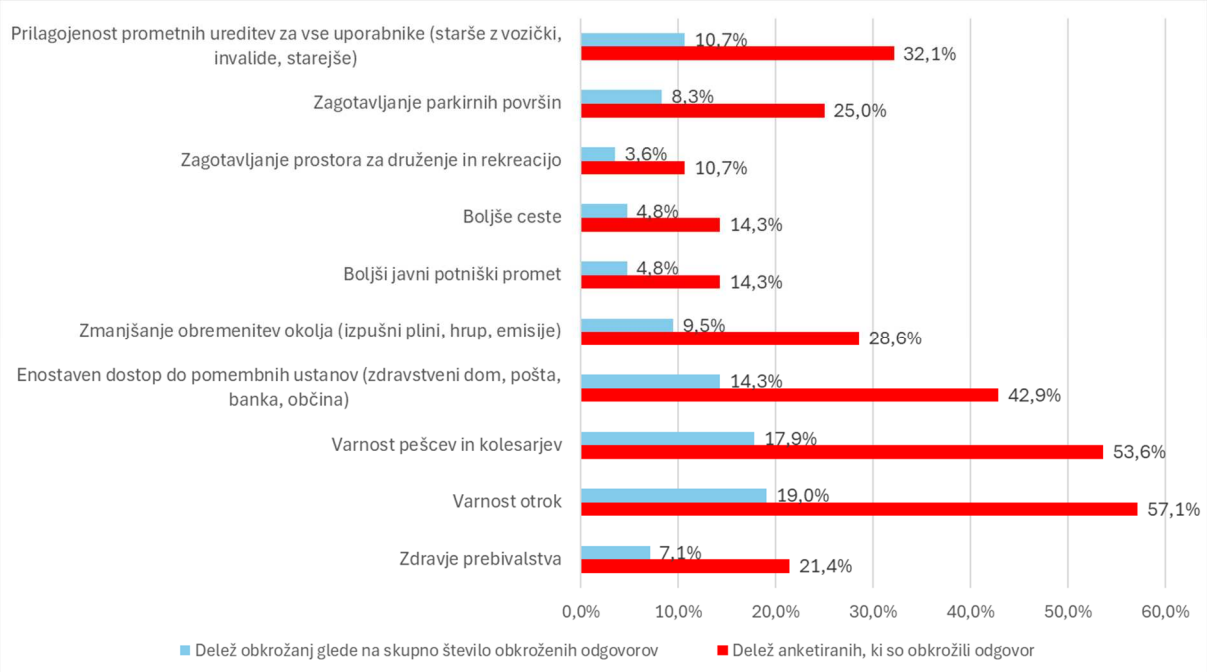
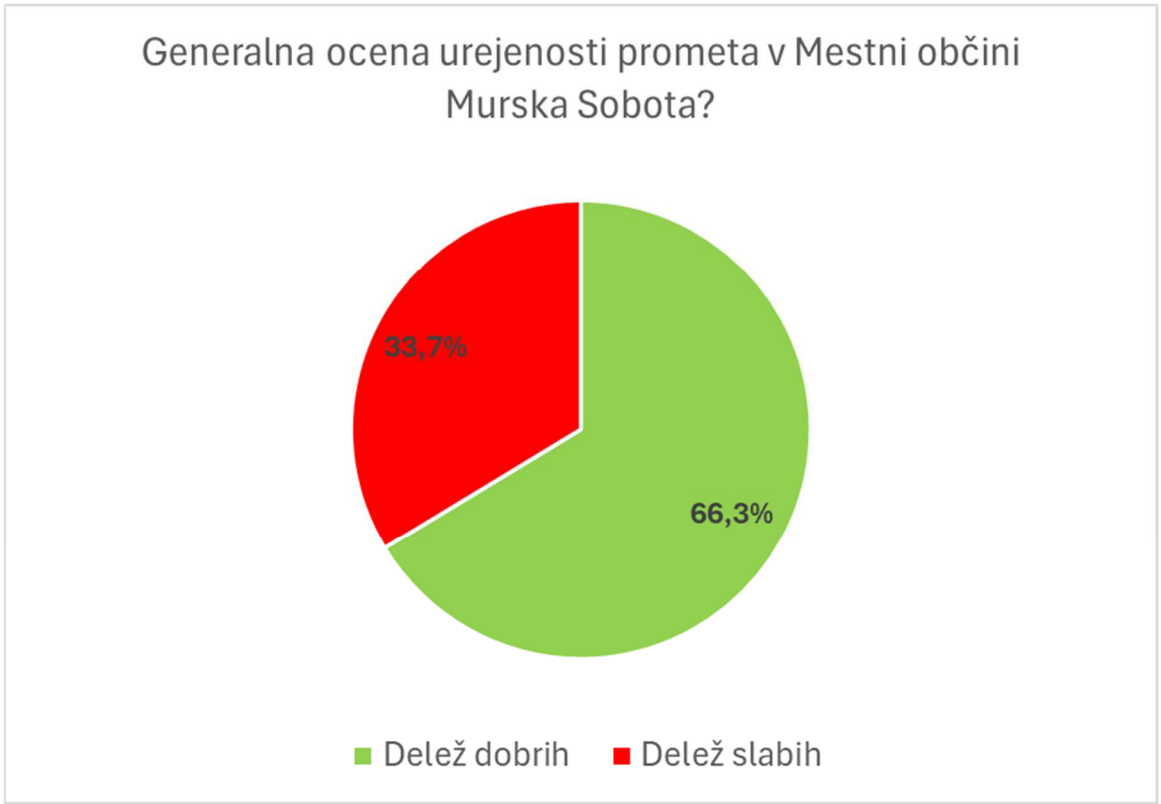


Tabela 1-2 ; Kaj vi osebno opažate na vaših poteh znotraj občine? Katero področje je po vašem mnenju dobro urejeno in katero slabo?

	Dobro	Slabo	Skupaj	Delež dobrih	Delež slabih
Varne šolske poti	18	9	27	66,7%	33,3%
Ceste	18	9	27	66,7%	33,3%
Prometna signalizacija	22	4	26	84,6%	15,4%
Rekreativne poti	19	8	27	70,4%	29,6%
Tovorni promet	10	16	26	38,5%	61,5%
Varovanje zdravja	19	7	26	73,1%	26,9%
Javni potniški promet in taksi služba	16	9	25	64,0%	36,0%
Dostava v središču mesta	19	6	25	76,0%	24,0%
Kolesarske poti	10	15	25	40,0%	60,0%
Površine za pešce	21	4	25	84,0%	16,0%
Javne površine	24	2	26	92,3%	7,7%
Parkirne površine	8	17	25	32,0%	68,0%
Splošna prometna varnost	21	5	26	80,8%	19,2%
Varovanje okolja	17	10	27	63,0%	37,0%
Obveščanje prebivalstva	16	10	26	61,5%	38,5%
Odgovorov skupaj	258	131	389	66,3%	33,7%

Grafikon 1-2 ; Generalna ocena urejenosti prometa v Mestni občini Murska Sobota (vsa področja skupaj).



Grafikon 1-3 ; Urejenost področij v Mestni občini Murska Sobota.

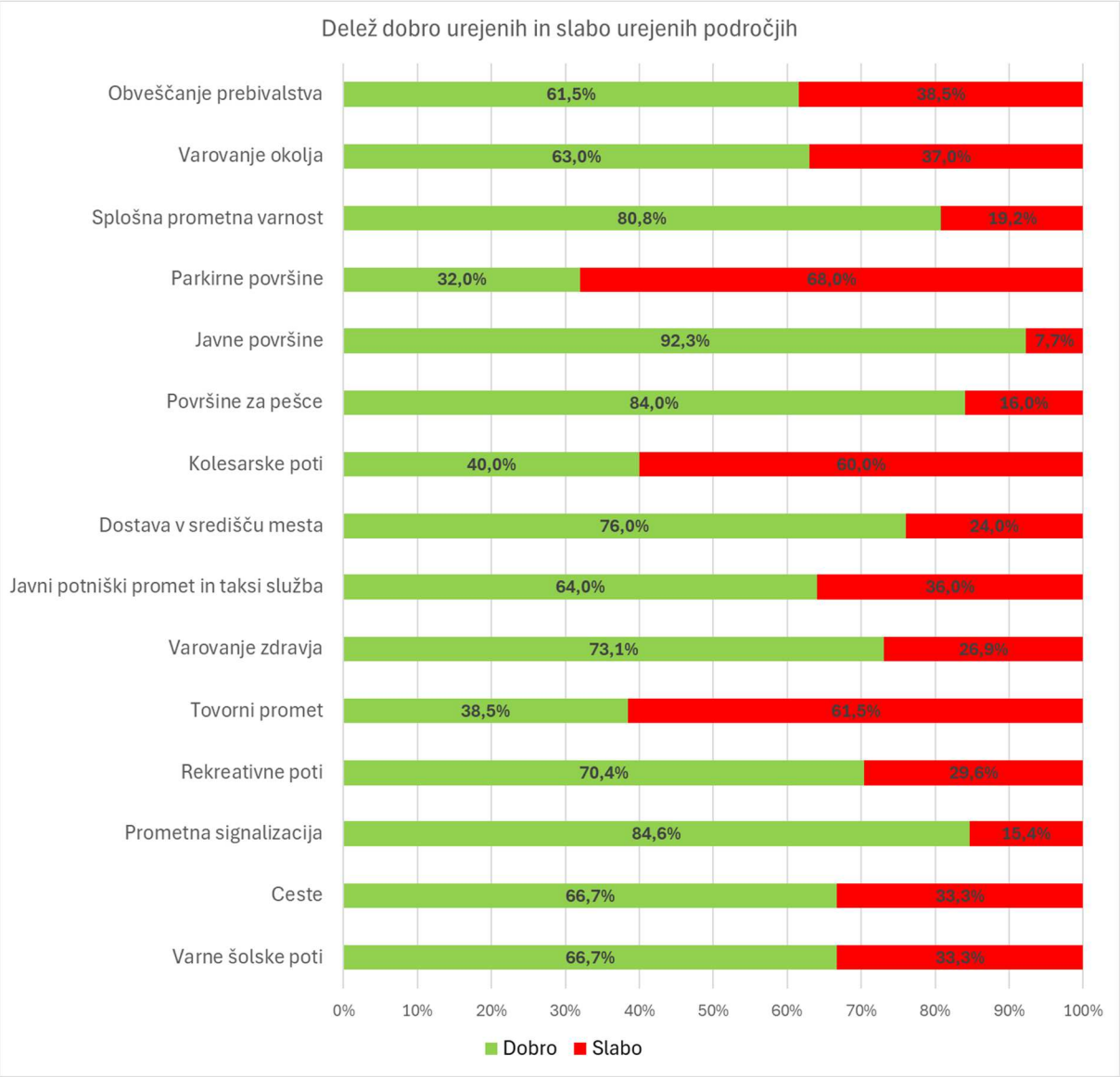


Tabela 1-3 ; Kaj bi bilo po vašem mnenju potrebno urediti na področju prometa/mobilnosti v občini?

ZBRANI ODGOVORI	*Št. enako podanih odgovorov*
• *Ureditev varnih šolskih poteh*	**3x**
• *Umiritev prometa*	**4x**
• *Ureditev dovoznih poti za starše (obstajajo težave zjutraj, predvsem pri OŠ 3)*	**3x**
• *Več nadzora prometa v jutranjih urah s strani policije (npr. Ulica Štefana Kovača,…)*	**3x**
• *Boljša označitev poti tako, da izstopajo*	**2x**
• *Pločniki v mestu Murska Sobota niso ravni in so nevarni za starejše ljudi, pri katerih je prisoten občutek večje ogroženosti*	
• *Več pločnikov, klančin in prilagojenih površin za pešce s ciljem zagotavljanja enakopravnih dostopov do javnih ustanov (npr. zdravstveni dom, pokopališče, trgovine,…)*	**5x**
• *Ureditev kolesarskih poteh v celi občini in njihova povezava s predmestnimi kraji*	**7x**
• *Obnova ceste proti Markišavcem - Merkur - Živex*	
• *Zagotavljanje večje pretočnosti prometa*	
• *Izgradnja obvoznice v cilju razbremenitve prometa v mestu*	**5x**
• *Večja preglednost v določenih križiščih in ulicah*	
• *Nagrada za tiste ki v službo kolesarijo ali grejo peš*	
• *Izgradnja parkirišča zunaj mestnega jedra in njihova integracija z e-kolesi ali JPP*	**3x**
• *Izgradnja več zelenih pasov*	
• *Urejanje zastonj parkirišč za električna vozila*	
• *Izboljšati gradbeno stanje javnih cest, predvsem vstopnih cest v mesto*	
• *Ureditev več cest kot enosmernih*	
• *Omejitev hitrosti pri problematičnih ulicah*	**2x**
• *Povezave med avtobusno in železniško postajo z JPP*	
• *Dodajanje več linij JPP ki obratujejo bolj pogosto*	
• *Zagotavljanje višje frekventnosti voženj javnega mestnega prometa Sobočanec ter podaljšanje obratovanja linij do 21 ure zvečer*	**3x**
• *Ureditev določenih križišč, da bi bila bolj varna za pešce in kolesarje (npr. Industrijska-Panonska, Slomškova-Cankarjeva, Tišinska-Mikloša Kuzmiča, Mikloša Kuzmiča-Štefana Kovača)*	
• *Izgradnja obvoznic;*	
• *Promocija splošnega upoštevanja prometnih pravil*	**2x**
• *V sistem izposoje koles Soboški Biciklin s postajališči zajeti CPŠ in Ekonomsko šolo*	
• *Dvig cene parkiranja*	
• *Pristopiti k statičnemu upravljanju in planiranju prometa*	
• *Postavitev stacionarnih merilnikov hitrosti*	
• *Izvajanje kontrole prometa koles, skuterjev in skirojev skozi Mestni park ter izvajanje poostrenega nadzora nad sprehajanjem psov, ki niso na vrvici (odprava nevarnih srečevanj z majhnimi otroki)*	**2x**

Tabela 1-4 ; Kako bi po vašem mnenju lahko zmanjšali uporabo osebnega prometa in povečali uporabo javnega potniškega prometa, kolesarjenja in peš prometa?

ZBRANI ODGOVORI	*Št. enako podanih odgovorov*
• *Brez komentarja*	**2x**
• *Kot DPS bomo posredovali primere pripomb*	
• *Že sedaj je dobro urejeno*	
• *Zagotovitev višje frekventnosti voženj javnega mestnega potniškega prometa ter zagotovitev delovanja linij od jutra do večera do 21 ure.*	**4x**
• *Prebivalce, ki živijo in delajo v mestu Murska Sobota primarno spodbujati k uporabi alternativnih načinov potovanja (vzpostavitev ustreznih aktivnosti v službah, uvajanje in promocija sopotništva)*	**3x**
• *Imamo vse možnosti, problem je v percepciji posameznika*	
• *Ozaveščenost občanov in šolarjev v osnovnih in srednjih šolah o možnostih uporabe JPP*	**4x**
• *Spodbujanje projektov in dogodkov, ki izpostavljajo pozitivne vplive trajnostnega prometa s strani občine*	**3x**
• *Oživitev centra mesta*	
• *Ureditev parkirišč na obrobju mesta in povezanost le teh z JPP*	**2x**
• *Vzpostavitev sofinanciranja nakupa koles*	
• *Zagotovitev dostopnost peš, s kolesom ali JPP do vseh ustanov*	**3x**
• *Izgradnja zadostne količine varnih pločnikov in parkirišč*	
• *Večje število linij in dostopnost z JPP*	
• *Uvedba medkrajevnega avtobusnega prometa s poudarkom na zagotovitvi dostopnosti za osebe na invalidskih vozičkih*	**2x**
• *Skozi Mestni park potrebno sanirati peš površine in povezave, kjer koreninski sistemi dreves povzročajo naravne arhitekturne ovire kar predvsem med starejšimi prebivalci predstavlja težavo pri varni hoji skozi park (pojavljajo se spotikanja in padci)*	
• *Narediti kolesarske steze in pešpoti*	**2x**
• *Zmanjšanje hitrosti (vzpostavitev cone 30)*	
• *Zaprtje prometa v središču mesta razen za invalidne osebe (zagotovitev dostopa)*	**2x**
• *Ukiniti 30-minutno brezplačno parkiranje*	
• *Izobraževanja o upoštevanju prometnih predpisov*	
• *Povečanje cen parkirnih mest*	**2x**
• *Uvajanje bolj počasnega tempa življenja*	

Ključne ugotovitve:

- **3 najpomembnejše splošne vrednote na področju načrtovanja prometa v Mestni občini Murska Sobota:**
  - Varnost otrok (57,1 %);
  - Varnost pešcev in kolesarjev (53,6 %); in
  - Enostaven dostop do pomembnih ustanov (42,9 %);
- **3 najbolj urejena področja v Mestni občini Murska Sobota:**
  - Javne površine (92,3 %);
  - Prometna signalizacija (84,6 %); in
  - Površine za pešce (84,0 %).
- **3 najmanj urejena področja v Mestni občini Murska Sobota:**
  - Parkirne površine (32,0 %);
  - Tovorni promet (38,5 %); in
  - Kolesarske poti (40,0 %).

Potrebne ureditve na področju prometa / mobilnosti v Mestni občini Murska Sobota po posamezni zvrsti prometa (povzetek za obe zadnji vprašanji):

- Trajnostna mobilnost:
  - Promocijske, komunikacijske, ozaveščevalne in organizacijske aktivnosti za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva (promocijski dogodki za javnost, aktivno sodelovanje v projektih na temo trajnostne mobilnosti, nagrajevanje aktivnih prihodov v šolo, službo, po nakupih…);
  - Izobraževalne aktivnosti (izvedba izobraževalnih delavnic in dogodkov za različne starostne skupine prebivalstva s ciljem dviga poznavanja cestno-prometnih predpisov, izobraževanje za varno uporabo koles, e-koles, e-skirojev,…);
  - Zagotovitev pogostejšega nadzora v jutranjem času v območju šol in vrtcev s strani Policije primarno v območju križišča Ulice Štefana Kovača in Severjeve ulice (območje OŠ I. Murska Sobota) in v območju krožnega križišča s spiralnim potekom krožnega vozišča na Panonski ulici (območje OŠ III. Murska Sobota);
  - Oživitev centra mesta (spremljevalni program,…).

- Hoja:
  - Dograjevanje omrežja peš povezav in odprava ozkih grl s ciljem zagotavljanja prometno varnih, privlačnih in dobro povezljivih površin za pešce;
  - Sanacija obstoječih površin za pešce, kjer so koreninski sistemi dreves povzročili nastanek naravnih arhitekturnih ovir (npr. Mestni park Murska Sobota, rekreativne poti v naravi,…);
  - Prilagajanje površin za pešce različnim ciljnim in starostnim skupinam prebivalstva (umeščanje klančin, držal,…) s ciljem zagotavljanja učinkovite in enakopravne dostopnosti do javnih objektov (s poudarkom na mladih družinah in na osebah z določenimi starostnimi in zdravstvenimi omejitvami);
  - Označevanje peščevih površin; in
  - Urejanje šolskih poti.

- Uporaba kolesa:
  - Dograditev omrežja kolesarskih povezav, odprava ozkih grl in konfliktnih območij;
  - Zagotavljanje dostopov s kolesi do objektov javnega pomena s postavitvijo vzporedne kolesarske infrastrukture (npr. kolesarska parkirišča);
  - Sistem izposoje koles Soboški biciklin razširiti v povezavi z največjimi šolami (CPŠ, Ekonomska šola); in
  - Vzpostavitev aktivnosti sofinanciranja nakup različnih tipov koles za prebivalce.

- JPP:
  - Optimizacija in nadgradnja javnega mestnega avtobusnega prometa (zajeti celotno mestno občino, za vse občane enaki pogoji tako iz vidika uporabnosti, dostopnosti in plačila).
  - Zagotovitev višje frekventnosti voženj javnega mestnega potniškega prometa ter zagotovitev delovanja linij od jutra do večera do 21 ure.

- Cestni promet in mirujoči promet:
  - Izgradnja obvoznic (vzhodna in zahodna);
  - Zaprtje mestnega središča za ves motoriziran promet (omogočen le dostop za najranljivejše prometne udeležence);
  - Sanacija poškodovanih cestnih odsekov (npr. Merkur – Živex – Markišavci, Rakičan – Noršinci; Markišavci – Polana,…);
  - Ureditev dostopnih poti za starše pri OŠ III. Murska Sobota;
  - V neposredni bližini osnovnih šol in vrtcev potrebno uvesti ukrepe za dodatno umirjanje prometa;
  - Pri preoblikovanju območij mesta in naselij ali pri širitvi mesta in naselij potrebno pri načrtovanju cestnega omrežja večji poudarek dajati sodobnemu načinu urejanja cest za katere bodo značilni veliki kareji pozidave, drevesna struktura cest in zviti cestni odseki;
  - Vzpostavitev sistema enosmernih ulic v mestnem središču in v bližini vrtcev in šol;
  - Zagotovitev brezplačnih parkirnih mest za elektro vozila;
  - Dvig cenovne tarife za parkiranje vozil na javnih parkirnih površinah;
  - Ukinitev 30-minutnega brezplačnega parkiranja na javnih parkirnih površinah;
  - Izgradnja javnih parkirnih površin na obrobju mesta ter njihova integracija v mrežo linij JPP;
  - Urediti kritična križišča s poudarkom na zagotovitvi višjega nivoja prometne varnosti za pešce in kolesarje (Industrijska – Lendavska, Industrijska – Panonska, Slomškova – Cankarjeva, Tišinska – Mikloša Kuzmiča, Mikloša Kuzmiča – Stefana Kovača).

6. POROČILO O IZVEDENIH JAVNIH RAZPRAVAH O STANJU PROMETA NA OBČINI

V nadaljevanju se podajajo zapisniki izvedenih treh javnih razprav.

»ZAPISNIK 3. JAVNE RAZPRAVE«

Datum sestanka: 13. 5. 2024 ob 17:30h

Kraj sestanka: Krajevna skupnost Černelavci

Tema: 3. javna razprava – oris željenega stanja in analiza obstoječega stanja

Javna razprava je potekala v organizaciji izdelovalca in naročnika OCPS. Za potrebe vabljenja občanov so se pripravili plakati, članek v občinskem glasilu in objava na spletni strani občine.

Vsebinski del javne razprave je bil sledeči:

- *predstavitev metodologije izdelave OCPS*,
- *analiza obstoječega stanja* (demografija, prometni podatki, prometne zvrsti, zdravstveni kazalci …),
- *vizija in cilji* (opis metodologije, predstavitev predlogov, diskusija, izbira predloga vizije),
- *diskusija* (predlogi in ideje bodočih prometnih ureditev).

Javna razprava je trajala približno eno uro in pol.

Predstavljeni so bili predlogi vizij in ciljev. Po diskusiji in glasovanju, je iz strani udeležencev, kot najprimernejša bila izbrana spodnja vizija.

»S celostnim prometnim načrtovanjem do sistema, ki bo občanom omogočal hitrejše in udobnejše potovanje, z večjim občutkom varnosti, ceneje in z manjšimi negativnimi vplivi na okolje«

V sklopu javne razprave, so bile s strani udeležencev podani naslednji predlogi in ideje:

- kolesarska steza v naseljih Kupšinci in Veščica,
- asfaltiranje lokalne ceste v smeri Tišine (mimo pokopališča),
- izboljšanje lokalne ceste Gederovcem (mimo Maximusa),
- izgradnja zahodne obvoznice Murske Sobote,
- rekonstrukcija Gajeve ulice,
- ureditev »ozkega grla« pri kapelici v Markišavcih,
- ureditev ceste skozi Kupšince,

- ureditev javnega prometa do manjših naselij…

Zapisal:
mag. Matej Dobovšek

Fotografije dogodka





»ZAPISNIK 4. JAVNE RAZPRAVE«

Datum sestanka: 21. 5. 2024 ob 17:30h

Kraj sestanka: Krajevna skupnost Krog

Tema: 4. javna razprava – oris željenega stanja in analiza obstoječega stanja

Javna razprava je potekala v organizaciji izdelovalca in naročnika OCPS. Za potrebe vabljenja občanov so se pripravili plakati, članek v občinskem glasilu in objava na spletni strani občine.

Vsebinski del javne razprave je bil sledeči:

- *predstavitev metodologije izdelave OCPS*,
- *analiza obstoječega stanja* (demografija, prometni podatki, prometne zvrsti, zdravstveni kazalci …),
- *vizija in cilji* (opis metodologije, predstavitev predlogov, diskusija, izbira predloga vizije),
- *diskusija* (predlogi in ideje bodočih prometnih ureditev).

Javna razprava je trajala približno eno uro in pol.

Predstavljeni so bili predlogi vizij in ciljev. Po diskusiji in glasovanju, je iz strani udeležencev, kot najprimernejša bila izbrana spodnja vizija.

»S celostnim prometnim načrtovanjem do sistema, ki bo občanom omogočal hitrejše in udobnejše potovanje, z večjim občutkom varnosti, ceneje in z manjšimi negativnimi vplivi na okolje«

V sklopu javne razprave, so bile s strani udeležencev podani naslednji predlogi in ideje:

- potrebno je izgraditi več kolesarskih stez in s tem povečati prometno varnost kolesarjev,
- nujno potrebna izgradnja pločnikov v naselju Satahovci, v naselju ni niti enega peš prehoda, manjka tudi javna razsvetljava, pri čemer je na cestah vse več motornega prometa,
- izvedba nove krožne linije mestnega javnega potniškega prometa, ki bi moral biti brezplačen in zajemati naselja Krog in Bakovci,
- potrebna je vegetacija ob AC, da se zmanjša hrup,
- predvideti kolesarski pas na vozišču znotraj celotnega naselja Krog in montažne grbine, na izpostavljenih območjih …

Zapisal:
mag. Matej Dobovšek

Fotografije dogodka





»ZAPISNIK 5. JAVNE RAZPRAVE«

Datum sestanka: 27. 5. 2024 ob 17:30h

Kraj sestanka: Sejna dvorana MO Murska Sobota

Tema: **5. javna razprava – oris željenega stanja in analiza obstoječega**

Peta javna razprava je potekala v organizaciji izdelovalca in naročnika OCPS. Za potrebe vabljenja občanov so se pripravili plakati, članek v občinskem glasilu in objava na spletni strani občine.

Vsebinski del javne razprave je bil sledeči:

- *predstavitev metodologije izdelave OCPS*,
- *analiza obstoječega stanja* (demografija, prometni podatki, prometne zvrsti, zdravstveni kazalci …),
- *vizija in cilji* (opis metodologije, predstavitev predlogov, diskusija, izbira predloga vizije),
- *diskusija* (predlogi in ideje bodočih prometnih ureditev).

Javna razprava je trajala eno uro in pol.

Predstavljeni so bili predlogi vizij in ciljev. Po diskusiji in glasovanju, je iz strani udeležencev, kot najprimernejša bila izbrana spodnja vizija.

»S celostnim prometnim načrtovanjem do sistema, ki bo občanom omogočal hitrejše in udobnejše potovanje, z večjim občutkom varnosti, ceneje in z manjšimi negativnimi vplivi na okolje«

V sklopu javne razprave, so bile s strani udeležencev podani naslednji predlogi in ideje:

- načrtovanje tudi zelenih površin,
- hitrejša izgradnja vzhodne obvoznice, ki se obljublja že vrsto let,
- višje frekvence javnega potniškega prometa, sploh mestnega,
- več linij mestnega prometa, hitrejši vlaki,
- zapora parka za promet (električni skiro, mopedi),
- kaznovati parkiranje na pločnikih,
- neustrezne kolesarske steze na preozkih pločnikih,

- promet traktorjev s prikolicami po preozkih ulicah,
- uvesti nadzor vožnje »skozi rdečo«…

Zapisal:
mag. Matej Dobovšek

Fotografije dogodka



7. SINTEZNO POROČILO O IZVEDENI ANKETNI RAZISKAVI ZA SPLOŠNO JAVNOST



Mestna občina MURSKA SOBOTA
REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO
I FEEL SLOVENIA
Sofinancira Evropska unija
lineal

Zadovoljstvo s stanjem prometa v Murski Soboti

Izvajalec: Ninamedia d.o.o.
Maj 2024



Opredelitev raziskave, metodologija in vzorec

Osnovni podatki

Opredelitev raziskave	Raziskava o odnosu in zadovoljstvu prebivalcev Murske Sobote s stanjem prometa v Muski Soboti
Časovni okvir	3. do 9. maj 2024
Metoda zbiranja podatkov	CATI (telefonsko anketiranje) + CAWI (spletni panel in družbena omrežja)
Ciljna skupina	(Polnoletni) prebivalci občine Murska Sobota
Velikost vzorca	n=401

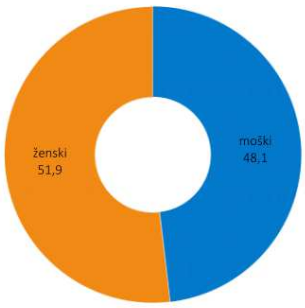
Za potrebe telefonskega anketiranja smo uporabili dvostopenjski naključni vzorec. Osnova vzorčenja je bil univerzalni telefonski imenik, iz katerega so bila naključno izbrana gospodinjstva na območju občine Murska Sobota in znotraj njih naključno izbrani anketiranci. Anketiranje smo izvajali v telefonskem studiu Ninamedie.

Telefonski vzorec smo dopolnili s spletnim vzorcem, predvsem pri socio-demografskih skupinah (mladi), ki so težje dosegljivi na telefon. Spletno anketiranje smo izvedli v okviru lastnega spletnega panela in na socialnih omrežjih. Povezavo do vprašalnika smo poslali na elektronske naslove oseb iz lastne baze podatkov. Gre za reprezentativno skupino udeležencev, ki jih prosimo, da izpolnijo anketo.

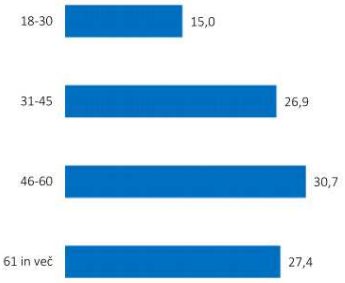
► ninamedia 3

Struktura vzorca – demografski podatki (1/2)

SPOL (v %)



STAROST (v %)



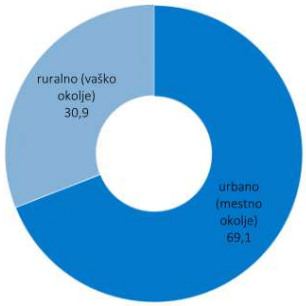
4

Struktura vzorca – demografski podatki (2/2)

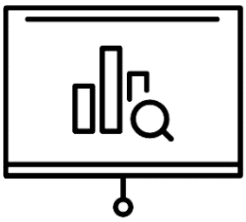
IZOBRAZBA (v %)



TIP NASELJA (v %)



5



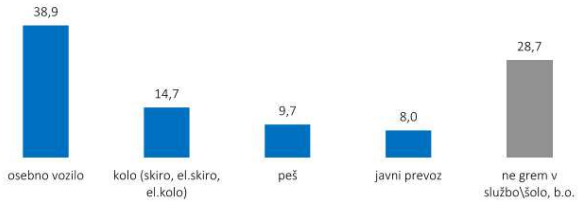
Predstavitev rezultatov

ninamedia

6

Uporaba prevoznega sredstva za pot v službo ali šolo

? Katero prevozno sredstvo uporabite za pot v službo (v šolo)?	Podatki v %	n=401



Dve petini vprašanih prebivalcev Murske Sobote (38,9 %) za pot v službo ali šolo uporablja osebno vozilo oz. avtomobil. Kot druga prevozna sredstva za pot v šolo ali službo, anketirani navajajo še: da gredo s kolesom ali skirojem (14,7 %), peš (9,7 %) ali z javnim prevozom (8,0 %). V službo ali šolo ne hodi dobra četrtina vprašanih (28,7 %).

Strukturno križanje najpogosteje zastopanega odgovora, glede na sociodemografske kazalnike, smo prikazali v grafu na naslednji strani.

► ninamedia 7

Uporaba prevoznega sredstva za pot v službo ali šolo
pregled rezultatov glede na sociodemografske kategorije

? Katero prevozno sredstvo uporabite za pot v službo (v šolo)? OSEBNO VOZILO (38,9 %)	Podatki v %

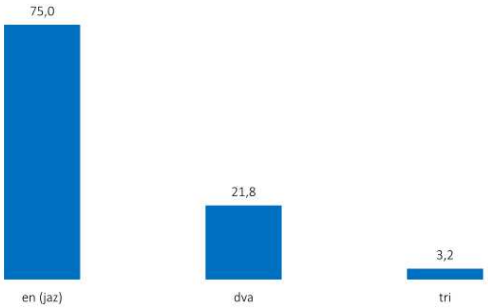


► ninamedia 8

Število potnikov v osebnem vozilu, na poti v službo (šolo)

? Koliko potnikov je največkrat v vašem osebnem vozilu, na poti v službo (šolo)?
Odgovarjajo tisti, ki se v službo (šolo) vozijo z avtomobilom

Podatki v % | n=156



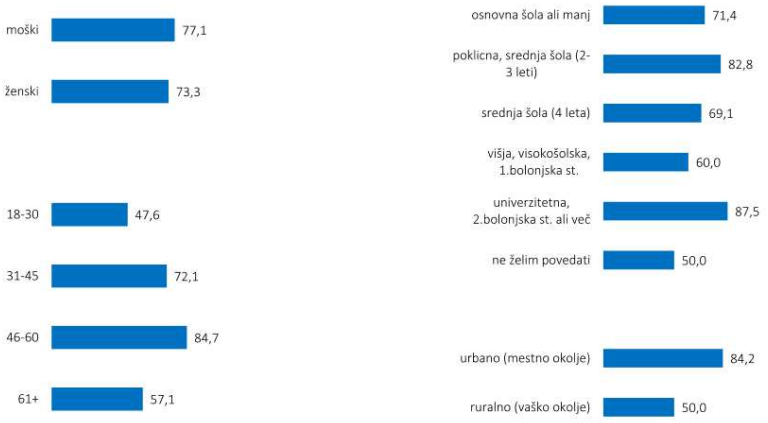
Med tistimi, ki za prevozno sredstvo v šolo ali službo uporabljajo osebno vozilo, se tri četrtine (75,0 %) pelje v vozilu sami, dobra petina (21,8 %) pa se vozi v paru, medtem ko se po trije v vozilu vozi 3,2 % vprašanih.

Strukturno križanje najpogosteje zastopanega odgovora, glede na sociodemografske kazalnike, smo prikazali v grafu na naslednji strani.

Število potnikov v osebnem vozilu, na poti v službo (šolo)
pregled rezultatov glede na sociodemografske kategorije

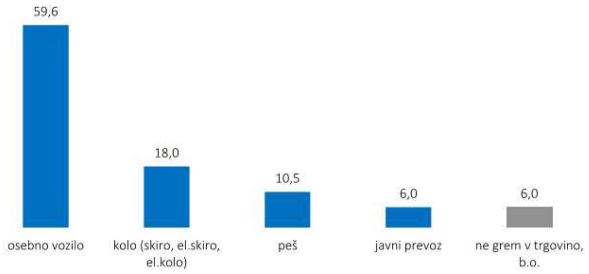
? Koliko potnikov je največkrat v vašem osebnem vozilu, na poti v službo (šolo)? EN oz. JAZ (75,0 %)
Odgovarjajo tisti, ki se v službo (šolo) vozijo z avtomobilom

Podatki v %



Uporaba prevoznega sredstva za pot v trgovino

? Katero prevozno sredstvo uporabite za pot v trgovino? | Podatki v % | n=401

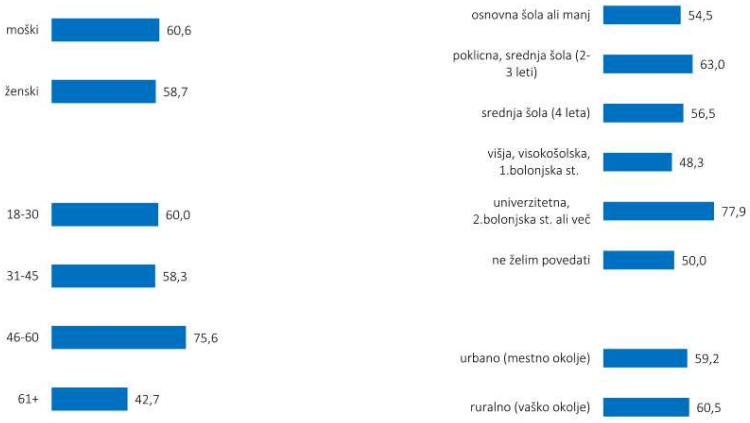


Dobra polovica vprašanih prebivalcev Murske Sobote (59,6 %) za pot v trgovino uporablja osebno vozilo oz. avtomobil. Kot druga prevozna sredstva za pot v trgovino, anketirani navajajo še: da gredo s kolesom ali skirojem (18,0 %), peš (10,5 %) ali z javnim prevozom (6,0 %). V trgovino ne hodi 6,0 % vprašanih.

Strukturno križanje najpogosteje zastopanega odgovora, glede na sociodemografske kazalnike, smo prikazali v grafu na naslednji strani.

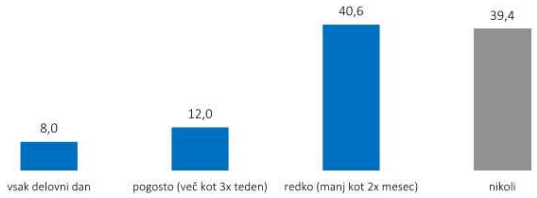
Uporaba prevoznega sredstva za pot v trgovino
pregled rezultatov glede na sociodemografske kategorije

? Katero prevozno sredstvo uporabite za pot v trgovino? OSEBNO VOZILO (59,6 %) | Podatki v %



Uporaba javnega potniškega prometa

? Kako pogosto uporabite javni potniški promet? | Podatki v % | n=401



Dve petini anketiranih (39,4 %) nikoli ne uporablja javnega potniškega prometa. Med tistimi, ki pa ga uporabljajo, jih 40,6 % uporablja javni potniški promet redkeje oz. manj kot dvakrat mesečno, 12,0 % pa ga uporablja pogosto oz. več kot 3x tedensko, vsak dan pa ga uporablja 8,0 % anketiranih.

Strukturno križanje najpogosteje zastopanega odgovora, glede na sociodemografske kazalnike, smo prikazali v grafu na naslednji strani.

► ninamedia 13

Uporaba javnega potniškega prometa
pregled rezultatov glede na sociodemografske kategorije

? Kako pogosto uporabite javni potniški promet? REDKO (40,6 %) | Podatki v %

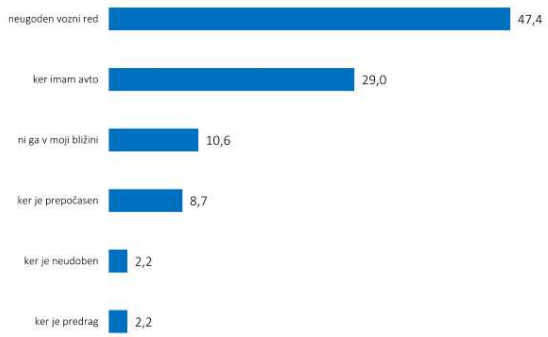


► ninamedia 14

Razlogi za pogostejšo ne-uporabo javnega prometa

? Zakaj večkrat ne uporabite javnega prometa? En možni odgovor (glavni razlog)
odgovarjajo vsi z izjemo tistih, ki javni promet uporabljajo vsak delovni dan

Podatki v % | n=369

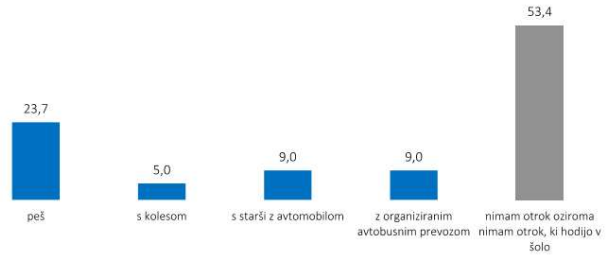


Med tistimi, ki javni potniški promet ne uporabljajo ali pa ga uporabljajo redko oziroma pogosto, kot glavni razlog pogoste neuporabe navajajo dejstva, da jim ne ustreza vozni red (47,4 %), da imajo avtomobil (29,0 %), da nimajo javnega prometa v bližini (10,6 %), da je prepočasen (8,7 %) da je neudoben (2,2 %), in da je predrag (2,2 %).

Način potovanja otrok v šolo

? Kako gre vaš otrok večinoma v/iz osnovne šole?

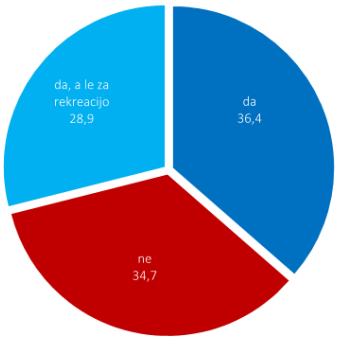
Podatki v % | n=401



Med anketiranimi je dobra polovica (53,4 %), takšnih ki nima otrok oziroma nima otrok, ki bi hodili v šolo. Pri anketirancih s šoloobveznimi otroki pa jih v šolo hodi peš 23,7 %, s starši se (z avtomobilom) pelje 9,0 % enak delež pa uporablja organizirani avtobusni prevoz (9,0 %), kolo pa uporablja 5,0 % vprašanih.

Uporaba kolesa za vsakodnevne vožnje

? Ali uporabljate kolo za vsakodnevne vožnje (npr. v službo, šolo, trgovino)?	Podatki v %	n=401



Za vsakodnevno vožnjo (bodisi v službo, šolo ali trgovino), kolo uporablja 36,4 % vprašanih, medtem ko tretjina (34,7 %) kolesa ne uporablja. Med vprašanimi je dobra četrtina (28,6 %) takih, ki kolo uporabljajo, a le za rekreacijo.

Strukturno križanje najpogosteje zastopanega odgovora, glede na sociodemografske kazalnike, smo prikazali v grafu na naslednji strani.

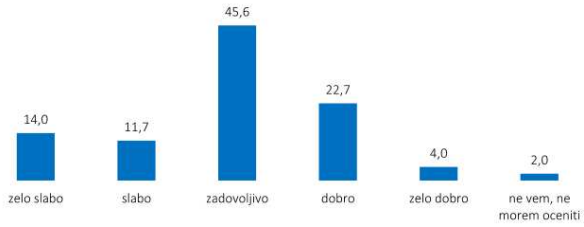
Uporaba kolesa za vsakodnevne vožnje
pregled rezultatov glede na sociodemografske kategorije

? Ali uporabljate kolo za vsakodnevne vožnje (npr. v službo, šolo, trgovino)? DA (36,4 %)	Podatki v %



Splošna ocena zadovoljstva s stanjem prometa v Mestni občini Murska Sobota

? Katera splošna ocena najbolje povzame vaše osebno zadovoljstvo s stanjem prometa v vaši občini? | Podatki v % | n=400



Povprečna ocena (1-5)

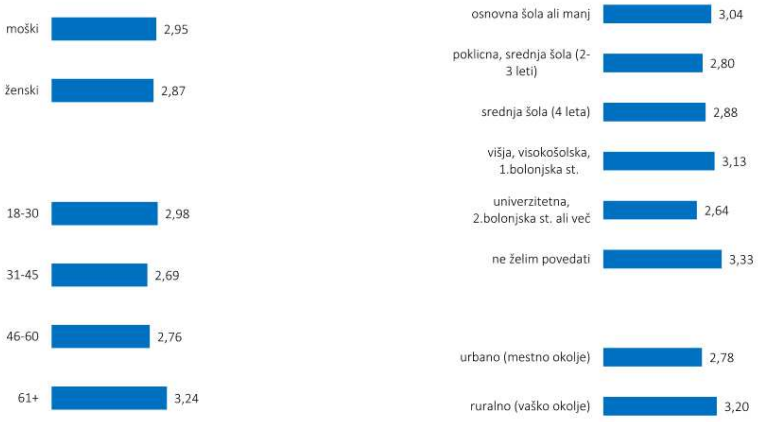
2,91

Dobra četrtina vprašanih prebivalcev Murske Sobote ocenjuje zadovoljstvo s stanjem prometa v njihovi občini kot dobro ali zelo dobro (26,7 %), kot zadovoljivo pa ga ocenjuje slaba polovica anketiranih (45,6 %). Četrtina ocenjuje stanje prometa kot zelo slabo ali slabo (25,7 %). Povprečna ocena zadovoljstva s stanjem prometa v Murski Soboti, na lestvici od 1 do 5, znaša 2,91.

Strukturno križanje odgovorov/ocen glede na sociodemografske kazalnike smo prikazali v grafu na naslednji strani.

Splošna ocena zadovoljstva s stanjem prometa v Mestni občini Murska Sobota
pregled rezultatov glede na sociodemografske kategorije

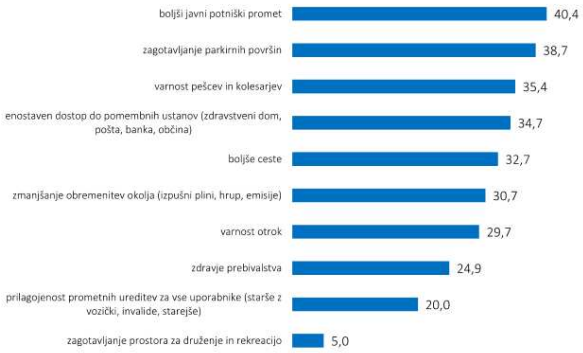
? Katera splošna ocena najbolje povzame vaše osebno zadovoljstvo s stanjem prometa v vaši občini? | Povprečne ocene
POVPREČNA OCENA 2,91



Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v občini

? Katere tri splošne vrednote se vam osebno zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v vaši občini? Izberite največ tri odgovore!

Podatki v % | n=401



Med navedenimi vrednotami, ki se anketiranim zdijo najpomembnejše za načrtovanje prometa v njihovi občini, so kot najpomembnejšo vrednoto, vprašani izpostavili boljši javni potniški promet (40,4 %). Sledi zagotavljanje parkirnih površin (38,7 %), varnost pešcev in kolesarjev (35,4 %).

Strukturno križanje najpogosteje zastopanega odgovora, glede na sociodemografske kazalnike, smo prikazali v grafu na naslednji strani

Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v občini
pregled rezultatov glede na sociodemografske kategorije

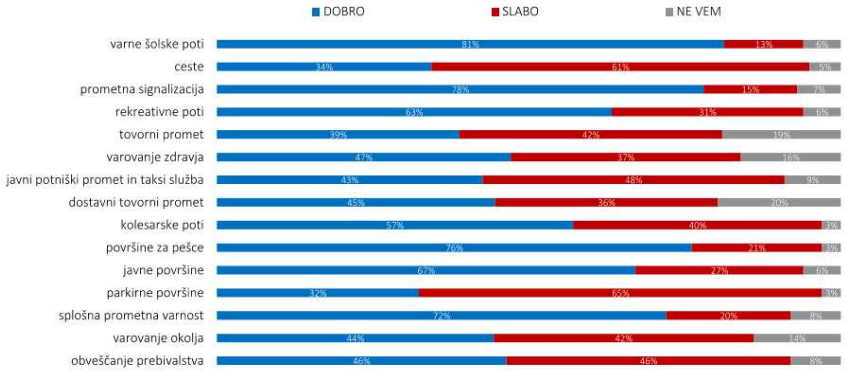
? Katere tri splošne vrednote se vam osebno zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v vaši občini? Izberite največ tri odgovore! BOLJŠI JAVNI POTNIŠKI PROMET (40,4 %)

Podatki v %



Dobro in slabo urejena področja

?	Kaj opažate na vaših poteh znotraj občine? Katero področje je po vašem mnenju dobro urejeno in katero slabo? Prosimo, da za vsako navedeno področje navedete kako DOBRO ali SLABO je urejeno. V kolikor posameznega področja ne morete oceniti, to navedite.	Podatki v %	n=401



Anketiranci kot najbolje oziroma dobro urejeno področje (med navedenimi) ocenjujejo varne šolske poti (81,3 %) ter prometno signalizacijo (78,1 %). Kot najmanj oziroma slabo urejeno področje pa ocenjujejo parkirne površine (64,6 %) in ceste (60,6 %).

► ninamedia

Ninamedia d.o.o.
Prešernova 35
1000 Ljubljana

e-naslov: info@ninamedia.si
telefon: +386 1 236 21 20

8. SINTEZNO POROČILO O IZVEDENI ANKETNI RAZISKAVI O POTEH V ŠOLO ZA OSNOVNE ŠOLE NA OBMOČJU MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

POROČILO O REZULTATIH ANKETE O POTOVALNIH NAVADAH UČENCEV V OSNOVNIH ŠOLAH V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA

Povzetek poročila:

- 9. aprila 2024 je bil izveden predstavitveni sestanek s predstavniki povabljenih osnovnih šol, kjer so se predstavili namen in cilji anketne raziskave glede potovalnih navad učencev v osnovnih šolah v Mestni občini Murska Sobota. Predstavnikom osnovnih šol so bila predana navodila za izvedbo anketne raziskave ter naknadno preko spletne pošte poslani še pripravljeni anketni vprašalniki.
- Anketna raziskava glede potovalnih navad učencev osnovnih šol v Mestni občini Murska Sobota se je izvajala v tednu med 22. in 26. aprilom 2024 od ponedeljka do petka (5 dni);
- V anketni raziskavi so sodelovali učenci 3. 5. in 7. razredov iz sledečih osnovnih šol:
  - Osnovna šola I Murska Sobota;
  - Osnovna šola II Murska Sobota;
  - Osnovna šola III Murska Sobota;
  - Osnovna šola IV Murska Sobota (šola za otroke s posebnimi potrebami);
  - Osnovna šola Bakovci s podružnično šolo POŠ Dokležovje.
- Skupaj je v anketni raziskavi sodelovalo 568 učencev.
- Vzorec ankete, ki je bil uporabljen v anketni raziskavi:

PRIHODI UČENCEV V ŠOLO V ČASU IZVAJANJA ANKETE (OBRAZEC 3)

Osnovna šola:_____ razred: ___ Skupno število učencev v razredu: _____

Teden od ___.___. _____ do ___.___. _____. Datum izvedbe ankete:_____ Ime in priimek anketarja:_____

Potovalni način	Ponedeljek	Torek	Sreda	Četrtek	Petek
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a) ali s prijatelji					
Kolo – sam(a) ali s prijatelji (tudi e-kolo in e-skiro)					
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – v spremstvu staršev oz. odraslih					
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) – v spremstvu staršev oz. odraslih					
Šolski avtobus/kombi					
Javni prevoz - avtobus					
Javni prevoz - vlak					
Avtomobil					
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)					
Odsotni učenci					
SKUPAJ					

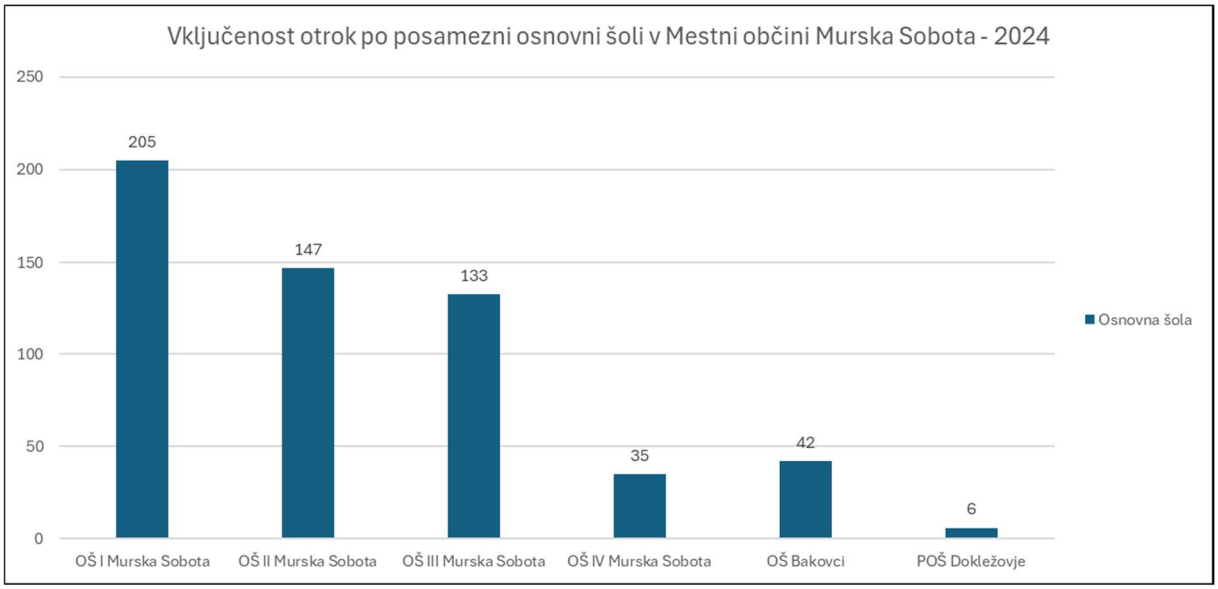
- Namen anketne raziskave je analiza obstoječega stanja na področju potovalnih navad učencev v osnovnih šolah s sedežem v MO Murska Sobota. Doseženi rezultati služijo za oblikovanje izhodiščnih obveznih kazalnikov, ki jih bo Mestna občina Murska Sobota spremljala v prihodnosti s pomočjo izvajanja ukrepov iz Občinske celostne prometne strategije.

Povzetek rezultatov:

Tabela 1-1 ; Seznam vključenih osnovnih šol s prikazom vključenosti učencev po posamezni osnovni šoli.

Osnovna šola	Št. vpisanih otrok	Št. otrok, vključenih v anketiranje	Datum izvedbe anket	Delež vključenosti
OŠ I Murska Sobota	622	205	22.4.-26.04.2024	32,96%
OŠ II Murska Sobota	462	147	22.4.-26.04.2024	31,82%
OŠ III Murska Sobota	412	133	22.4.-26.04.2024	32,28%
OŠ IV Murska Sobota	77	35	22.4.-26.04.2024	45,45%
OŠ Bakovci POŠ Dokležovje	163	42 6	22.4.-26.04.2024 22.4.-26.04.2024	29,45%
Skupaj	1736	568		32,17 %

Grafikon 1-1 ; Vključenost otrok po posamezni osnovni šoli v Mestni občini Murska Sobota.



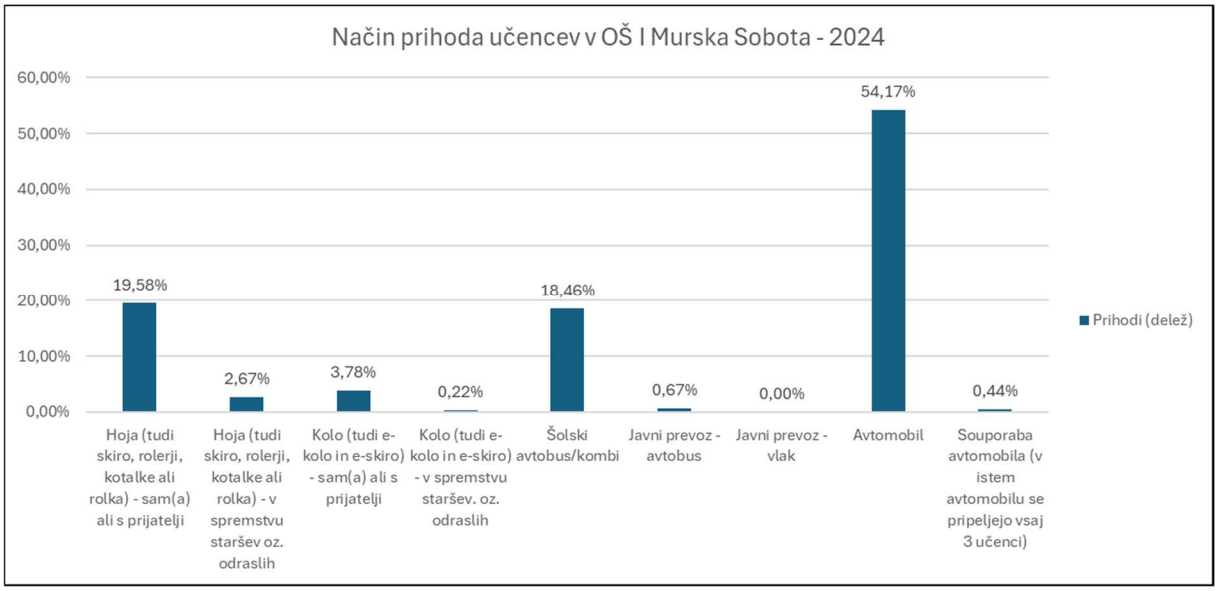
- ***Osnovna šola I Murska Sobota:***

Tabela 1-2 ; Rezultati anketne raziskave v Osnovni šoli I Murska Sobota.

OŠ I Murska Sobota	
Potovalni načini	Prihodi (delež)
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - sam(a) ali s prijatelji	19,58%
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - v spremstvu staršev oz. odraslih	2,67%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - sam(a) ali s prijatelji	3,78%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - v spremstvu staršev. oz. odraslih	0,22%
Šolski avtobus/kombi	18,46%
Javni prevoz - avtobus	0,67%
Javni prevoz - vlak	0,00%
Avtomobil	54,17%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	0,44%
Skupaj	100,00%

Razred	3a	3b	3c	5a	5b	5c	7a	7b	7c	
	5	14	1	26	21	30	21	30	28	176
	0	1	0	2	0	0	7	7	7	24
	13	3	17	0	1	0	0	0	0	34
	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
	14	19	10	23	24	20	22	18	16	166
	0	0	0	2	0	0	0	0	4	6
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	71	74	70	35	39	37	58	50	53	487
	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	107	113	98	88	85	87	108	105	108	899

Grafikon 1-2 ; Grafični prikaz potovalnih navad učencev iz Osnovne šole I Murska Sobota.



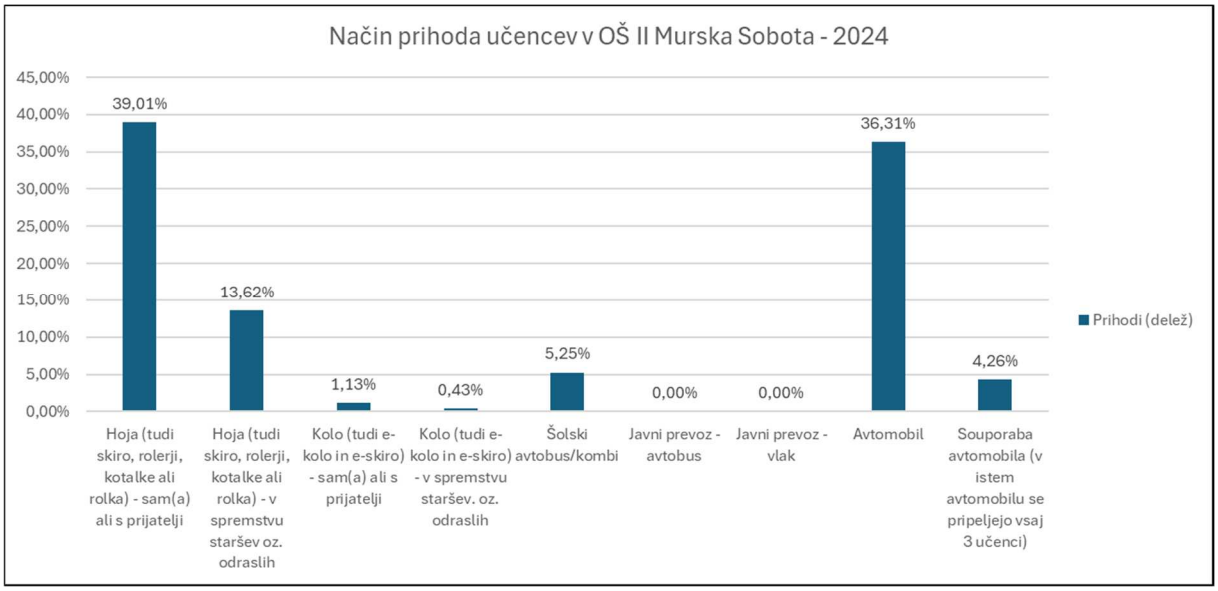
- ***Osnovna šola II Murska Sobota:***

Tabela 1-3 ; Rezultati anketne raziskave v Osnovni šoli II Murska Sobota.

OŠ II Murska Sobota	
Potovalni načini	Prihodi (delež)
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - sam(a) ali s prijatelji	39,01%
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - v spremstvu staršev oz. odraslih	13,62%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - sam(a) ali s prijatelji	1,13%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - v spremstvu staršev. oz. odraslih	0,43%
Šolski avtobus/kombi	5,25%
Javni prevoz - avtobus	0,00%
Javni prevoz - vlak	0,00%
Avtomobil	36,31%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	4,26%
Skupaj	100,00%

Razred	3a	3b	3c	5a	5b	5c	7a	7b	
	40	28	36	50	39	19	43	20	275
	0	0	0	4	38	19	15	20	96
	3	0	5	0	0	0	0	0	8
	3	0	0	0	0	0	0	0	3
	0	0	0	0	0	0	17	20	37
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	32	47	40	45	33	3	31	25	256
	0	0	5	0	0	16	4	5	30
	78	75	86	99	110	57	110	90	705

Grafikon 1-3 ; Grafični prikaz potovalnih navad učencev iz Osnovne šole II Murska Sobota.



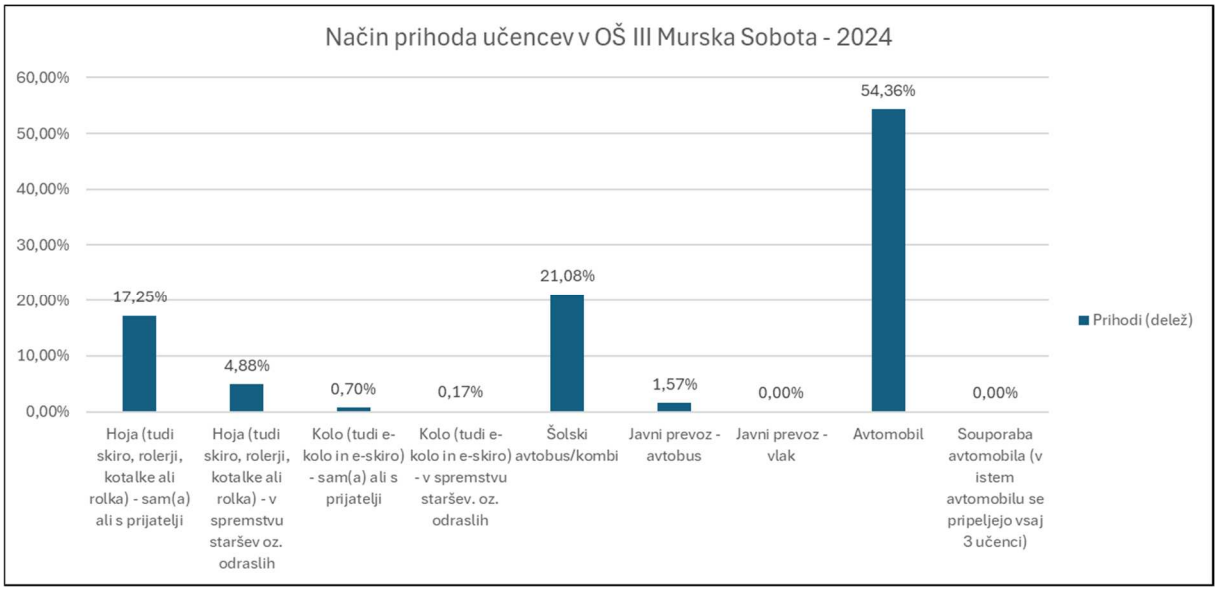
- ***Osnovna šola III Murska Sobota:***

Tabela 1-4 ; Rezultati anketne raziskave v Osnovni šoli III Murska Sobota.

OŠ III Murska Sobota	
Potovalni načini	Prihodi (delež)
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - sam(a) ali s prijatelji	17,25%
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - v spremstvu staršev oz. odraslih	4,88%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - sam(a) ali s prijatelji	0,70%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - v spremstvu staršev. oz. odraslih	0,17%
Šolski avtobus/kombi	21,08%
Javni prevoz - avtobus	1,57%
Javni prevoz - vlak	0,00%
Avtomobil	54,36%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	0,00%
Skupaj	100,00%

Razred	3a	3b	5a	5b	5c	7a	7b	
	7	4	34	7	8	20	19	99
	0	0	0	0	3	6	19	28
	4	0	0	0	0	0	0	4
	0	1	0	0	0	0	0	1
	20	5	5	40	12	29	10	121
	0	6	0	0	0	2	1	9
	0	0	0	0	0	0	0	0
	52	64	41	37	42	36	40	312
	0	0	0	0	0	0	0	0
	83	80	80	84	65	93	89	574

Grafikon 1-4 ; Grafični prikaz potovalnih navad učencev iz Osnovne šole III Murska Sobota.



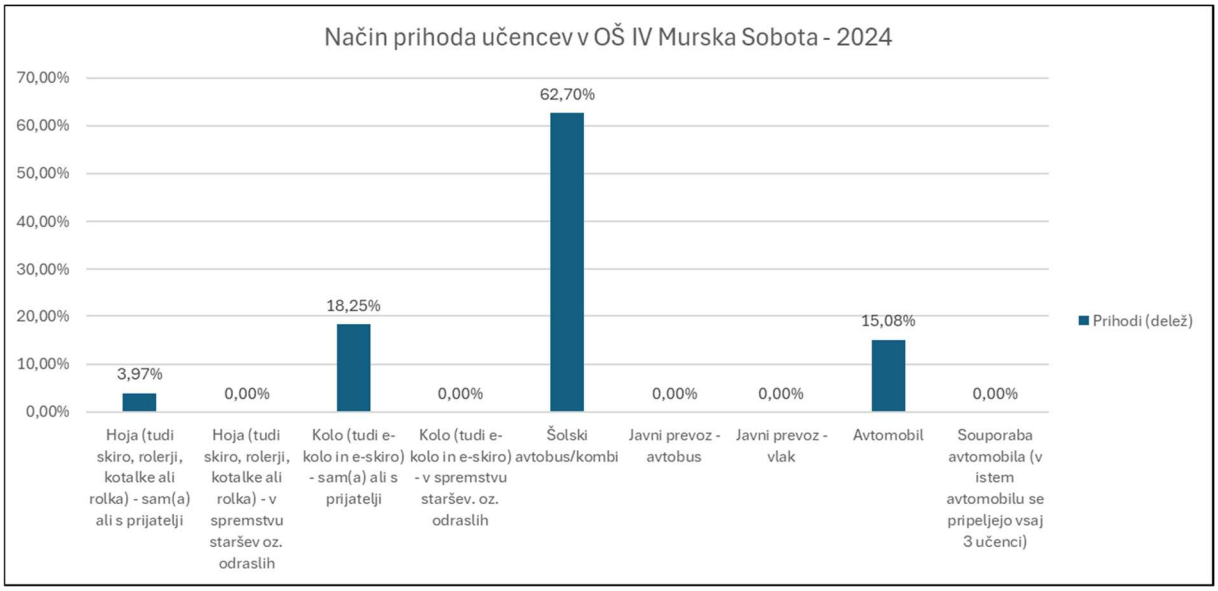
- ***Osnovna šola IV Murska Sobota:***

Tabela 1-5 ; Rezultati anketne raziskave v Osnovni šoli IV Murska Sobota.

OŠ IV Murska Sobota	
Potovalni načini	Prihodi (delež)
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - sam(a) ali s prijatelji	3,97%
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - v spremstvu staršev oz. odraslih	0,00%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - sam(a) ali s prijatelji	18,25%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - v spremstvu staršev. oz. odraslih	0,00%
Šolski avtobus/kombi	62,70%
Javni prevoz - avtobus	0,00%
Javni prevoz - vlak	0,00%
Avtomobil	15,08%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	0,00%
Skupaj	100,00%

Razred	3	5	7	
	0	5	0	5
	0	0	0	0
	12	11	0	23
	0	0	0	0
	30	22	27	79
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	9	0	10	19
	0	0	0	0
	51	38	37	126

Grafikon 1-5 ; Grafični prikaz potovalnih navad učencev iz Osnovne šole IV Murska Sobota.



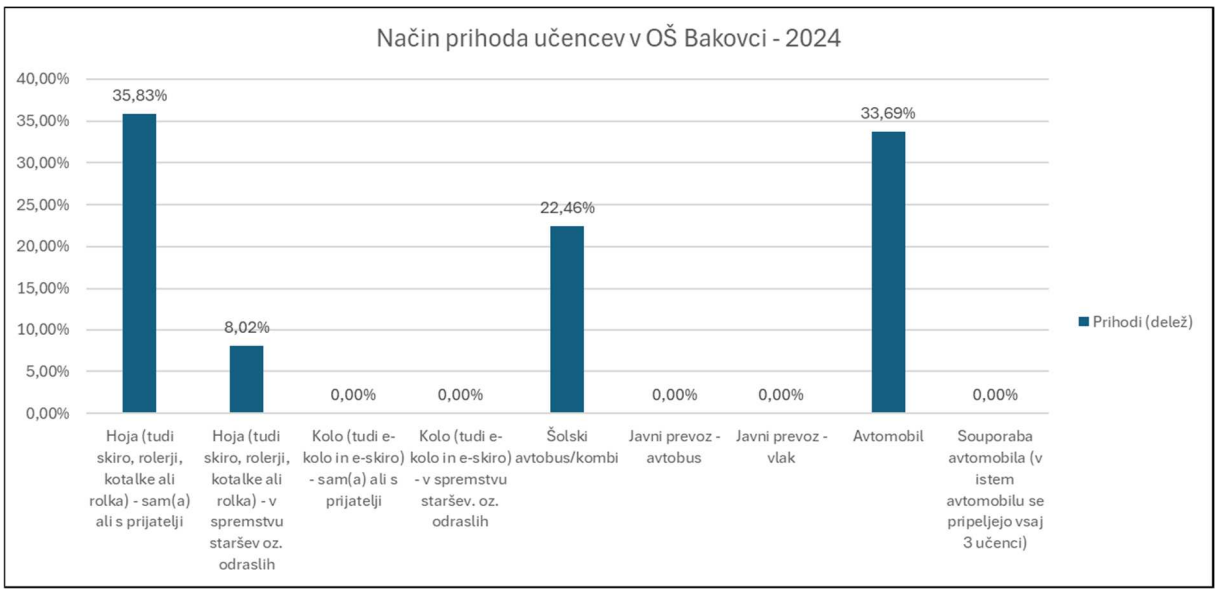
- ***Osnovna šola Bakovci:***

Tabela 1-6 ; Rezultati anketne raziskave v Osnovni šoli Bakovci.

OŠ Bakovci	
Potovalni načini	Prihodi (delež)
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - sam(a) ali s prijatelji	35,83%
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - v spremstvu staršev oz. odraslih	8,02%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - sam(a) ali s prijatelji	0,00%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - v spremstvu staršev. oz. odraslih	0,00%
Šolski avtobus/kombi	22,46%
Javni prevoz - avtobus	0,00%
Javni prevoz - vlak	0,00%
Avtomobil	33,69%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	0,00%
Skupaj	100,00%

Razred	3a	5a	7a	
	20	12	35	67
	0	0	15	15
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	5	12	25	42
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	5	58	0	63
	0	0	0	0
	30	82	75	187

Grafikon 1-6 ; Grafični prikaz potovalnih navad učencev iz Osnovne šole Bakovci.



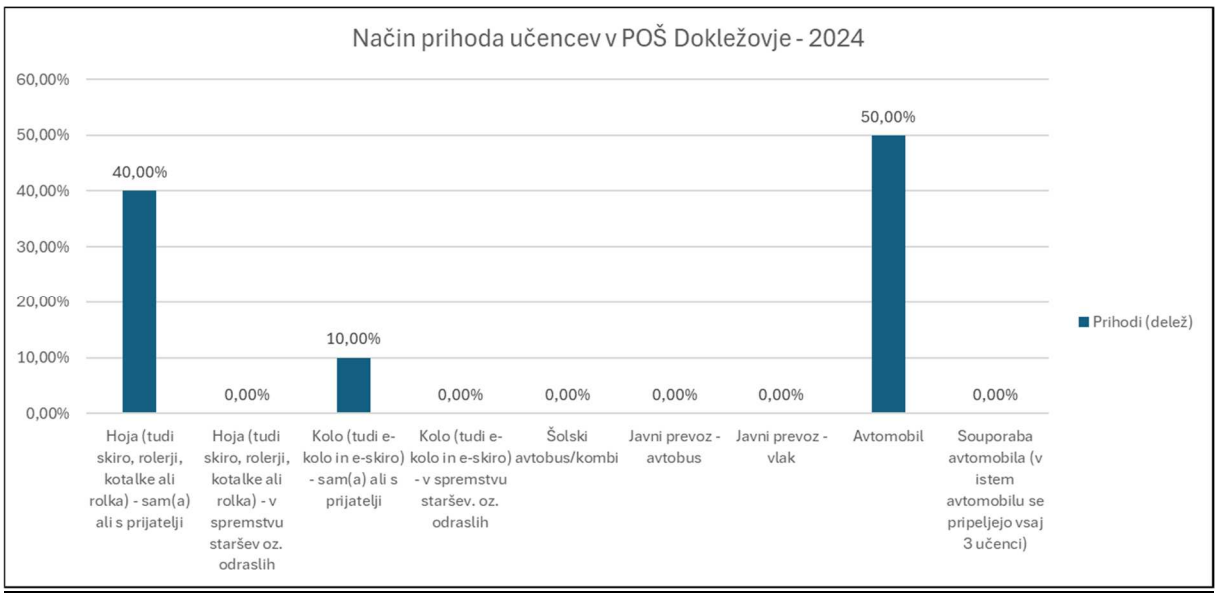
- ***Podružnična osnovna šola Dokležovje:***

Tabela 1-7 ; Rezultati anketne raziskave v Podružnični osnovni šoli Dokležovje.

POŠ Dokležovje	
Potovalni načini	Prihodi (delež)
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - sam(a) ali s prijatelji	40,00%
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - v spremstvu staršev oz. odraslih	0,00%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - sam(a) ali s prijatelji	10,00%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - v spremstvu staršev. oz. odraslih	0,00%
Šolski avtobus/kombi	0,00%
Javni prevoz - avtobus	0,00%
Javni prevoz - vlak	0,00%
Avtomobil	50,00%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	0,00%
Skupaj	100,00%

Razred	3b	
	12	12
	0	0
	3	3
	0	0
	0	0
	0	0
	0	0
	15	15
	0	0
	30	30

Grafikon 1-7 ; Grafični prikaz potovalnih navad učencev iz Podružnične osnovne šole Dokležovje.



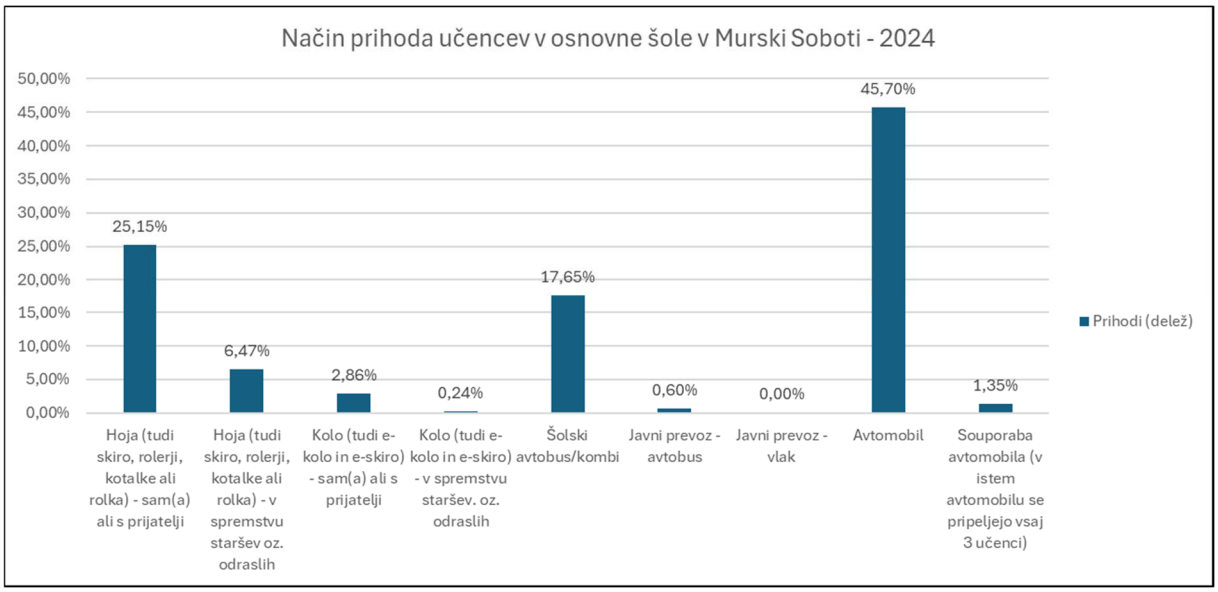
Povzetek rezultatov za vse osnovne šole skupaj:

Tabela 1-8 ; Rezultati anketne raziskave v vseh osnovnih šolah skupaj.

Vse OŠ skupaj	
Potovalni načini	Prihodi (delež)
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - sam(a) ali s prijatelji	25,15%
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) - v spremstvu staršev oz. odraslih	6,47%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - sam(a) ali s prijatelji	2,86%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) - v spremstvu staršev. oz. odraslih	0,24%
Šolski avtobus/kombi	17,65%
Javni prevoz - avtobus	0,60%
Javni prevoz - vlak	0,00%
Avtomobil	45,70%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	1,35%
Skupaj	100,00%

Vse OŠ skupaj	
634	634
163	163
72	72
6	6
445	445
15	15
0	0
1152	1152
34	34
2521	2521

Grafikon 1-8 ; Grafični prikaz potovalnih navad učencev iz vseh osnovnih šol skupaj.



Na podlagi izvedene anketne raziskave glede potovalnih navad učencev in doseženih rezultatov je razvidno, da je največ učencev, ki obiskuje osnovne šole v Mestni občini Murski Soboti, v šolo pripeljanih z avtomobilom (45,70 %). Približno 1/4 vseh učencev prihaja v šolo sami ali s prijatelji peš (ali s skirojem, rolerji, kotalkami ali rolko), za tem pa sledi prihod v šolo s pomočjo šolskega avtobusa ali kombija (17,65 %). Manj je hoje v spremstvu staršev oz. odraslih (6,47 %) in prihodov s kolesom, e-kolesom ali e-skirojem (2,86 %). Souporaba avtomobila (vsaj trije učenci v istem avtomobilu) je razmeroma nizko zastopana (1,35 %), prav tako uporaba avtobusnega javnega prevoza (0,60 %) in kolesa v spremstvu staršev (0,24 %). Javnega prevoza z vlakom ne uporablja nihče.

Ključne ugotovitve:

- Avtomobil je najbolj pogosto zastopan način prihoda v osnovno šolo (45,70 %).
- Slaba 1/3 (31,62 %) vseh učencev prihaja v osnovno šolo peš (upoštevani vsi prihodi peš, z in brez spremstva staršev).
- Uporaba šolskih avtobusov in kombi prevozov predstavlja tretji najpogostejši način prihoda v osnovno šolo (17,65 %).
- Uporaba kolesa (z in brez spremstva staršev) predstavlja četrti najpogostejši način prihoda v osnovno šolo (3,10 %).
- Souporaba avtomobila (vsaj trije učenci v istem avtomobilu) beleži nizko zastopanost (1,35 %).
- Javnih prevoznih sredstev (avtobus in vlak) se učenci ne poslužujejo.

9. SINTEZNO POROČILO O IZVEDENI ANKETNI RAZISKAVI O POTEH V SLUŽBO ZA VEČJA PODJETJA NA OBMOČJU MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

POROČILO O REZULTATIH ANKETE O POTOVALNIH NAVADAH ZAPOSLENIH V IZBRANIH PODJETJIH V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA

Povzetek poročila:

- 17. maja 2024 je bil izveden predstavitveni sestanek s predstavniki povabljenih podjetij, kjer so se predstavili namen in cilji anketne raziskave glede potovalnih navad zaposlenih v izbranih podjetjih v Mestni občini Murska Sobota. Predstavnikom podjetij so bila predana navodila za izvedbo anketne raziskave ter naknadno preko spletne pošte poslani še pripravljeni anketni vprašalniki v elektronski obliki vključno z izdelano QR kodo.
- Anketna raziskava glede potovalnih navad zaposlenih v izbranih podjetjih v Mestni občini Murska Sobota se je izvajala v obdobju med 27. majem in 14. junijem 2024 (14 dni);
- V anketni raziskavi so sodelovala sledeča podjetja:
  - Zavod za kulturo, turizem in šport Murska Sobota;
  - Javno podjetje Komunala d. o. o. Murska Sobota; in
  - MEDICOP d. o. o. Murska Sobota.
- Skupaj je v anketni raziskavi sodelovalo 99 zaposlenih.
- Vzorec ankete, ki je bil uporabljen v anketni raziskavi:

ANKETA O POTOVALNIH NAVADAH ZAPOSLENIH (OBRAZEC 5)

Kako daleč potujete na delo?
☐ manj kot 2 km
☐ 2 do 5 km
☐ 5 do 10 km
☐ 10 do 30 km
☐ več kot 30 km

Koliko časa navadno porabite za pot na delo (trajanje poti od doma do lokacije dela)?
☐ do 15 minut
☐ 15 do 30 minut
☐ 30 do 45 minut
☐ 45 do 60 minut
☐ več kot 60 minut

Kolikokrat na teden navadno opravite pot na delo?
☐ 1-krat
☐ 2-krat
☐ 3-krat
☐ 4-krat
☐ 5-krat
☐ 6- ali 7-krat

Kako pogosto v povprečju uporabljate naslednje potovalne načine za pot na delo? Pri vsakem načinu potovanja izberite en odgovor.

	5-krat ali več na teden	4-krat na teden	3-krat na teden	2-krat na teden	1-krat na teden	Redko (1-do 3-krat na mesec)	Občasno (manj kot 1-krat na mesec)	Nikoli
Hoja (tudi skiro, rolerji, rolka)								
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)								
Avtobus								
Vlak								
Avtomobil (sopotnik)								
Avtomobil (voznik, pripeljem tudi sopotnika/-e)								
Avtomobil (le voznik)								
Drug potovalni način								

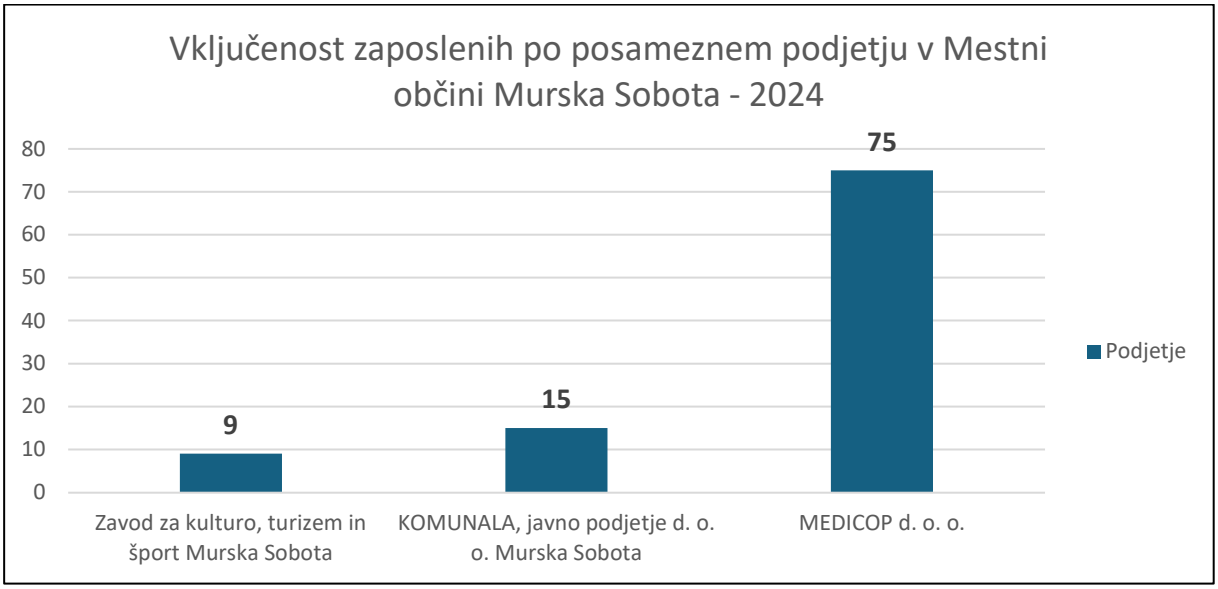
- Namen anketne raziskave je analiza obstoječega stanja na področju potovalnih navad zaposlenih v podjetjih s sedežem v MO Murska Sobota. Doseženi rezultati služijo za oblikovanje izhodiščnih obveznih kazalnikov, ki jih bo Mestna občina Murska Sobota spremljala v prihodnosti s pomočjo izvajanja ukrepov iz Občinske celostne prometne strategije.
- Uporabljena metodologija izračuna deleža prevoznih sredstev iz zadnjega anketnega vprašanja:
    - *Pri izračunu deležev uporabe prevoznih sredstev, smo uporabo določenega izbranega prevoznega sredstva pomnožili s številom dni v tednu, ko je posamezen prevozni način bil uporabljen. To pomeni, če je v posameznem podjetju bil na primer 20- krat izbran avtomobil (le voznik) in izbrana pogostnost uporabe 5-krat ali več, je to v izračunu pomenilo 20 x 5 = 100 voženj z avtomobilom na teden. Pri izboru pogostnosti uporabe posameznega prevoznega načina za opciji »redko« ali »občasno« sta bila uporabljena množilna faktorja 0,50 (redko) oziroma 0,25 (občasno).*

Povzetek rezultatov:

Tabela 1-1 ; Seznam vključenih podjetij s prikazom vključenosti zaposlenih po posameznem podjetju.

Podjetje	Št. vseh zaposlenih	Št. zaposlenih, vključenih v anketiranje	Datum izvedbe anket	Delež vključenosti
Zavod za kulturo, turizem in šport Murska Sobota	14	9	27.5.-14.06.2024	64 %
Javno podjetje Komunala d. o. o. Murska Sobota	109	15	27.5.-14.06.2024	14 %
MEDICOP d. o. o. Murska Sobota	134	75	27.5.-14.06.2024	56 %
Skupaj	257	99		39 %

Grafikon 1-1 ; Vključenost zaposlenih po posameznem podjetju v Mestni občini Murska Sobota.

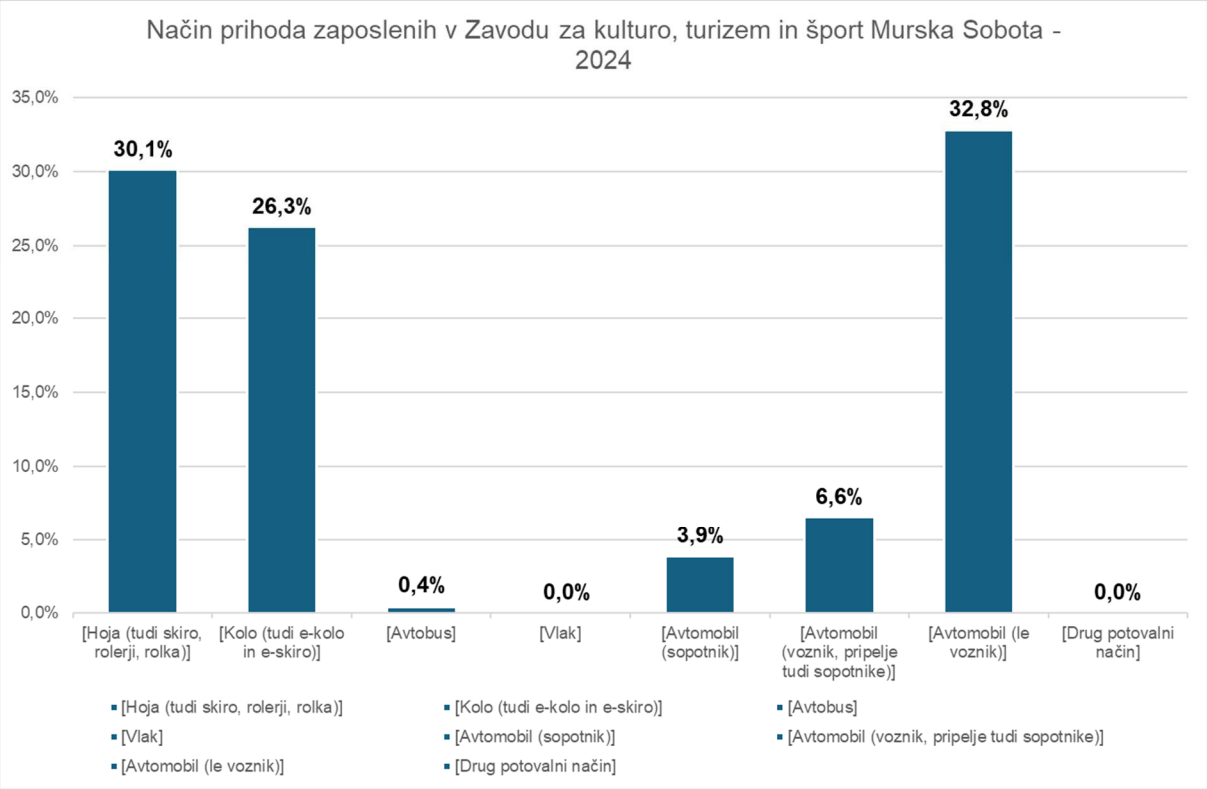


- ***Zavod za kulturo, turizem in šport Murska Sobota:***

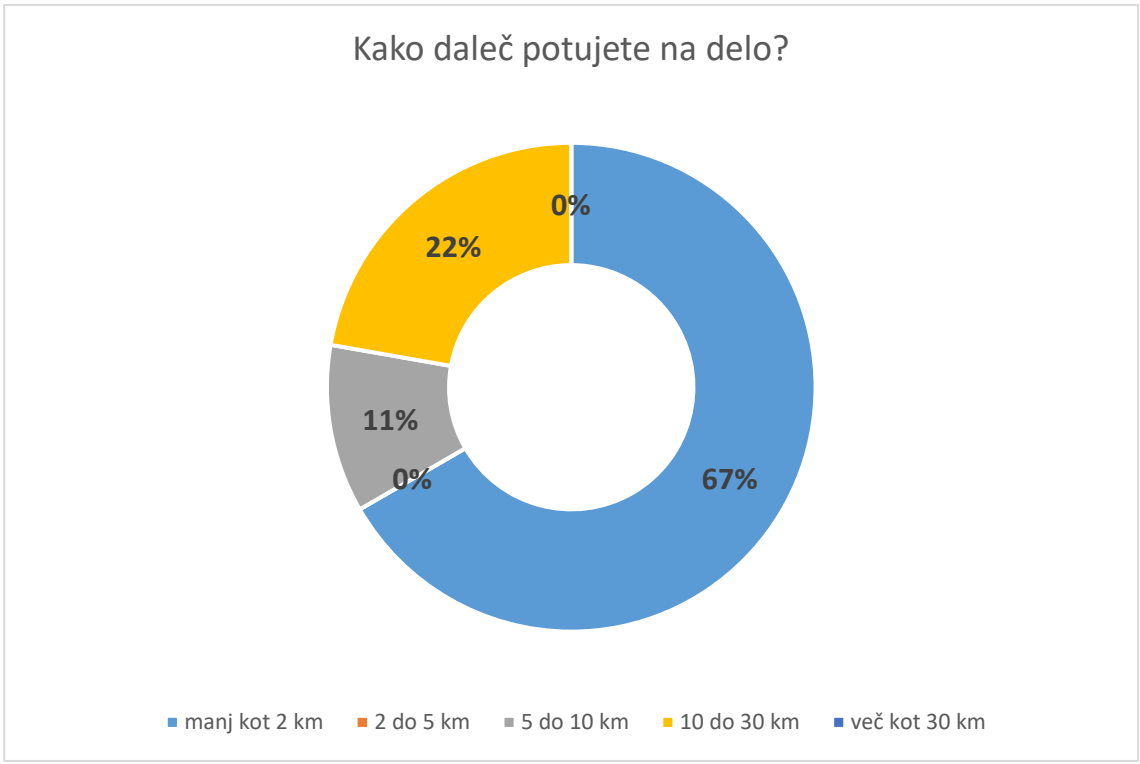
Tabela 1-2 ; Rezultati anketne raziskave v Zavodu za kulturo, turizem in šport Murska Sobota.

Zavod za kulturo, turizem in šport Murska Sobota	
Potovalni načini	Prihodi
Hoja (tudi skiro, rolerji, rolka)	30,1%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)	26,3%
Avtobus	0,4%
Vlak	0,0%
Avtomobil (sopotnik)	3,9%
Avtomobil (voznik, pripelje tudi sopotnike)	6,6%
Avtomobil (le voznik)	32,8%
Drug potovalni način	0,0%
Skupaj	100,0%

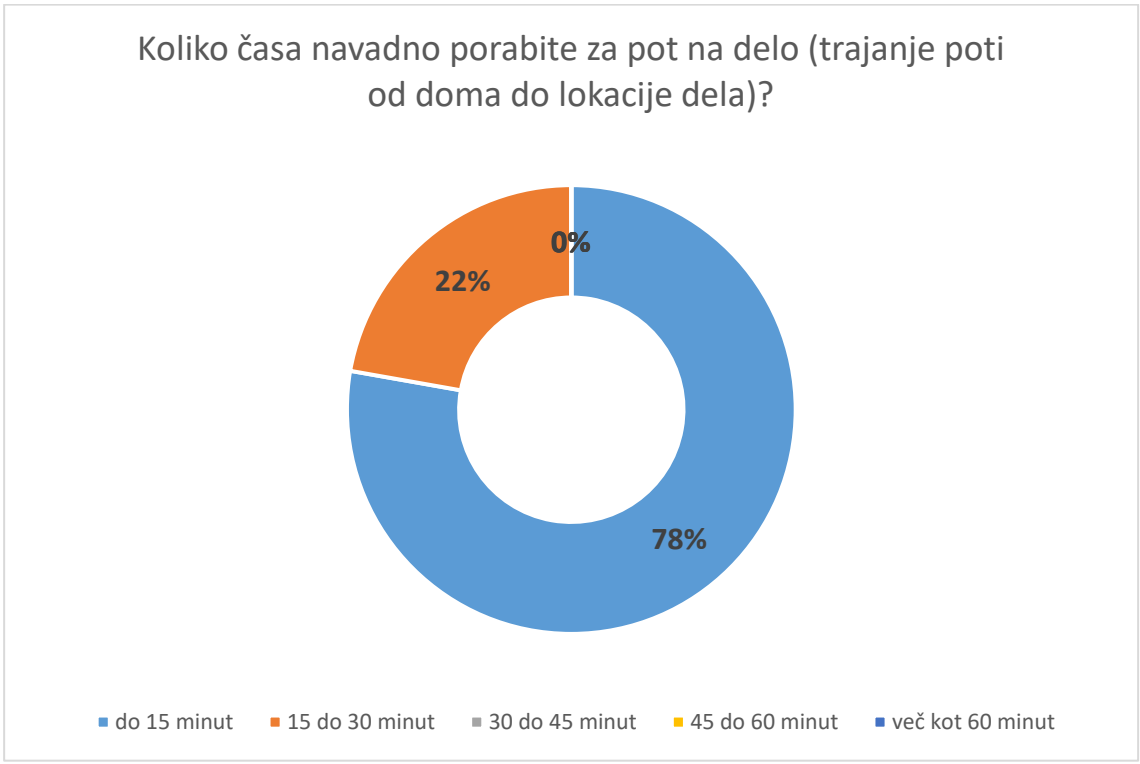
Grafikon 1-2 ; Grafični prikaz potovalnih navad zaposlenih iz Zavoda za kulturo, turizem in šport Murska Sobota.



Grafikon 1-3 ; Grafični prikaz oddaljenosti delovnega mesta od kraja bivanja zaposlenih.



Grafikon 1-4 ; Trajanje poti od doma do lokacije dela.

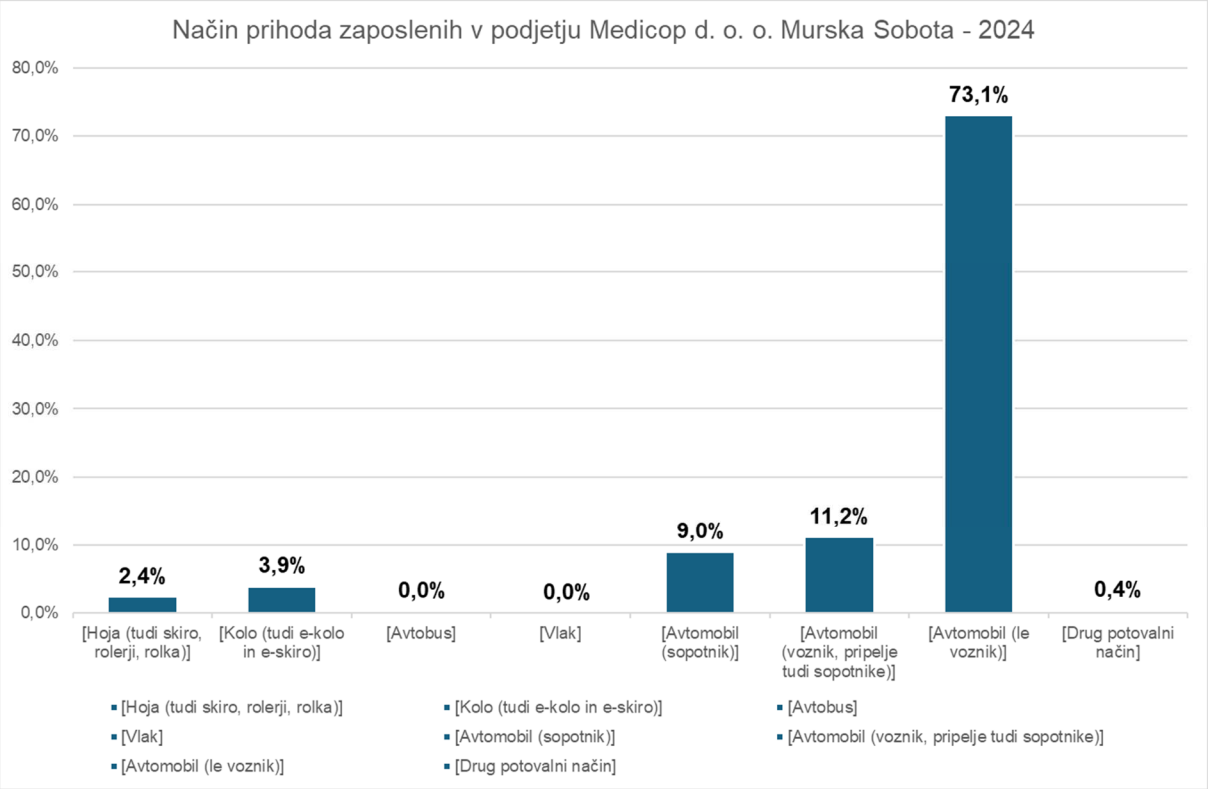


- ***MEDICOP d. o. o. Murska Sobota:***

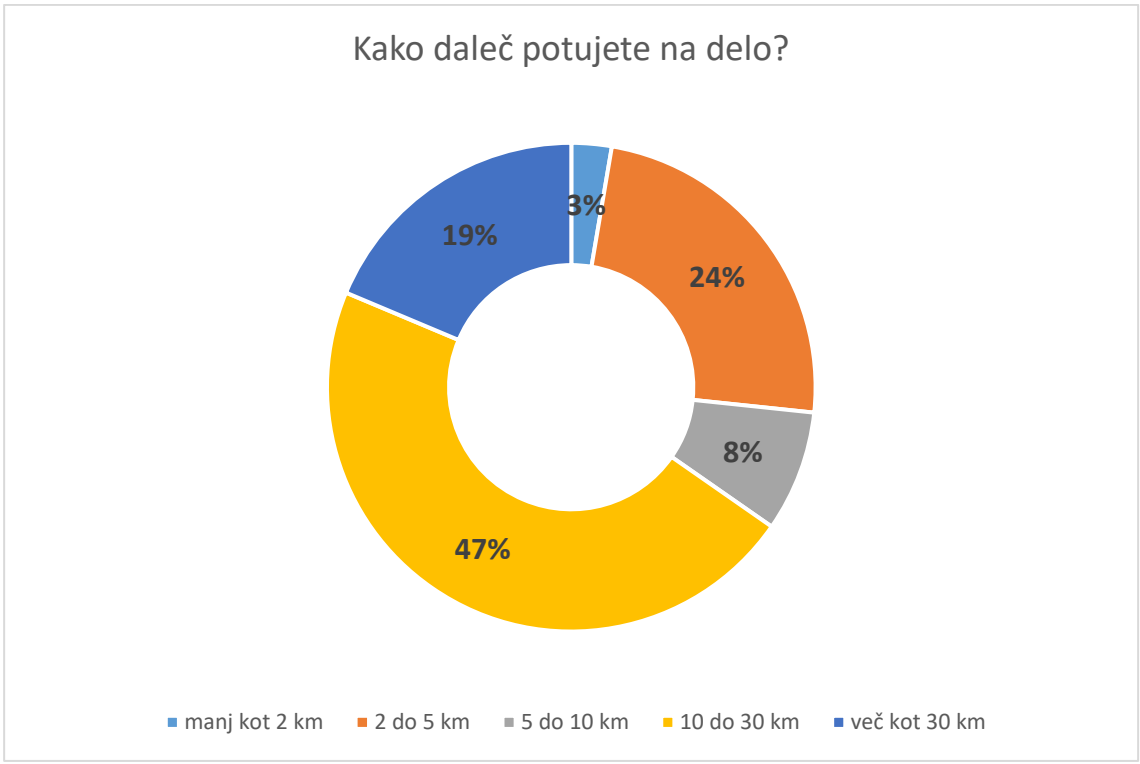
Tabela 1-3 ; Rezultati anketne raziskave v podjetju Medicop d. o. o. Murska Sobota.

Medicop d. o. o. Murska Sobota	
Potovalni načini	Prihodi
Hoja (tudi skiro, rolerji, rolka)	2,4%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)	3,9%
Avtobus	0,0%
Vlak	0,0%
Avtomobil (sopotnik)	9,0%
Avtomobil (voznik, pripelje tudi sopotnike)	11,2%
Avtomobil (le voznik)	73,1%
Drug potovalni način	0,4%
Skupaj	100,0%

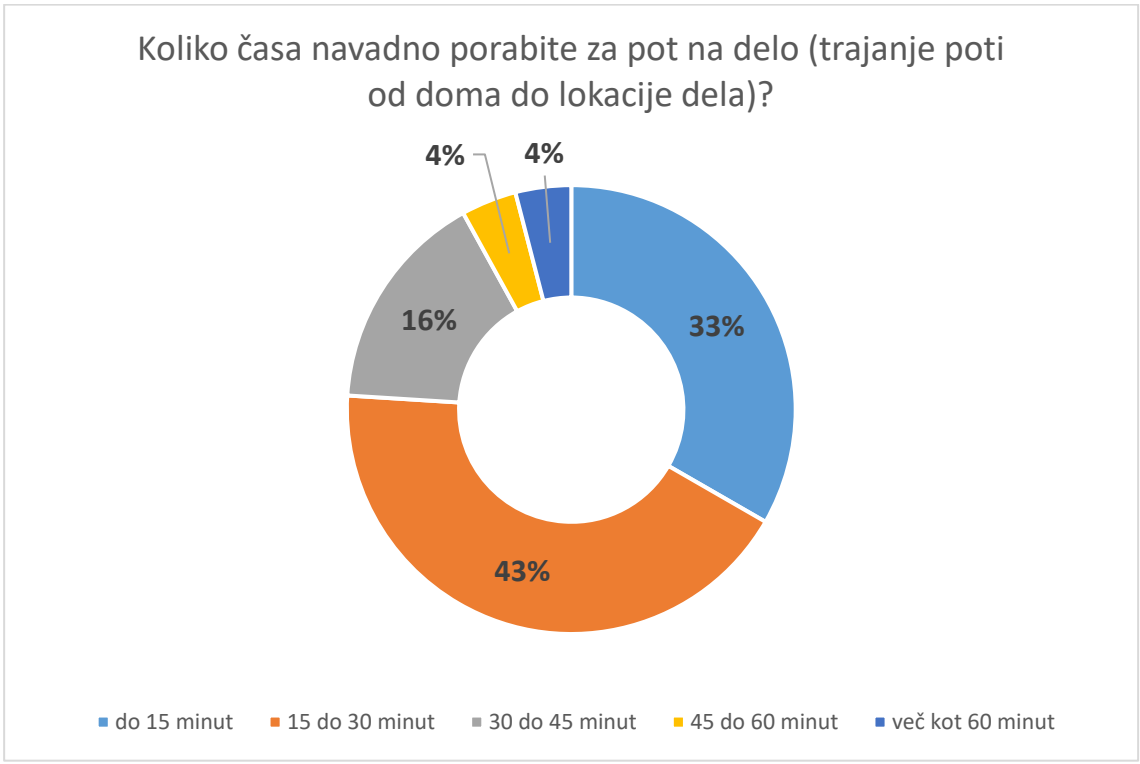
Grafikon 1-5 ; Grafični prikaz potovalnih navad zaposlenih v podjetju Medicop d. o. o. Murska Sobota.



Grafikon 1-6 ; Grafični prikaz oddaljenosti delovnega mesta od kraja bivanja zaposlenih.



Grafikon 1-7 ; Trajanje poti od doma do lokacije dela.

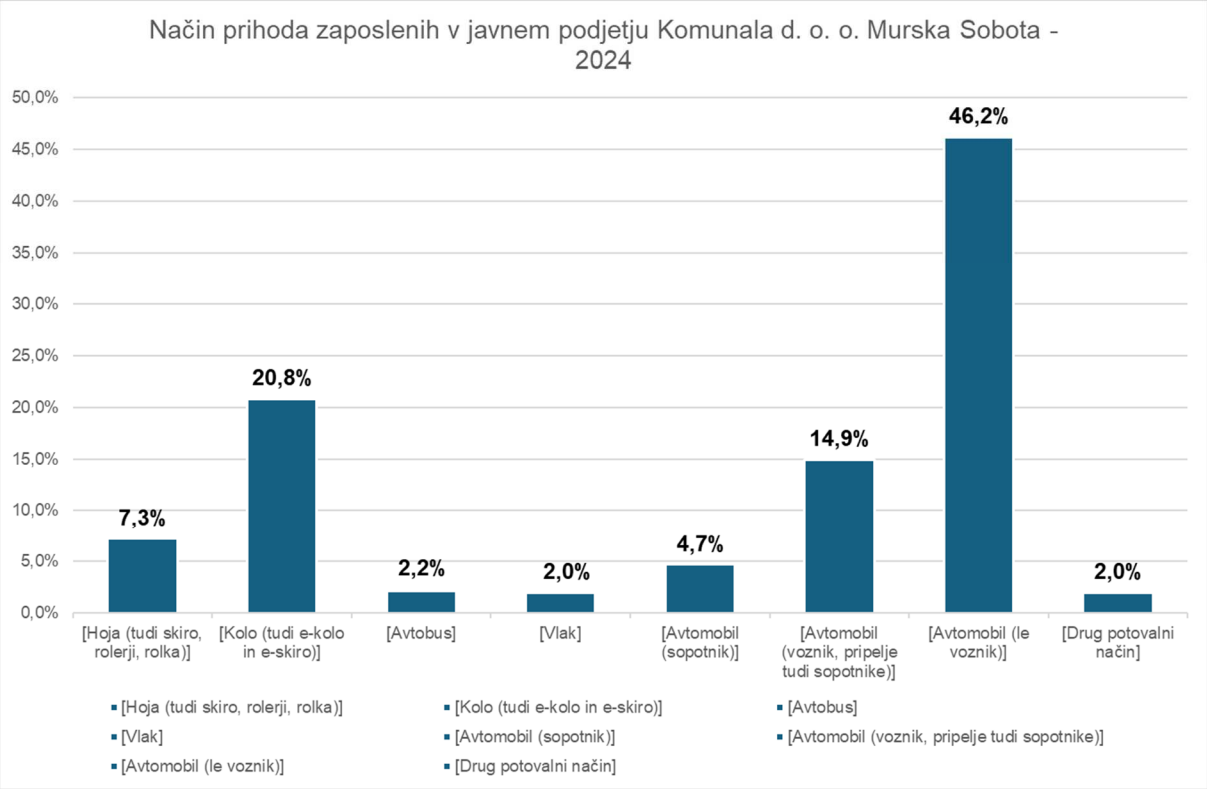


- ***Javno podjetje Komunala d. o. o. Murska Sobota:***

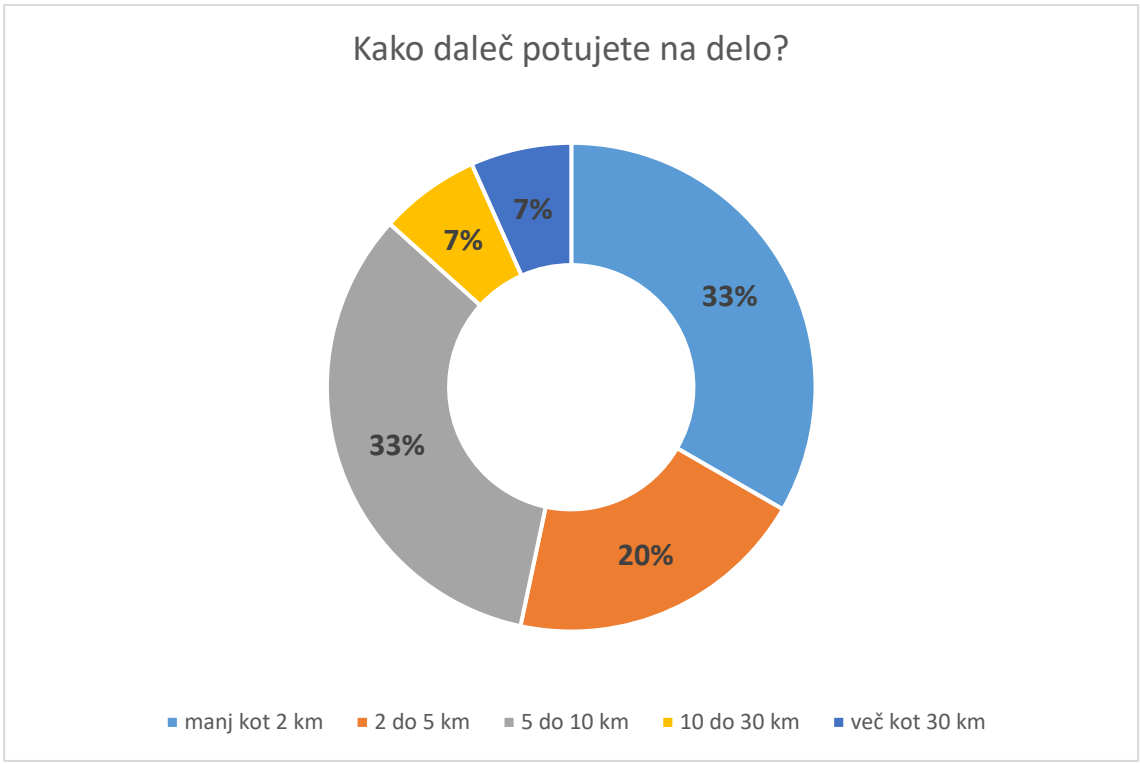
Tabela 1-4 ; Rezultati anketne raziskave v javnem podjetju Komunala d. o. o. Murska Sobota.

Javno podjetje Komunala d. o. o. Murska Sobota	
Potovalni načini	Prihodi
Hoja (tudi skiro, rolerji, rolka)	7,3%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)	20,8%
Avtobus	2,2%
Vlak	2,0%
Avtomobil (sopotnik)	4,7%
Avtomobil (voznik, pripelje tudi sopotnike)	14,9%
Avtomobil (le voznik)	46,2%
Drug potovalni način	2,0%
Skupaj	100,0%

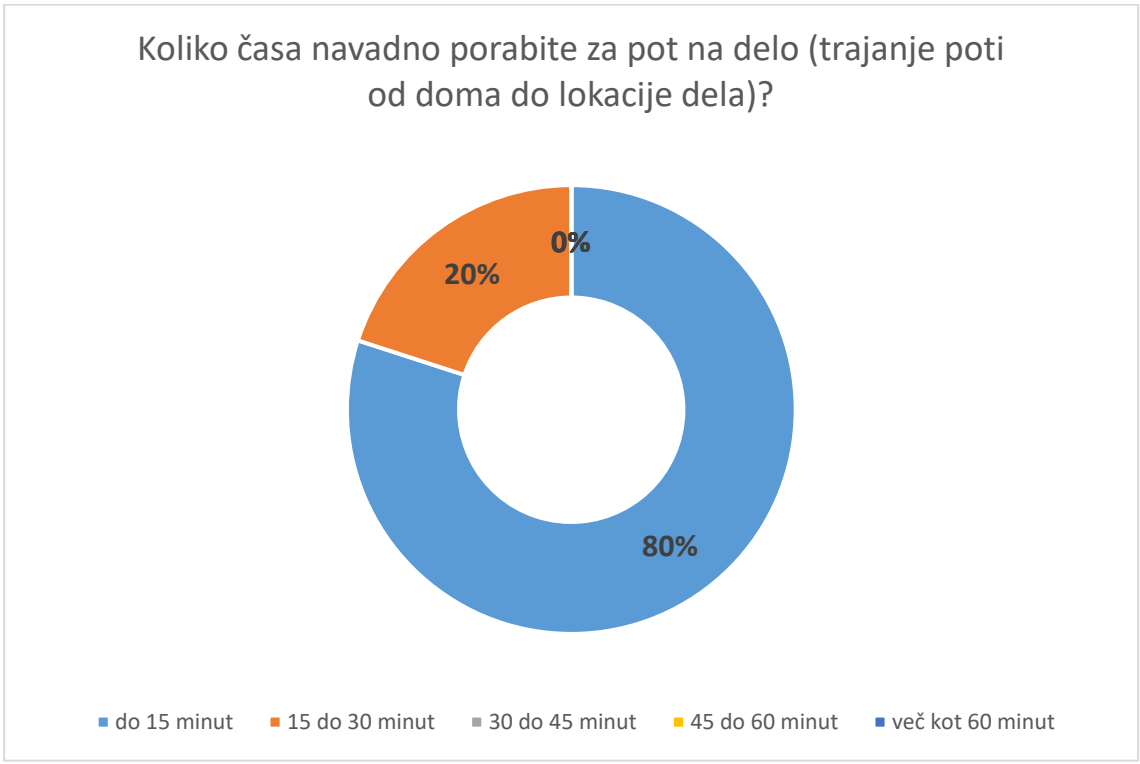
Grafikon 1-8 ; Grafični prikaz potovalnih navad zaposlenih v javnem podjetju Komunala d. o. o. Murska Sobota.



Grafikon 1-9 ; Grafični prikaz oddaljenosti delovnega mesta od kraja bivanja zaposlenih.



Grafikon 1-10 ; Trajanje poti od doma do lokacije dela.

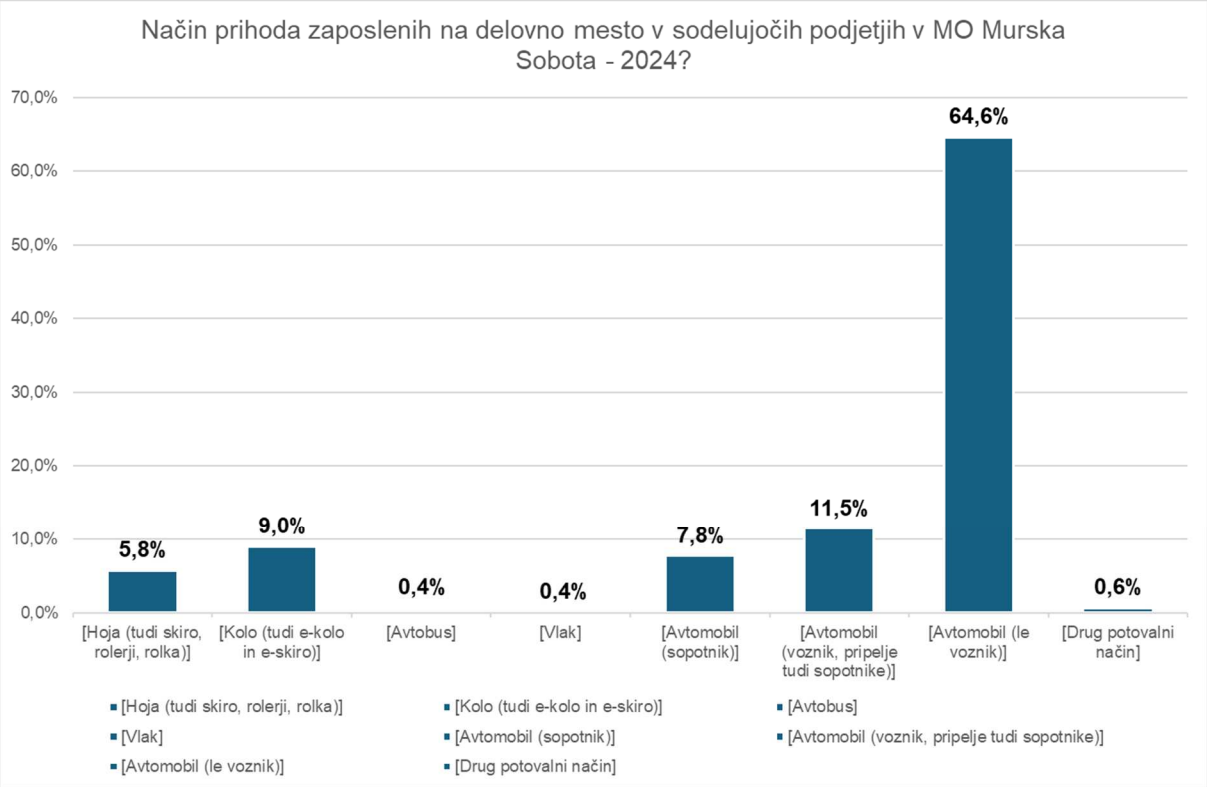


Povzetek rezultatov za vsa podjetja skupaj:

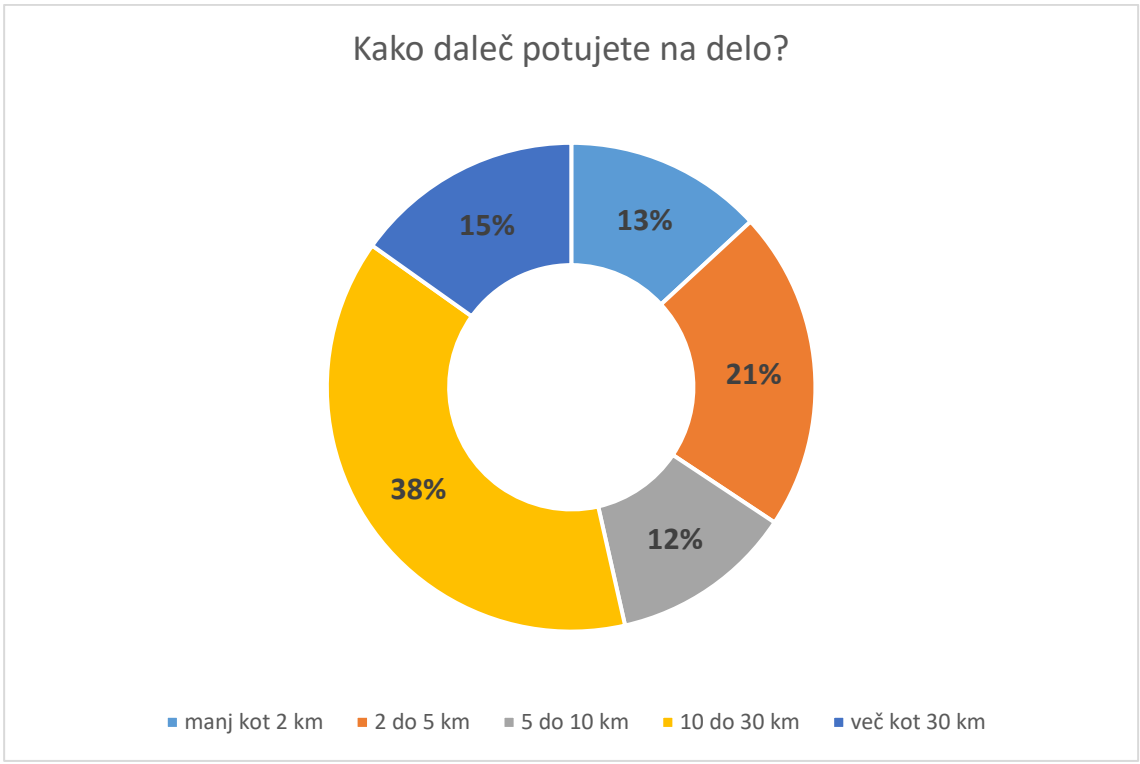
Tabela 1-5 ; Rezultati anketne raziskave v vseh sodelujočih podjetjih skupaj.

Vsa podjetja skupaj	
Potovalni načini	Prihodi (delež)
Hoja (tudi skiro, rolerji, rolka)	5,8%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)	9,0%
Avtobus	0,4%
Vlak	0,4%
Avtomobil (sopotnik)	7,8%
Avtomobil (voznik, pripelje tudi sopotnike)	11,5%
Avtomobil (le voznik)	64,6%
Drug potovalni način	0,6%
Skupaj	100,0%

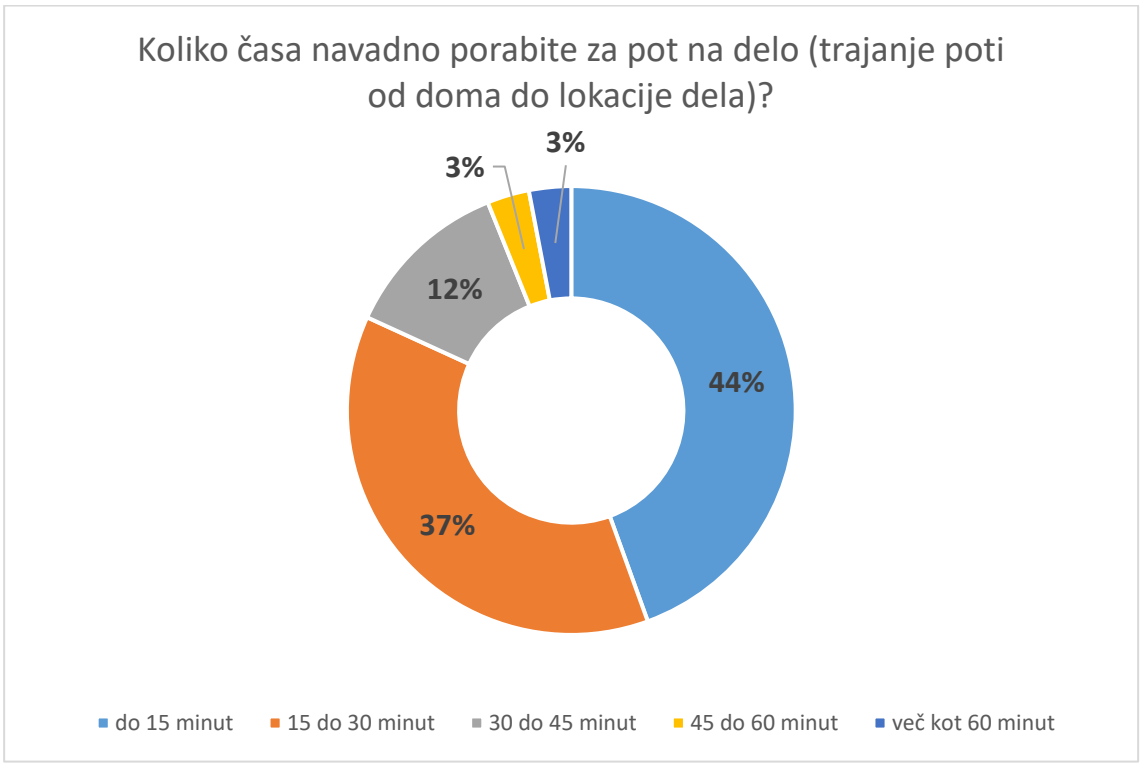
Grafikon 1-11 ; Grafični prikaz potovalnih navad zaposlenih iz vseh podjetij skupaj.



Grafikon 1-12 ; Grafični prikaz oddaljenosti delovnega mesta od kraja bivanja zaposlenih (vsa podjetja skupaj).



Grafikon 1-13 ; Trajanje poti od doma do lokacije dela (vsa podjetja skupaj).



Ključne ugotovitve po posameznem podjetju:

- Zavod za kulturo in turizem šport Murska Sobota:
  - 9 zaposlenih sodelovalo v anketni raziskavi, kar predstavlja 64 % vseh zaposlenih v zavodu.
  - 6 zaposlenih (67 %) prebiva na oddaljenosti manjši od 2 km od kraja dela, od katerih trije na delovno mesto vsakodnevno prihajajo peš, preostali trije pa v kombinaciji hoje, uporabe kolesa in avtomobila.
  - Delež uporabe avtomobila za namene vsakodnevnega prihoda na delovno mesto znaša 39,4 %. Peš ali s kolesom dnevno na delovno mesto prihaja 56,4 % vseh zaposlenih. Uporaba ostalih načinov prevoza na delovno mesto je zastopana v zanemarljivem deležu.

- Podjetje Medicop d. o. o. Murska Sobota:
  - 75 zaposlenih sodelovalo v anketni raziskavi, kar predstavlja 56 % vseh zaposlenih v podjetju.
  - 2 zaposlena (2,7 %) prebivata na oddaljenosti manjši od 2 km od kraja dela, ki se na delo vsakodnevno pripeljeta z avtomobilom kot voznika.
  - 18 zaposlenih (24 %) prebiva na oddaljenosti med 2 in 5 km od katerih se 15 vsakodnevno na delovno mesto pripelje z osebnim vozilom kot vozniki, 2 s kolesom ter eden v kombinaciji hoje in uporabe avtomobila kot voznik.
  - Delež uporabe avtomobila za namene vsakodnevnega prihoda na delovno mesto znaša 84,3 %. Peš ali s kolesom dnevno na delovno mesto prihaja 6,3 % vseh zaposlenih. Delež zaposlenih, ki na delovno mesto prihajajo kot sopotniki v avtomobilih znaša 9 %. Uporaba ostalih načinov prevoza na delovno mesto je zastopana v zanemarljivem deležu.

- Javno podjetje Komunala d. o. o. Murska Sobota:
  - 15 zaposlenih sodelovalo v anketni raziskavi, kar predstavlja 14 % vseh zaposlenih v podjetju.
  - 5 zaposlenih (34 %) prebiva na oddaljenosti manjši od 2 km od kraja dela, od katerih se kar štirje poslužujejo uporabe kolesa kot primarnega prevoznega načina (v občasni kombinaciji z uporabo avtomobila), medtem, ko en zaposleni prihaja na delovno mesto kot voznik avtomobila.
  - 3 zaposleni (20 %) prebivajo na oddaljenosti med 2 in 5 km in vsem trem uporaba avtomobila predstavlja primarno prevozno sredstvo (kot vozniki). Občasno se dva zaposlena poslužujeta še uporabe kolesa in hoje.
  - Delež uporabe avtomobila za namene vsakodnevnega prihoda na delovno mesto znaša 61,1 %. Peš ali s kolesom dnevno na delovno mesto prihaja 28,1 % vseh zaposlenih. Delež zaposlenih, ki na delovno mesto prihajajo kot sopotniki v avtomobilih znaša 4,7 %. Uporaba ostalih načinov prevoza na delovno mesto je zastopana v zanemarljivem deležu.

Ključne ugotovitve za vsa podjetja skupaj:

- Uporaba avtomobila med zaposlenimi (vsi vozniki) je najbolj pogosto zastopano prevozno sredstvo pri potovanjih na delovno mesto (76,1 %).
- 5,8 % vseh zaposlenih na delovno mesto prihaja peš, medtem ko se uporabe kolesa poslužuje 9 % vseh zaposlenih vključenih v anketno raziskavo.
- Sopotništvo kljub svojim prednostim in danostim predstavlja zgolj 7,8 % zastopanost.
- Storitev javnih prevozov z avtobusi in vlaki se poslužuje razmeroma malo zaposlenih (0,8 %).
- 13 % vseh zaposlenih prebiva na oddaljenosti manjši od 2 km (razdalja primerna za hojo in uporabo kolesa) ter 21 % na oddaljenosti od 2 do 5 km (razdalja primerna za uporabo kolesa). Skupaj torej kar 34 % vseh zaposlenih prebiva na oddaljenosti primerni za uporabo alternativnih načinov potovanja, s poudarkom na uporabi kolesa in hoje.
- 44 % vseh potovanj do delovnega mesta traja manj kot 15 minut.

- Dobljeni rezultati nakazujejo na to, da sta Zavod za kulturo, turizem in šport ter javno podjetje Komunala d. o. o. locirani znotraj mesta Murska Sobota in kot taki obkroženi z ustrezno in dovolj kvalitetno urejeno infrastrukturo za pešce in kolesarje, saj tisti zaposleni, ki prebivajo na oddaljenosti do največ 5 km od kraja delovnega mesta, se kar pogosto poslužujejo hoje in uporabe kolesa. V primeru podjetja Medicop d. o. o. pa je situacija nekoliko drugačna, saj se podjetje nahaja v Severno obrtno industrijski coni, do katere pa ni na voljo ustrezno urejene infrastrukture za pešce in kolesarje, tako iz smeri mesta Murska Sobota, kakor tudi iz smeri naselja Nemčavci ali naselja Martjanci (Občina Moravske Toplice). Sicer nekaj te infrastrukture za pešce in kolesarje je na voljo znotraj same cone med parkirišči in v območju trgovine Obi, vendar ta infrastruktura ni povezana z »zunanjo« obstoječo infrastrukturo za pešce in kolesarje. Namreč direktna in med sabo povezana infrastruktura za pešce in kolesarje omogoča pešcem in kolesarjem, da do ciljnih destinacij potujejo hitreje na zato urejenih in od ostalega motoriziranega prometa ločenih prometnih površinah, brez prepogostega prehajanja med različnimi prometnimi površinami in z višjim občutkom varnosti.

10. SINTEZNO POROČILO O IZVEDENIH MERITVAH PROMETA NA TREH ŠTEVNIH MESTIH

POROČILO O REZULTATIH IZVEDENEGA ŠTETJA PROMETA NA PRESEKIH IZBRANIH CESTNIH POVEZAV V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA

Povzetek poročila:

- Za oceno deleža uporabe potovalnih načinov je bila uporabljena metoda kordonskega štetja. Namen metode je določiti število vseh oseb, ki v določenem časovnem intervalu prečkajo ključne točke, preseke cest ali druge prometne koridorje v mestu ali v izbranem naselju glede na različne potovalne načine.
- Štetje se je izvajalo v tednu med 4. in 6. junijem 2024 med jutranjo (6:30 – 8:30) in popoldansko (14:30 – 16:30) konico. Štetje je bilo opravljeno v 10 minutnih intervalih na predhodno pripravljenih obrazcih. Izvajalo se je na treh lokacijah znotraj mesta Murska Sobota:
    - Lokacija 1: Bakovska ulica pri Osnovni šoli III. Murska Sobota;
    - Lokacija 2: Lendavska ulica pri Supermarketu Lidl; in
    - Lokacija 3: Grajska ulica med lekarno in križiščem s Kardoševo ulico.
- Namen izvedenega štetja prometa je analiza obstoječega stanja na področju potovalnih navad ljudi, ki izbrane prometnice dnevno uporabljajo za opravljanje svojih vsakodnevnih opravkov. Prav tako je namen izvedenega štetja prometa preučitev strukture prometnih tokov.
- Doseženi rezultati služijo za oblikovanje izhodiščnih obveznih kazalnikov, ki jih bo Mestna občina Murska Sobota spremljala v prihodnosti s pomočjo izvajanja ukrepov iz Občinske celostne prometne strategije.
- Vzorec obrazca, ki je bil uporabljen za namene izvedbe štetja prometa:

ŠTETJE PROMETA Ime in priimek izvajalca:_____ Datum:_____

Vreme: Lokacija: Smer štetja: Konična ura: Interval:

POTOVALNI NAČIN	 Pešec (tudi uporabnik rolerjev, skiroja, rolke, invalid na vozičku in otrok v vozičku)	 Kolesar (tudi otrok na otroškem sedežu)	 Motorist (motor, moped, skuter, motocikel; št. oseb na vozilu)	 Avtobusi	 Kombi	 Osebni avtomobil
ŠTEVILO						
skupaj						

POTOVALNI NAČIN	 Lažja tovorna vozila in kombiji (2 osi)	 Težja tovorna vozila (3 osi in več)	 Kmetijska mehanizacija
ŠTEVILO			
Σ			

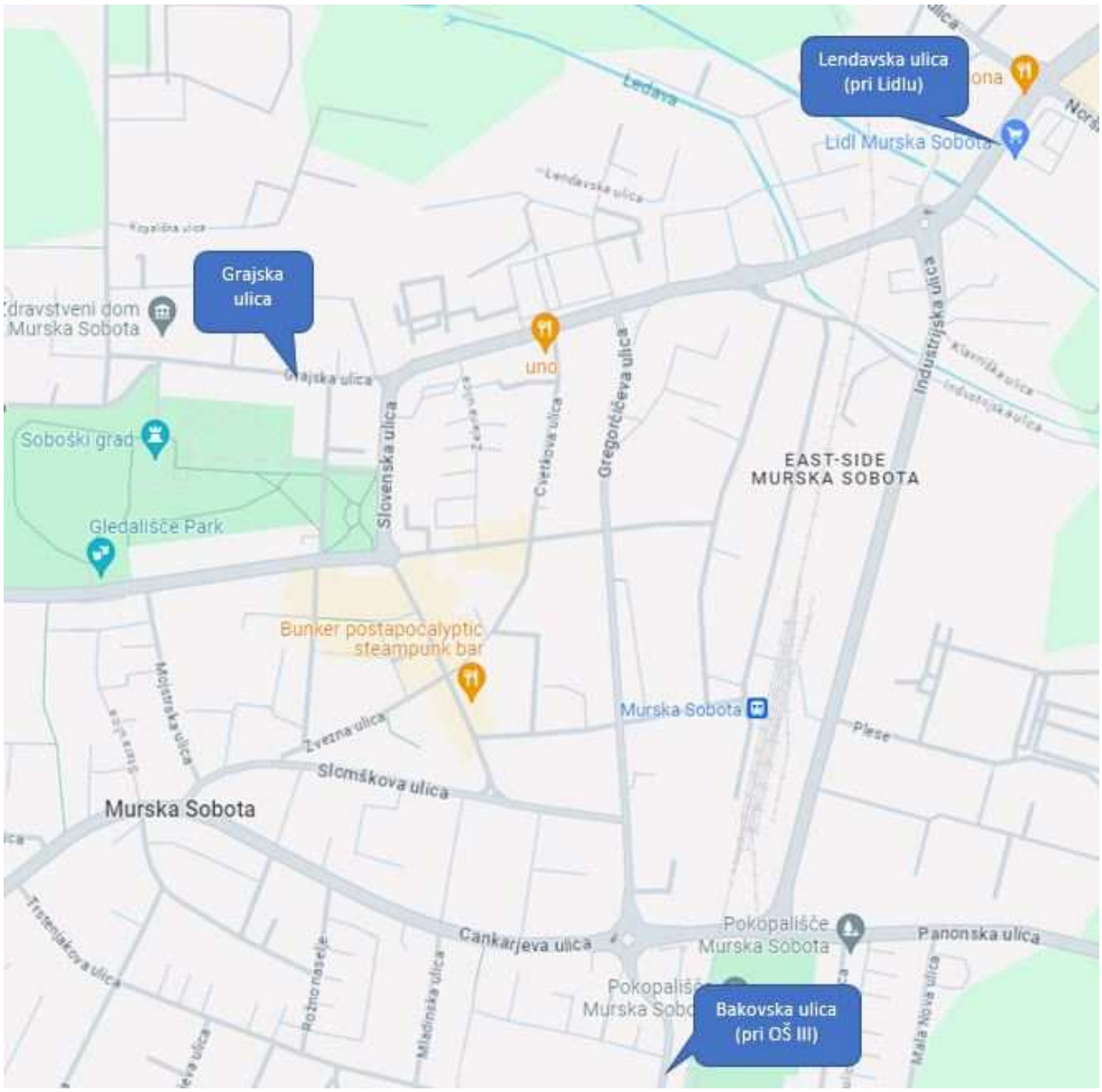
Druga opažanja (izredni dogodki):

ŠTETJE PROMETA Ime in priimek izvajalca:_____ Datum:_____

Vreme: Lokacija: Smer štetja: Konična ura: Interval:

POTOVALNI NAČIN	ŠTEVILO POTNIKOV	
 Osebni avto, tudi s prikolico; **za vsak avto se vpiše število potnikov**		Število vseh potnikov: _____

POTOVALNI NAČIN	ŠTEVILO POTNIKOV	
 Potniški kombi, tudi s prikolico; **za vsak kombi se vpiše število potnikov**		Število vseh potnikov: _____



Slika: Lokacije štetja prometa. Lokacija 1- Bakovska ulica pri OŠ III. Murska Sobota; Lokacija 2- Lendavska ulica pri Supermarketu Lidl; Lokacija 3 – Grajska ulica med lekarno in križiščem s Kardoševo ulico.

Povzetek rezultatov:

Tabela 1-1 ; Rezultati izvedenega štetja prometa na treh presekih cest v mestu Murska Sobota.

	Časovno obdobje	Smer	Pešec	Kolesar	Motorist	Osebni avtomobil		Potniški kombi		Avtobus		Lažja tovorna vozila	Težja tovorna vozila	Kmetijska mehanizacija
						število vozil	število potnikov	število vozil	število potnikov	število vozil	število potnikov			
Lokacija 1: Bakovska ulica pri OŠ III. Murska Sobota	**Dopoldan**	Smer 1 - v smeri Centra	26	10	16	538	639	63	100	15	62	45	6	0
		Smer 2 - v smeri Bakovci	28	7	2	674	755	44	96	28	69	63	12	2
		Skupaj	**54**	**17**	**18**	**1212**	**1394**	**107**	**196**	**43**	**131**	**108**	**18**	**2**
	Popoldan	Smer 1 - v smeri Centra	39	33	2	525	581	41	68	6	58	4	3	0
		Smer 2 - v smeri Bakovci	35	27	4	610	626	35	64	15	45	36	1	1
		Skupaj	**74**	**60**	**6**	**1135**	**1207**	**76**	**132**	**21**	**103**	**40**	**4**	**1**
		Skupaj smer 1	65	43	18	1063	1220	104	168	21	120	49	9	0
		Skupaj smer 2	63	34	6	1284	1381	79	160	43	114	99	13	3
		Skupaj	**128**	**77**	**24**	**2347**	**2601**	**183**	**328**	**64**	**234**	**148**	**22**	**3**
	Struktura	**Delež po strukturi (D-dopoldan)**	3,4%	1,1%	1,1%	76,8%		6,8%		2,7%		6,8%	1,1%	0,1%
		Delež po strukturi (P-popoldan)	5,2%	4,2%	0,4%	80,1%		5,4%		1,5%		2,8%	0,3%	0,1%
		Delež po strukturi (skupaj D+P)	**4,3%**	**2,6%**	**0,8%**	**78,3%**		**6,1%**		**2,1%**		**4,9%**	**0,7%**	**0,1%**
	Potniki	**Delež po potnikih (D-dopoldan)**	2,8%	0,9%	0,9%		71,9%		10,1%		6,8%	5,6%	0,9%	0,1%
		Delež po potnikih (P-popoldan)	4,5%	3,7%	0,4%		74,2%		8,1%		6,3%	2,5%	0,2%	0,1%
		Delež po potnikih (skupaj D+P)	**3,6%**	**2,2%**	**0,7%**		**73,0%**		**9,2%**		**6,6%**	**4,2%**	**0,6%**	**0,1%**

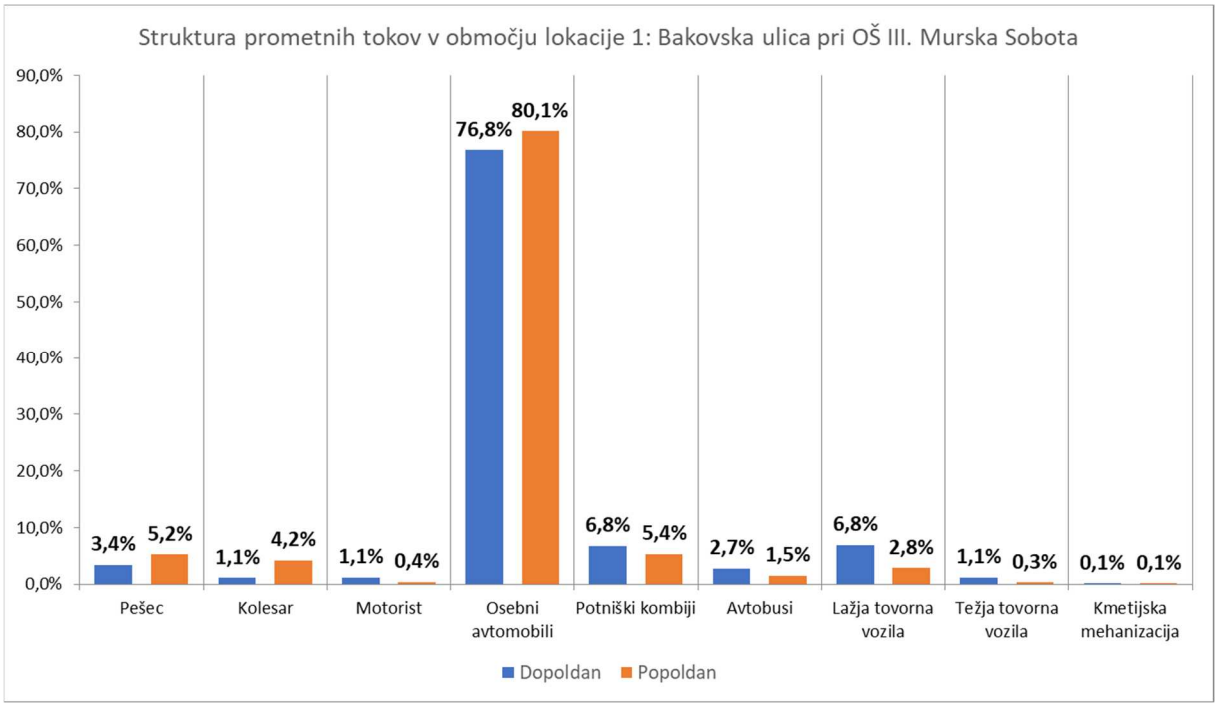
	Časovno obdobje	Smer	Pešec	Kolesar	Motorist	Osebni avtomobil		Potniški kombi		Avtobus		Lažja tovorna vozila	Težja tovorna vozila	Kmetijska mehanizacija
						število vozil	število potnikov	število vozil	število potnikov	število vozil	število potnikov			
Lokacija 2: Lendavska ulica pri Supermarketu Lidl	**Dopoldan**	Smer 1 - v smeri Martjanci	34	38	15	1.364	1.482	242	320	16	47	53	46	7
		Smer 2 - v smeri Centra	27	29	16	1.579	1.708	136	224	16	40	16	25	2
		Skupaj	**61**	**67**	**31**	**2943**	**3190**	**378**	**544**	**32**	**87**	**69**	**71**	**9**
	Popoldan	Smer 1 - v smeri Martjanci	41	20	33	1.794	1.949	60	125	14	37	100	35	1
		Smer 2 - v smeri Centra	28	9	4	1.321	1.409	110	159	16	44	189	53	3
		Skupaj	**69**	**29**	**37**	**3115**	**3358**	**170**	**284**	**30**	**81**	**289**	**88**	**4**
		Skupaj smer 1	75	58	48	3158	3431	302	445	30	84	153	81	8
		Skupaj smer 2	55	38	20	2900	3117	246	383	32	84	205	78	5
		Skupaj	**130**	**96**	**68**	**6058**	**6548**	**548**	**828**	**62**	**168**	**358**	**159**	**13**
	Struktura	**Delež po strukturi (D-dopoldan)**	1,7%	1,8%	0,8%	80,4%		10,3%		0,9%		1,9%	1,9%	0,2%
		Delež po strukturi (P-popoldan)	1,8%	0,8%	1,0%	81,3%		4,4%		0,8%		7,5%	2,3%	0,1%
		Delež po strukturi (skupaj D+P)	**1,7%**	**1,3%**	**0,9%**	**80,9%**		**7,3%**		**0,8%**		**4,8%**	**2,1%**	**0,2%**
	Potniki	**Delež po potnikih (D-dopoldan)**	1,5%	1,6%	0,8%		77,3%		13,2%		2,1%	1,7%	1,7%	0,2%
		Delež po potnikih (P-popoldan)	1,6%	0,7%	0,9%		79,2%		6,7%		1,9%	6,8%	2,1%	0,1%
		Delež po potnikih (skupaj D+P)	**1,6%**	**1,1%**	**0,8%**		**78,3%**		**9,9%**		**2,0%**	**4,3%**	**1,9%**	**0,2%**

Lokacija 3: Grajska ulica med lekarno in križiščem s Kardoševo ulico	Časovno obdobje	Smer	Pešec	Kolesar	Motorist	Osebni avtomobil		Potniški kombi		Avtobus		Lažja tovorna vozila	Težja tovorna vozila	Kmetijska mehanizacija
						število vozil	število potnikov	število vozil	število potnikov	število vozil	število potnikov			
	Dopoldan	Smer 1 - v smeri lekarne	23	20	2	314	431	27	48	3	21	12	3	2
		Smer 2 - v smeri Slovenske ulice	31	33	8	437	646	11	22	3	13	35	6	1
		Skupaj	**54**	**53**	**10**	**751**	**1077**	**38**	**70**	**6**	**34**	**47**	**9**	**3**
	Popoldan	Smer 1 - v smeri lekarne	28	18	9	259	357	19	37	3	8	2	0	0
		Smer 2 - v smeri Slovenske ulice	27	36	14	460	553	19	40	0	0	15	1	1
		Skupaj	**55**	**54**	**23**	**719**	**910**	**38**	**77**	**3**	**8**	**17**	**1**	**1**
		Skupaj smer 1	51	38	11	573	788	46	85	6	29	14	3	2
		Skupaj smer 2	58	69	22	897	1199	30	62	3	13	50	7	2
		Skupaj	**109**	**107**	**33**	**1470**	**1987**	**76**	**147**	**9**	**42**	**64**	**10**	**4**
	Struktura	**Delež po strukturi (D-dopoldan)**	5,6%	5,5%	1,0%	77,3%		3,9%		0,6%		4,8%	0,9%	0,3%
		Delež po strukturi (P-popoldan)	6,0%	5,9%	2,5%	78,9%		4,2%		0,3%		1,9%	0,1%	0,1%
		Delež po strukturi (skupaj D+P)	**5,8%**	**5,7%**	**1,8%**	**78,1%**		**4,0%**		**0,5%**		**3,4%**	**0,5%**	**0,2%**
	Potniki	**Delež po potnikih (D-dopoldan)**	4,0%	3,9%	0,7%		79,4%		5,2%		2,5%	3,5%	0,7%	0,2%
		Delež po potnikih (P-popoldan)	4,8%	4,7%	2,0%		79,4%		6,7%		0,7%	1,5%	0,1%	0,1%
		Delež po potnikih (skupaj D+P)	**4,4%**	**4,3%**	**1,3%**		**79,4%**		**5,9%**		**1,7%**	**2,6%**	**0,4%**	**0,2%**

	Pešec	Kolesar	Motorist	Osebni avtomobil		Potniški kombi		Avtobus		Lažje tovorno vozilo	Težje tovorno vozilo	Kmetijska mehanizacija
				Osebni avtomobil	Število potnikov v osebnih avtomobilih	Potniški kombi	Število potnikov v kombiniranih vozilih	Avtobus	število potnikov v avtobusih			
Lokacija 1: Bakovska ulica pri OŠ III. Murska Sobota	128	77	24	2347	2601	183	328	64	234	148	22	3
Lokacija 2: Lendavska ulica pri Supermarketu Lidl	130	96	68	6058	6548	548	828	62	168	358	159	13
Lokacija 3: Grajska ulica med lekarno in križiščem s Kardoševo ulico	109	107	33	1470	1987	76	147	9	42	64	10	4
Skupno število	**367**	**280**	**125**	**9875**	**11136**	**807**	**1303**	**135**	**444**	**570**	**191**	**20**
Delež po strukturi	**3,0%**	**2,3%**	**1,0%**	**79,8%**		**6,5%**		**1,1%**		**4,6%**	**1,5%**	**0,2%**
Delež po potnikih	**2,5%**	**1,9%**	**0,9%**		**77,2%**		**9,0%**		**3,1%**	**4,0%**	**1,3%**	**0,1%**

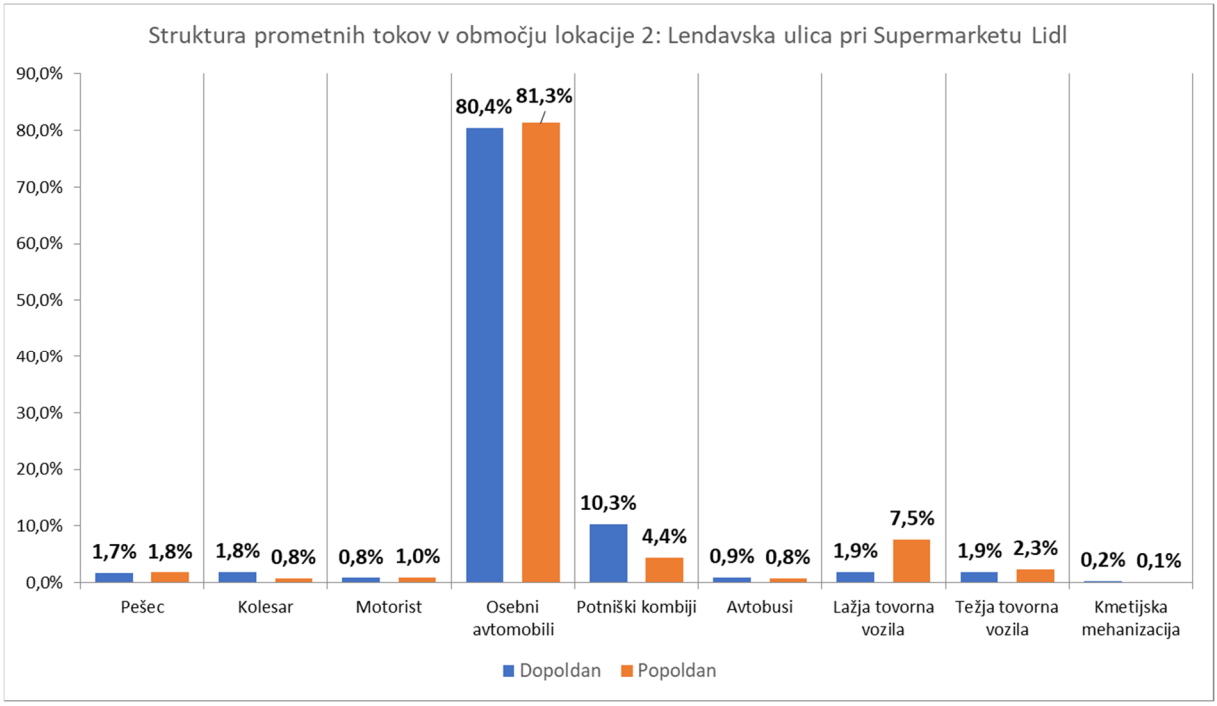
- STRUKTURA PROMETNIH TOKOV PO POSAMEZNI LOKACIJI
  - **<u>Lokacija 1: Bakovska ulica pri OŠ III. Murska Sobota</u>**
    - Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili, katerih delež znaša med 76,8 % (dopoldan) in 80,1 % (popoldan).
    - Sledijo potniška kombinirana vozila, katerih delež znaša med 5,4 % (popoldan) in 6,8 % (dopoldan) in lažja tovorna vozila, katerih delež znaša med 2,8 % (popoldan) in 6,8 % (dopoldan)
    - Iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev, ki se ne prištevajo med motorizirane prometne udeležence je največ pešcev (med 3,4 in 5,2 %), katerim pa sledijo kolesarji (med 1,1 in 4,2 %).

Grafikon 1-1 ; Struktura prometnih tokov na podlagi kordonskega štetja prometa za lokacijo 1.



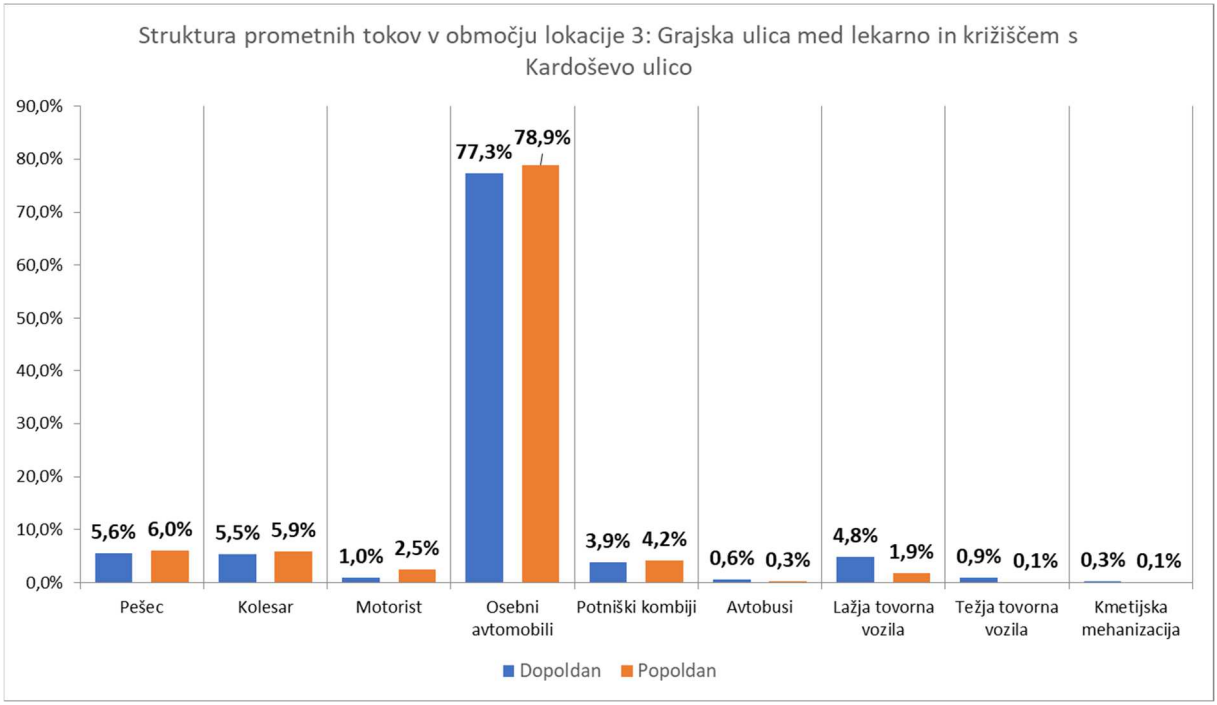
- **<u>Lokacija 2: Lendavska ulica pri Supermarketu Lidl</u>**
  - Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili, katerih delež znaša med 80,4 % (dopoldan) in 81,3 % (popoldan).
  - Sledijo potniška kombinirana vozila, katerih delež znaša med 4,4 % (popoldan) in 10,3 % (dopoldan) in lažja tovorna vozila, katerih delež znaša med 1,9 % (dopoldan) in 7,5 % (popoldan).
  - Iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev, ki se ne prištevajo med motorizirane prometne udeležence je največ pešcev (med 1,7 in 1,8 %), katerim pa sledijo kolesarji (med 0,8 in 1,8 %).

Grafikon 1-2 ; Struktura prometnih tokov na podlagi kordonskega štetja prometa za lokacijo 2.



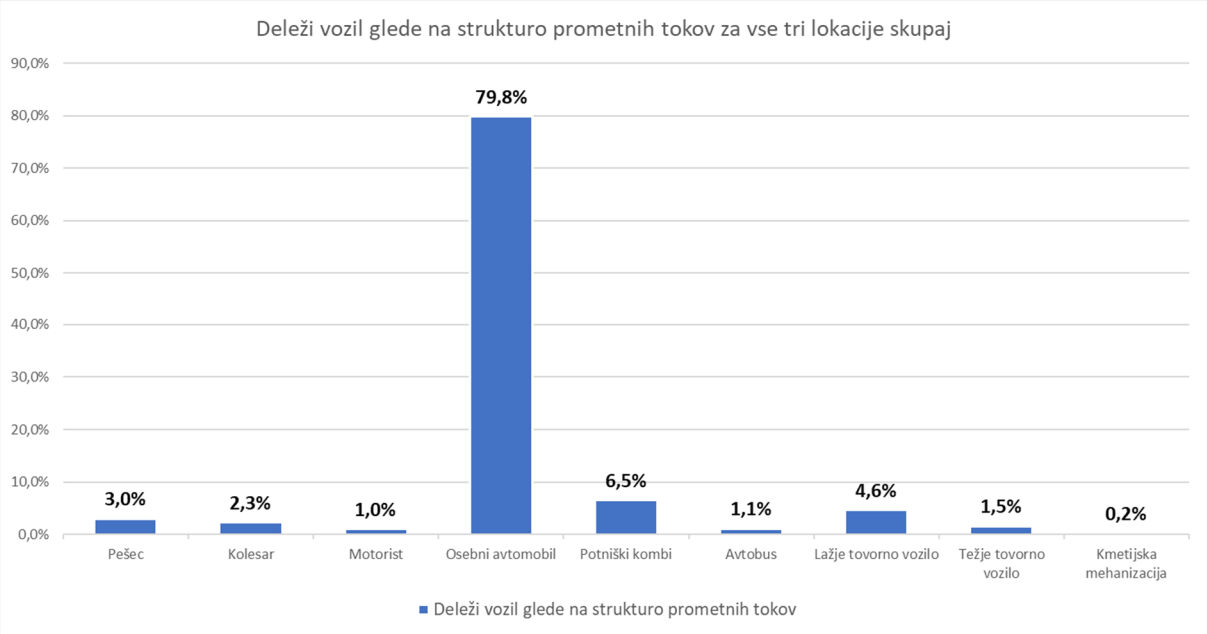
- **<u>Lokacija 3: Grajska ulica med lekarno in križiščem s Kardoševo ulico</u>**
  - Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili, katerih delež znaša med 77,3 % (dopoldan) in 78,9 % (popoldan).
  - Sledijo lažja tovorna vozila, katerih delež znaša med 1,9 % (popoldan) in 4,8 % (dopoldan) in potniška kombinirana vozila, katerih delež znaša med 3,9 % (dopoldan) in 4,2 % (popoldan).
  - Iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev, ki se ne prištevajo med motorizirane prometne udeležence je največ pešcev (med 5,6 in 6,0 %), katerim pa sledijo kolesarji (med 5,5 in 5,9 %).

Grafikon 1-3 ; Struktura prometnih tokov na podlagi kordonskega štetja prometa za lokacijo 3.



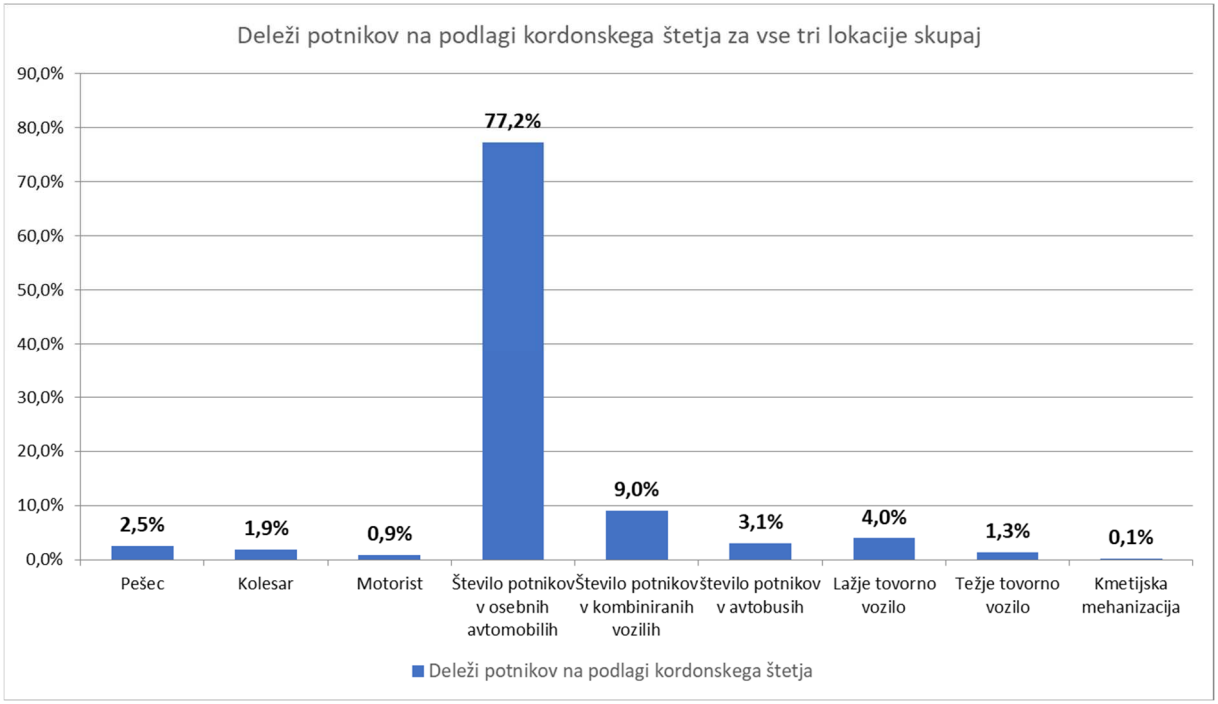
- STRUKTURA PROMETNIH TOKOV ZA VSE TRI LOKACIJE SKUPAJ
    - Vrednosti za dopoldanski in popoldanski čas so združene.
    - Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili, katerih delež znaša 79,8 %.
    - Sledijo potniška kombinirana vozila, katerih delež znaša 6,5 % in lažja tovorna vozila, katerih delež znaša 4,6 %.
    - Iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev, ki se ne prištevajo med motorizirane prometne udeležence je največ pešcev (3,0 %), katerim pa sledijo kolesarji (2,3 %).

Grafikon 1-4 ; Struktura prometnih tokov na podlagi kordonskega štetja prometa za vse tri lokacije skupaj.



- DELEŽ POTNIKOV ZA VSE TRI LOKACIJE SKUPAJ
  - Vrednosti za dopoldanski in popoldanski čas so združene.
  - Glede na uporabo potovalnih načinov prevladujejo uporabniki osebnih avtomobilov s 86,3 % (tu so vključeni tako potniki v osebnih avtomobilih kot potniki v potniških kombijih).
  - Sledijo potniki v lažjih tovornih vozilih z 4,0 %, potniki v avtobusih s 3,1 % in potniki v težkih tovornih vozilih z 1,3 %. V primeru lahkih tovornih vozil, težkih tovornih vozil in kmetijski mehanizaciji je bila upoštevana predpostavka, da ta vozila upravljajo zgolj vozniki brez dodatnih sopotnikov, torej na eno tovrstno vozilo zapade en potnik.
  - Ob predpostavki, da en pešec predstavlja enega potnika, enako v primeru kolesarjev in motoristov pomeni, da znaša delež pešcev 2,6 %, delež kolesarjev 1,9 % in delež motoristov 0,9 %.
  - Na podlagi izvedenega štetja prometa je bila povprečna zasedenost osebnih avtomobilov 1,1 potnika na osebno vozilo, povprečna zasedenost potniških kombijev 1,6 potnika na kombinirano vozilo in povprečna zasedenost avtobusov zgolj 3,2 potnika na avtobus.
  - Delež uporabe avtobusnega potniškega prometa je majhen, saj ga uporablja le 3,1 % uporabnikov.

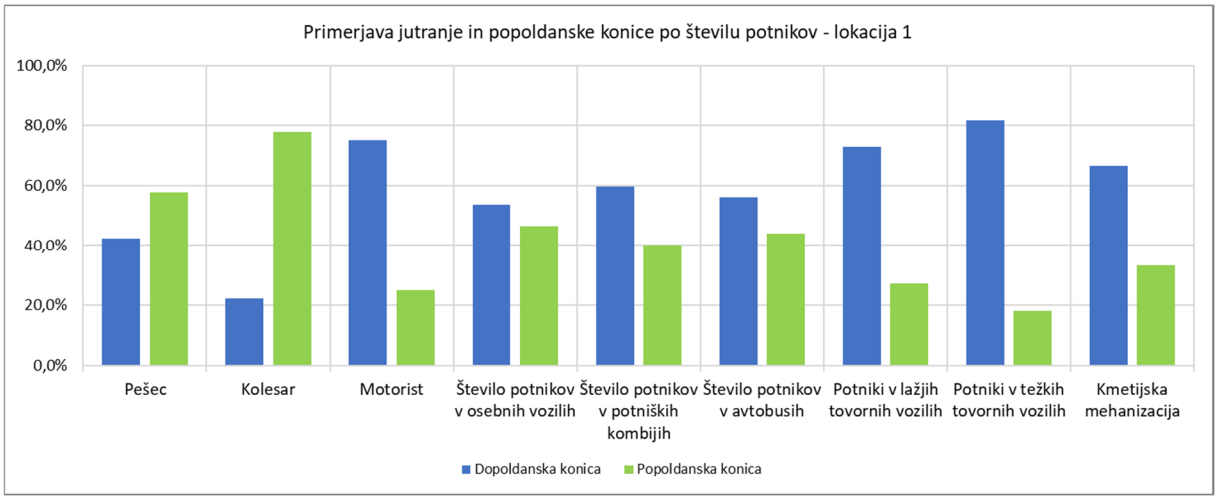
Grafikon 1-5 ; Delež potnikov na podlagi kordonskega štetja prometa za vse tri lokacije skupaj.



- PRIMERJAVA DELEŽA POTNIKOV PO POSAMEZNEM PREVOZNEM SREDSTVU V ČASU JUTRANJE IN POPOLDANSKE KONICE ZA POSAMEZNO LOKACIJO

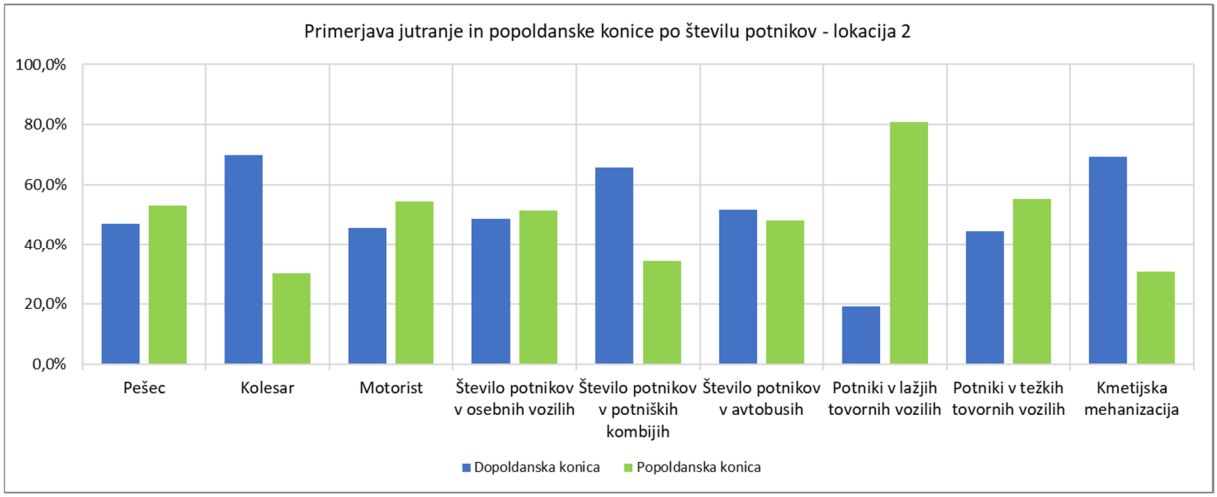
V kolikor se podatki iz jutranjega in popoldanskega štetja obravnavajo ločeno po posamezni lokaciji, se vidi, da je v območju lokacije 1 (Bakovska ulica pri Osnovni šoli III. Murska Sobota) pešcev in kolesarjev več popoldan kot zjutraj, medtem, ko je motoristov in potnikov v vseh ostalih prevoznih sredstvih občutno več zjutraj kot popoldan. Več je tudi potnikov v osebnih avtomobilih. Potnikov v medkrajevnih avtobusih in potniških kombijih je popoldne nekaj manj, vseh tovornih vozil je približno enako.

Grafikon 1-6 ; Deleži potnikov na podlagi kordonskega štetja za lokacijo 1 (Bakovska ulica) – primerjava med jutranjo in popoldansko konico.



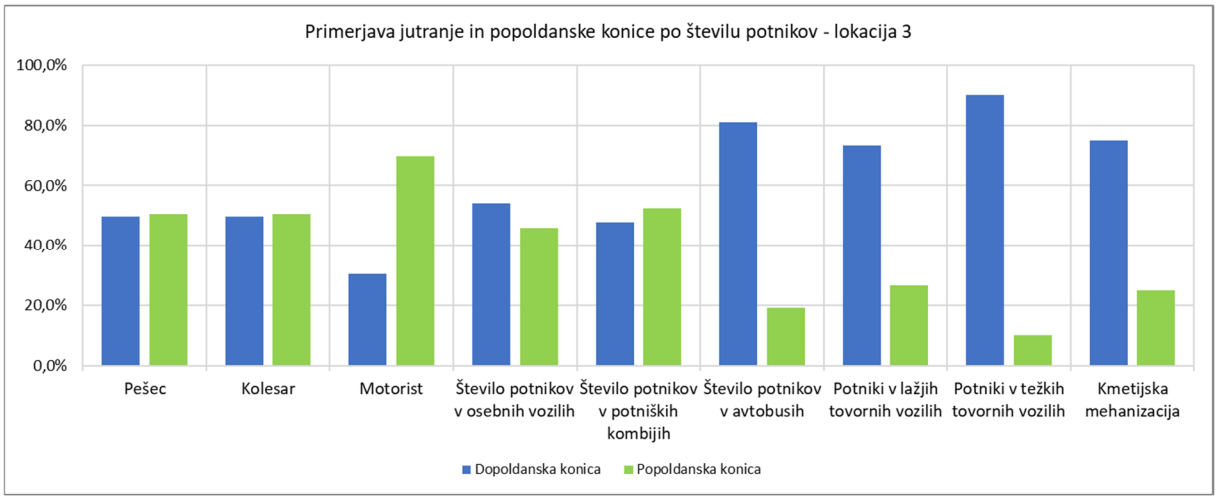
V območju lokacije 2 (Lendavska ulica pri Supermarketu Lidl) je v dopoldanskem času več kolesarjev, potnikov v kombiniranih vozilih, potnikov v avtobusih in uporabnikov kmetijske mehanizacije, medtem, ko je pešcev, motoristov, potnikov v lažjih tovornih vozilih in težkih tovornih vozilih več popoldan.

Grafikon 1-7 ; Deleži potnikov na podlagi kordonskega štetja za lokacijo 2 (Lendavska ulica) – primerjava med jutranjo in popoldansko konico.



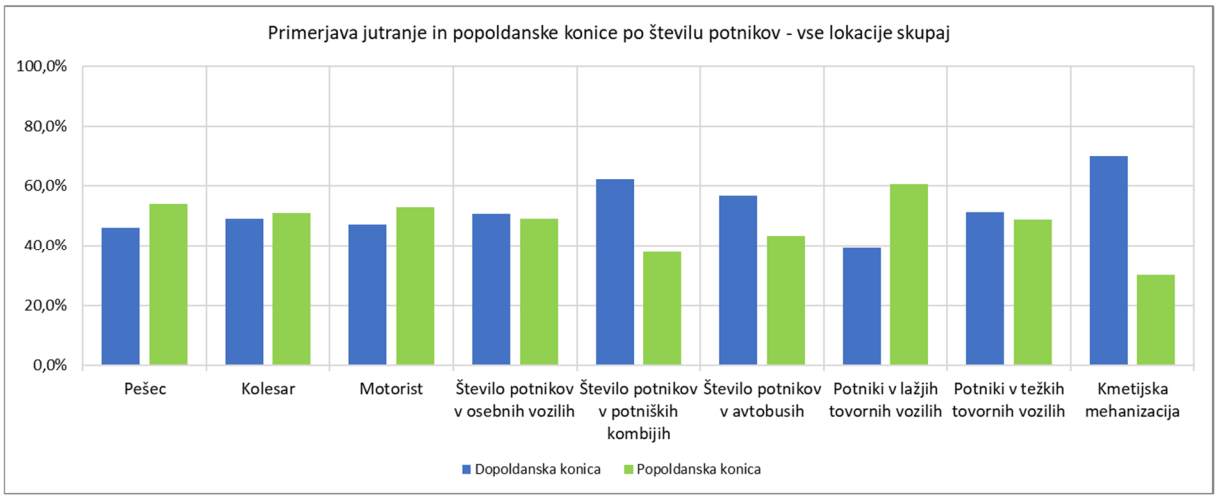
V območju lokacije 3 (Grajska ulica med lekarno in križiščem s Kardoševo ulico) je v dopoldanskem času več potnikov v osebnih avtomobilih, v avtobusih, v lažjih tovornih vozilih, v težkih tovornih vozilih in uporabnikov kmetijske mehanizacije, medtem, ko je motoristov in potnikov v kombiniranih vozilih več popoldan. Število pešcev in kolesarjev je v številnem območju približno enako tako v dopoldanskem kot v popoldanskem času.

Grafikon 1-8 ; Deleži potnikov na podlagi kordonskega štetja za lokacijo 3 (Grajska ulica) – primerjava med jutranjo in popoldansko konico.



Upoštevajoč skupne podatke iz vseh treh lokacij, se vidi, da je v dopoldanskem času več potnikov v kombiniranih vozilih, v avtobusih, v težkih tovornih vozilih in več je uporabnikov kmetijske mehanizacije. V popoldanske času pa je več pešcev, motoristov in potnikov v lažjih tovornih vozilih. Število kolesarjev in potnikov v osebnih vozilih je med obema dnevnima časovnima obdobjema precej enakovredno.

Grafikon 1-9 ; Deleži potnikov na podlagi kordonskega štetja za vse lokacije skupaj – primerjava med jutranjo in popoldansko konico.



Ključne ugotovitve

1. Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili z 79,8 %. Sledijo potniška kombinirana vozila z 6,5 %, lahka tovorna vozila z 4,6 %, težka tovorna vozila z 1,5 % in motoristi z 1 %.
2. Glede na uporabo potovalnih načinov prevladujejo uporabniki osebnih avtomobilov s 86,3 % (tu so vključeni tako potniki v osebnih avtomobilih kot potniki v potniških kombijih). Sledijo potniki v lažjih tovornih vozilih z 4,0 %, potniki v avtobusih s 3,1 % in potniki v težkih tovornih vozilih z 1,3 %.
3. Delež uporabe avtobusnega potniškega prometa je majhen, uporablja ga le 3,1 % uporabnikov.
4. Iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev znaša delež pešcev 2,6 %, delež kolesarjev 1,9 % in delež motoristov 0,9 %.
5. Na podlagi izvedenega štetja prometa je bila povprečna zasedenost osebnih avtomobilov 1,1 potnika na osebno vozilo, povprečna zasedenost potniških kombijev 1,6 potnika na kombinirano vozilo in povprečna zasedenost avtobusov zgolj 3,2 potnika na avtobus.

11. POROČILO O PREGLEDU RELEVANTNE OBSTOJEČE DOKUMENTACIJE IN O OCENI ŠIRŠEGA VPLIVA

POROČILO O PREGLEDU RELEVANTNE OBSTOJEČE DOKUMENTACIJE IN O OCENI ŠIRŠEGA VPLIVA

Namen poročila

V sklopu izdelave celovite analize obstoječega stanja je bilo potrebno opraviti še vpliv širšega okvira s poudarkom na pregledu dostopnih ključnih dokumentov na lokalni ravni kot so občinski prostorski načrt in druge usmeritve glede razvoja v občini, dokumente lokalnih iniciativ, ki naslavljajo izzive mobilnosti, ali rezultate s prometom povezanih javnomnenjskih raziskav. Prav tako se je pozornost pri pregledu relevantne dokumentacije namenila področnim predpisom, proračunu (pregled razpoložljivih finančnih sredstev) ter strategijam prostorskega in prometnega razvoja na širši ravni (denimo regionalne usmeritve, državne načrte ali evropske dokumente in sklade).

- ***Prometni podatki MO Murska Sobota – prometna izhodišča***

  - **Demografske značilnosti Mestne občine Murska Sobota**
  - **Prometne značilnosti Mestne občine Murska Sobota**
    - **Cestni promet**
      - **PLDP med leti 2017 in 2022 na državnih cestah**
      - **Varnost cestnega prometa**
    - **Mirujoči promet**
    - **Kolesarski promet**
    - **Peš promet**
    - **Javni potniški promet**
      - **Avtobusni promet**
      - **Mestni avtobusni promet**
      - **Železniški promet**
      - **Prostofer Murska Sobota**
    - **E-mobilnost**
    - **Kakovost bivalnega okolja**
      - **Okoljski kazalniki**
      - **Zdravstveni kazalniki**

Za zgoraj podana prometna izhodišča po alinejah glej točko 1. Poročilo o izdelani splošni analizi stanja na področju prometa v Mestni občini Murska Sobota, kjer so zajeti vsi generalni prometni podatki vezani na preučitev t. i. kabinetnih podatkov pridobljenih iz različnih virov.

Analizirani podatki so ključni za poznavanje aktualnih trendov na področju upravljanja s prometom in bodo služili kot izhodišče pri izdelavi OCPS MS.

- ***Občinski prostorski načrt Mestne občine Murska Sobota[25]***

Prometna infrastruktura:
Zaradi pozidave celotnega roba mesta Murska Sobota in slabe ter neučinkovite povezave posameznih območij mesta, so prioritetni cilji na področju urejanja cest naslednji:

- Zgraditi obroč mestnih obvoznih cest, ki bodo povezovale poslovne cone na robu mesta med sabo in s središčem mesta,
- Urediti lokalne ceste, predvsem povezovalne ceste z avtocestnimi priključki,
- Urediti Kopališko in Markišavsko cesto,
- Urediti vsa križanja cest z železnico v skladu z Uredbo o državnem prostorskem načrtu za elektrifikacijo in rekonstrukcijo železniške proge Pragersko–Hodoš,
- Vzhodna obvoznica je v prostoru že določena s podrobnimi prostorskimi načrti, zahodna obvoznica je definira z občinskim prostorskim načrtom, severna obvoznica pa ima le idejni koridor.
- Načrtovana je selitev avtobusne postaje v bližino železniške postaje, kjer se bo zgradil mestni prometni terminal, navezan na obvozno cestno in železniško omrežje.
- V Mestni občini Murska Sobota so kolesarske poti urejene ob vseh mestnih vpadnicah, ki povezujejo bližnja naselja Černelavci, Bakovci, Krog in Rakičan, vendar so enostranske, to pomeni, da sta obe smeri vožnje na eni strani ceste, kar le delno zagotavlja varnost kolesarjem in pešcem. Načrtuje se izgradnja dodatnih kolesarskih poti ob obstoječih cestah in ob zelenem sistemu mesta Murska Sobota ter po potrebi sanacija ali dograditev obstoječih kolesarskih in pešpoti. Načrtovana je tudi kolesarska pot ob Muri.
- Turistične, rekreacijske in pešpoti v mestni občini so označene le delno. So spontane in priložnostne in potekajo ob lokalnih cestah in javnih poteh. Načrtovane so označbe obstoječih poti ter gradnja dodatnih rekreacijskih poti ob obeh bregovih razbremenilnega kanala, ob Ledavi na območju mesta, po visokovodnem nasipu ob Muri ter po obstoječih poljskih in gozdnih cestah in poteh v odprtem prostoru.
- Cilji na področju železniškega prometa so:
    - križanja železnice s cestami se izvedejo v skladu z Uredbo o državnem prostorskem načrtu za elektrifikacijo in rekonstrukcijo železniške proge Pragersko–Hodoš (Uradni list RS, št. 51/09),
    - zgradi se obvozno železniško progo za tovorni promet na vzhodni strani mesta, ki je prikazana v strateškem delu občinskega prostorskega načrta kot državno prostorsko ureditev, dokončna trasa pa se določi na podlagi študije variantnih rešitev.
- Predvidena je tudi železniška povezava med Mursko Soboto in Lendavo ter Mursko Soboto in Avstrijo. Trase so v fazi proučevanja variant. Variante so načrtovane v več koridorjih, ki še niso natančno definirani, zato še niso predmet planskih aktov države. V prostorskem načrtu Mestne občine Murska Sobota so prikazane informativno v strateškem delu.
- Na območju Mestne občine Murska Sobota je letališče Murska Sobota pri Rakičanu (Jezera), z 1,5 km dolgo glavno in 1,0 km dolgo prečno travnato stezo. Letališče ima vplivno območje v radiu 10 km in referenčno višino na 184 m n. m. Letališče je namenjeno za turistične in rekreacijske dejavnosti, vendar je opredeljeno kot javno letališče. Širitve na letališču zaenkrat niso načrtovane, možne pa so širitve za dodatne turistične in gospodarske potrebe.
- Območje Mestne občine Murska Sobota se nahaja v vplivnem območju letališča Murska Sobota (v k.o. Rakičan), preko območja občine potekajo tudi zračne poti. Pri načrtovanju posegov v prostor je treba upoštevati vzletno-priletne in druge omejitvene ravnine letališča ter omejitve v območjih zračnih poti.
- V Mestni občini Murska Sobota ni vodnih poti. Plovbo omogoča le reka Mura, vendar le v turistične namene. Prečkanje reke Mure je možno tudi z brodom.

[25] Vir: https://murska-sobota.si/sites/default/files/dokumenti/mestni-svet/6-13/priloga%20OPN%20Urbanisticni_nacrt.pdf

- Z bližino avtoceste in urejenih priključkov nanjo se je v mestni občini, predvsem pa v mestu Murska Sobota, povečala vloga regionalnega prometnega vozlišča. Zato je ob avtocesti načrtovan razvoj prometnega terminala za kombiniran promet, ki je definiran že v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije.
- Javni potniški promet je omejen na avtobusne povezave s sosednjimi kraji in mesti v statistični regiji in v preostali Sloveniji ter na železniški promet do Madžarske in preko Pragerskega v preostali Sloveniji. Lokalne povezave v občini so omejene na avtobusne povezave med naselji v mestni občini in med naselji sosednjih občin. Zaradi nenačrtovane razporeditve družbenih in poslovnih dejavnosti so prometno obremenjeni vsi robovi mesta, zato je med njimi vzpostavljena mestna avtobusna linija. Z novimi širitvami in umeščanjem dodatnih javnih objektov so načrtovane dodatne linije, ki bodo razbremenile mesto in bližnja naselja.
- Pri načrtovanju zasnove gospodarske javne infrastrukture je treba zagotoviti, da je le-ta v prostor umeščena tako, da ne prizadene varovanih vrednot in materialne substance kulturne dediščine ter da se hkrati zagotovi tudi njena prostorska integriteta.

Temeljne smeri prometnega povezovanja:

- Dosedanje prometne povezave v občini in povezave s širšim območjem so potekale po cestnem in železniškem omrežju v dveh glavnih smereh: vzhod – zahod kot povezava s sosednjimi občinami, Avstrijo, Madžarsko in Hrvaško ter sever – jug kot povezava s sosednjimi občinami Goričkega, Prlekije in preostalo Slovenijo.
- Nov prometni koridor je začrtan z avtocesto, ki preseka občino v smeri V – Z ter omeji in na novo definira prostorski razvoj mesta Murska Sobota kakor tudi občine na južni strani. Na avtocesto se bo preko priključnih cest navezoval mestni obroč, ki bo obkrožal mesto z vseh štirih strani. Južna obvozna cesta je v prostoru že zgrajena, za južni del vzhodne obvoznice je prostorski akt v izdelavi in sprejemu, saj je že v območju stavbnih zemljišč. Za severni del vzhodne obvoznice in zahodno obvoznico so trase določene, za severno obvozno cesto je podan le idejni koridor.
- Načrtovana je železniška obvozna proga na vzhodni strani mesta ter železniške povezave Murske Sobote z Lendavo in z Avstrijo. Trase so še v fazi načrtovanja, v občinskem prostorskem načrtu jih prikazujemo kot koncept razvoja prometa, brez definirane namenske rabe. Ob križanju pomembnih prometnih koridorjev se bo v prostor umestil prometni terminal, ki prav tako še ni prostorsko določen in je vezan na izbiro variantnih rešitev prometnih koridorjev.

Koncept prostorskega razvoja mesta Murska Sobota:

- Razvojne potrebe mesta Murska Sobota izhajajo iz njegove vloge in funkcije v širšem prostoru. Mesto je opredeljeno kor pomemben regionalni center tudi v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, kar pomeni, da se krepi njegova vloga, vzpodbuja se razvoj delovnih mest in s tem zmanjšuje vsakodnevne migracije, zagotavlja se ugodne bivalne pogoje ter oskrbne, storitvene, poslovne, servisne in druge centralne dejavnosti. Za vse dejavnosti se zagotovijo ustrezne površine. Razvojne potrebe mesta so:
    - zagotoviti površine za centralne dejavnosti ob Noršinski cesti, s čimer se zmanjša površine za načrtovane gospodarske dejavnosti,
    - zaradi zmanjšanja površin ob Noršinski cesti na račun centralnih dejavnosti in zelenih površin ob Ledavi, zagotoviti dodatne površine za gospodarske in poslovne dejavnosti na robovih mesta,
    - zagotoviti dodatne površine za stanovanjsko gradnjo na južni strani mesta,
    - razviti javni potniški promet,
    - ureditev križanja mestnih cest z železnico v skladu s Uredbo o državnem prostorskem načrtu za elektrifikacijo in rekonstrukcijo železniške proge Pragersko–Hodoš (Uradni list RS, št. 51/09),
    - urediti izven nivojsko križanje,
    - urediti obvozne ceste ob mestu za povezavo robnih gospodarskih con, vzpostaviti zeleni sistem mesta, ki vključuje vse obstoječe zelene površine ter načrtovane površine v stanovanjski soseski ob južni obvoznici, zasaditev ob vseh večjih prometnicah, robne gozdne površine in ozelenjena obrežja Ledave in razbremenilnega kanala.
- Cilji prostorskega razvoja mesta Murska Sobota so:

- mesto Murska Sobota ostaja regionalni center,
- ohranja se mestno jedro in zavarovana območja,
- dopolnjuje se funkcijo mesta in podeželja z razvojem dopolnjujočih dejavnosti,
- vzpodbuja se zgostitev v območjih individualne stanovanjske gradnje v mestu,
- zagotovi se dodatna zemljišča za stanovanja na južnem robu mesta in v vseh naseljih,
- zagotovi se površine za razvoj dodatne družbene infrastrukture,
- uredi se promet v mestu in med mestom in naselji,
- izkoristi se bližina avtoceste z razvojem gospodarskih con,
- zagotovi se kvaliteto bivalnega okolja z ustrezno in racionalno infrastrukturno opremljenostjo, z razvito mrežo gospodarskih in storitvenih dejavnosti ter dostopnostjo do družbene infrastrukture,
- izboljša se prometno varnost z ureditvijo kritičnih točk v mestu in ureditvijo obvoznih cest,
- vzpodbuja se rabo obnovljivih virov energije,
- vzpodbuja se racionalno ravnanje z odpadki,
- ustvarja se bivalna in delovna okolja za dvig kvalitete življenja in bivanja (urbana prenova, izboljšanje dostopnosti, ureditev zelenih površin, zagotovitev parkirnih površin, ustrezna razporeditev oskrbnih centrov, ustvarjanje novih delovnih mest),
- zagotovi se opremljenost mesta z javno komunalno infrastrukturo,
- ohrani se prostorsko identiteto mesta, ohrani se mestno jedro, sanira se degradirane mestne površine,
- zagotovi se zemljišča za nadaljnji razvoj,
- sanira in vzpostavi se zeleni sistem mesta,
- zmanjša se porabo energije v javne namene, poveča se rabo daljinskega ogrevanja in uporabo alternativnih energetskih virov.

Koncept prometnega omrežja in javnega potniškega prometa

- **Prometno omrežje**

Z izgradnjo avtoceste je tranzitni promet v celoti usmerjen izven mesta, lokalne ceste in mestne ulice so namenjene lokalnemu in medkrajevnemu prometu. So pa mestne ulice še zmeraj zelo obremenjene, saj poteka transport med krožno razporejenimi poslovnimi conami izključno preko mesta. Za razbremenitev mestnega središča so načrtovane vzhodna, južna, zahodna in severna obvozna cesta, ki tvorijo prometni obroč okrog mesta.

Južna obvoznica je že zgrajena, za vzhodno obvoznico je izdelan podrobni prostorski načrt, saj je trasa že definirana v prostoru. Severni del vzhodne obvoznice in zahodna obvoznica sta izven območja stavbnih zemljišč, trasi se definirata z občinskim prostorskim načrtom. Trasa severne obvoznice je še v proučevanju. Prioritetno se zgradi vzhodna obvoznica.

Nove cestne povezave se načrtujejo za povezovanje posameznih območij v mestu in za povezovanje območij, ki so neposredno vezana na mesto. Definira se jih kot rezervat v prostoru, natančneje bodo določene v izvedbenih aktih.

Od obstoječih cest se zaradi povečanega prometa in zagotovitve varnosti uredi Kopališko in Markišavsko cesto, uredi se tudi vsa križanja cest z železnico kot izven nivojska križanja.

- **Javni potniški promet**

Ohranja se medkrajevni javni potniški promet, razširi se mestna avtobusna linija, ki povezuje bivalna in delovna območja ter območja oskrbnih in družbenih funkcij v mestu. Razvija se postopoma s povezavo ključnih lokacij v mestu in njegovem obrobju. V mestu ostaja tudi avtobusna postaja, za katero pa je v prihodnosti načrtovana selitev na zemljišča ob železniški postaji.

- **Kolesarske poti**

Kolesarske površine v mestu so urejene ob obstoječih ulicah, prav tako so ob javnih cestah urejene kolesarske poti, ki povezujejo mesto z okoliškimi naselji. Nove kolesarske poti se prioritetno uredi ob Kopališki in Markišavski cesti. Z vzpostavitvijo prometa po južni in vzhodni obvoznici se zmanjša promet po mestnem središču, zato se kolesarski promet lahko odvija na cestišču. Mreža kolesarskih in pešpoti poteka tudi vzdolž vseh zelenih in ozelenjenih površin.

Za zmanjšanje prometa po mestu in med posameznimi območji se kolesarske poti urejajo v vseh območjih prioritetno. V mestnem delu se ob teh poteh načrtuje urbano opremo.

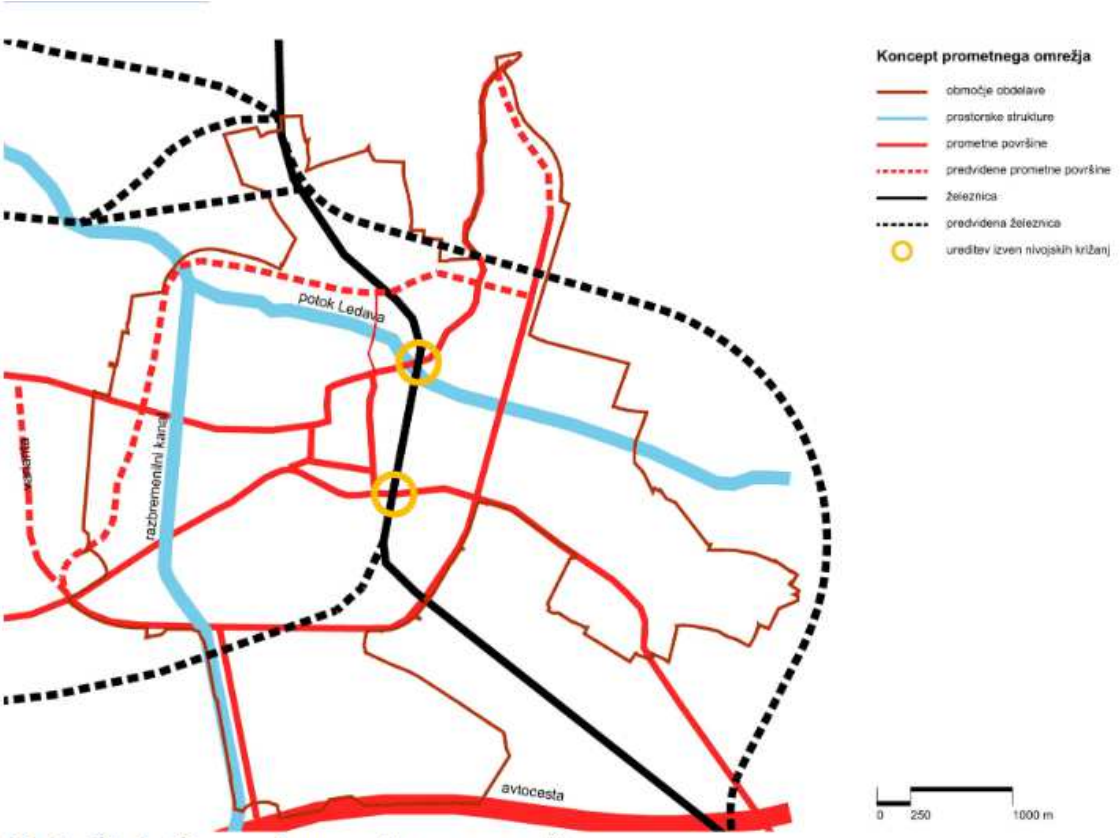
- **Turistične, rekreacijske in pešpoti**

V mestu ni posebnih turističnih ali rekreacijskih poti. Le te se vzpostavijo vzdolž zelenega sistema: po obrežjih vodotokov (Ledava, razbremenilni kanal) in na robovih zelenic ter parkov.

- Železniško omrežje

Ohranja se koridor obstoječe železniške proge za povezavo Lendave z Mursko Soboto. Koridor povezave Murske Sobote in Avstrije še ni določen, v poučevanju pa je več možnih variant.

Za razbremenitev mesta pred hrupom in tresljaji, ki so posledica železniškega prometa se načrtuje obvozna proga za tovorni promet na vzhodni strani naselja Rakičan. Poteka skozi industrijsko cono in se pod Markišavci priključi na obstoječo progo. V ta namen se varuje koridor ob Markišavskem gozdu, pretežni del gozda, ki je v sedanjih planskih aktih občine namenjen za transportno cono pa se vrne v dejansko rabo.



Karta št. 5: Koncept prometnega omrežja

Ocena širšega vpliva OPN in OCPS MS:
Glede na status OPN-ja (iz leta 2016) so v prostoru do danes bili izvedeni že številni ukrepi kot so:
- Zgrajena južna obvoznica,
- Urejena izvennivojska križanja z železniško progo na Panonski ulici in Lendavski ulici
- Urejene kolesarske povezave ob Kopališki ulici
- Urejene kolesarske povezave znotraj mesta Murska Sobota (Cankarjeva ulica, Tomšičeva ulica, Kroška ulica, Gregorčičeva ulica,…),
- Urejena krožna križišča s ciljem izboljšanja prometno varnostnih vidikov (Gregorčičeva ulica),
- Urejen skupni prometni prostor v središču mesta
- Postavljena urbana oprema za kolesarje
- Optimiziran mestni avtobusni promet…

Zasnovan koncept prometnega omrežja in javnega potniškega prometa sledi temeljnim načelom celostnega prometnega načrtovanja. *Namen celostnega prometnega načrtovanja je vzpostavitev sistema za uresničevanje prometne politike v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne povezanosti in varstva okolja. S celostnim prometnim načrtovanjem se prispeva zlasti k:*
- izboljšanju učinkovitosti in uravnoteženosti prometnega sistema in njegovih podsistemov;
- učinkovitejšemu upravljanju prometnega povpraševanja;
- izboljšanju dostopnosti v prometnem sistemu za vse prebivalce zaradi enakovrednega dostopa do dobrin;
- zmanjšanju škodljivih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje zaradi emisij toplogrednih plinov, obremenitev s hrupom in onesnaževanja zraka;
- ohranjanju kulturne dediščine;
- telesni dejavnosti z omogočanjem aktivne mobilnosti;
- izboljšanju kakovosti prometnih omrežij;
- povečanju kakovosti bivanja in prometne varnosti.

Priprava OCPS MS bo upoštevala razvojne usmeritve OPN-ja pri pripravi akcijskega načrta, ki bo vseboval širok nabor ukrepov, razvrščenih po posamezni zvrsti prometa. V skladu z usmeritvami iz OPN-ja bo v novo nastajajoči OCPS poudarek na izgradnji ključne vzhodne obvoznice (razbremenitev severovzhodnega in vzhodnega dela mesta od visokih ciljno-izvornih in tranzitnih prometnih obremenitev), na dograditvi omrežja kolesarskih povezav s ciljem odprave konfliktnih območij in ozkih grl primarno na tranzitnih oseh Martjanci – Murska Sobota – Tišina in Puconci – Murska Sobota – Beltinci, na optimizaciji javnega mestnega prevoza, v katerega morajo biti na učinkovit, dostopen in enakopraven način biti vključena vsa naselja, na širitvi skupnega prometnega prostora v mestnem središču na ostale okoliške ulice in območja s poudarkom na zagotavljanju sodobne infrastrukture za pešce (Kocljeva ulica, del Ulic Štefana Kovača in Slovenske ulice) ter na vzpostavitvi široke palete izobraževalnih in promocijskih aktivnosti s področja trajnostne mobilnosti za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva.

- ***Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota[26]***

Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota je trenutno še aktualni strateški dokument, ki zajema celotno strategijo razvoja prometa. Dokument temelji na Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije in celostnem načrtovanju prometa, ki prinaša dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja trajnostne mobilnosti.

Trenutno aktualna Celostna prometna strategija po posameznem strateškem stebru zajema sledeče število ciljnih vrednosti in ukrepov:

- Celovita promocija pešačenja
  - 7 ciljnih vrednosti
  - 9 ukrepov
- Celovita promocija kolesarjenja
  - 5 ciljnih vrednosti
  - 5 ukrepov
- Privlačen javni potniški promet
  - 5 ciljnih vrednosti
  - 6 ukrepov
- Izboljšanje motoriziranega prometa
  - 8 ciljnih vrednosti
  - 9 ukrepov
- Trajnostno načrtovanje mobilnosti
  - 7 ciljnih vrednosti
  - 7 ukrepov
- SKUPAJ: 32 ciljnih vrednosti in 36 ukrepov

Ocena širšega vpliva CPS MS in OCPS MS:
Izdelava OCPS za Mestno občino Murska Sobota bo izhajala iz predhodne Strategije, kar pomeni, da bo OCPS temeljil na podobnih izhodiščih (osnovni cilj dokumenta, opis metodologije priprave, navedba območja obravnave, upoštevanje vsebin glede današnjih prometnih izhodišč,…), vendar z dodatno podkrepljenimi vsebinami, ki izhajajo iz zahtev novih Nacionalnih smernic za pripravo Občinske celostne prometne strategije (april 2023), iz Prilog nacionalnih smernic (Obvezni kazalniki) in iz pripravljenih Minimalnih standardov za izdelavo OCPS (december 2023).To v praksi pomeni, da bodo v OCPS vključeni povzetki različnih raziskav na področju prometa (anketa o poteh v šolo, anketa o poteh v službo, anketa za splošno javnost, štetje prometa,…) in drugi izsledki izvedenih dogodkov (delavnice javne razprave, intervjuji,…) iz katerih bodo v prvi vrsti oblikovani izhodiščni obvezni kazalniki današnjega stanja, ki bodo nadalje služili tudi za oblikovanje ciljnih vrednosti za posamezno zvrst prometa, ki jih bo mestna občina skušala doseči do konca sedem letnega procesa izvajanja OCPS. Obvezni kazalniki izhodiščnega stanja bodo mestni občini služili za sprotno preverjanje sprememb potovalnih navad širše populacije prebivalstva, saj se bodo enake raziskave morale ponoviti vsako leto.
Neizvedeni ukrepi iz trenutno aktualne CPS bodo na novo preučeni ter bodo vključeni v akcijski načrt. V tem primeru se bo za te ukrepe po potrebi pripravila nova časovnica izvedbe in ponovilo finančno vrednotenje.

[26] Vir: https://murska-sobota.si/sites/default/files/datoteke/Celostna%20prometna%20straegija%20MOMS.pdf

- ***Trajnostna urbana strategija Mestne občine Murska Sobota 2014-2020[27]***

Trajnostna urbana strategija (TUS) je prostorska (teritorialna) strategija za urbana naselja mest v smislu 29. člena evropske Uredbe o skupnih določbah in so pogoj za črpanje sredstev iz mehanizma celostnih teritorialnih naložb. Mestne občine za svoja občinska središča v TUS določajo celostne ukrepe urbanega razvoja za spopadanje z gospodarskimi, okoljskimi, podnebnimi, demografskimi, socialnimi in drugimi izzivi, s katerimi se zasleduje trajnostni razvoj mest.

Do upravičenosti črpanja sredstev za trajnostni urbani razvoj iz mehanizma celostnih teritorialnih naložb (CTN) je v Sloveniji upravičenih 12 mestnih občin, med njimi tudi Mestna občina Murska Sobota.

Območja vlaganj za TUS so mestna naselja in naselja mestnih območij v mestnih občinah. Glede na pregled mestnih naselij in naselij mestnih območij po mestnih občinah (SURS 2013) se je TUS v okviru Mestne občine Murska Sobota izdelal za mesto Murska Sobota in za naselje mestnega območja Černelavci. Mestna občina je pristojna za pripravo in sprejem TUS ter izbor projektov na podlagi TUS.

Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije Mestne občine Murska Sobota je bil izdelan za obdobje 2014-2020, sama veljavnost TUS-a pa je bila junija 2023 na podlagi Sklepa podaljšana do 31. 12. 2023 oziroma do sprejetja nove Trajnostne urbane strategije Mestne občine Murska Sobota.

V pripravi je novelacija Trajnostne urbane strategije Mestne občine Murska Sobota, katero izdeluje Razvojni center Murska Sobota in bi naj bila izdelana do konca septembra 2024. Novi TUS se bo izdelal za mesto Murska Sobota in za vsa naselja v mestni občini.

V okviru izvajanja kohezijske politike se je trajnostni urbani razvoj izvajal z uporabo pristopa CTN, ki je bil podprt s sredstvi naslednjih prednostnih osi, ukrepov in specifičnih ciljev:

1. **prednostna os: Boljše stanje okolja in biotske raznovrstnosti.**
- Ukrepi za izboljšanje urbanega okolja, oživitev mest, sanacijo in dekontaminacijo degradiranih zemljišč (vključno z območji, na katerih poteka preobrazba), zmanjšanje onesnaženosti zraka in spodbujanje ukrepov za zmanjšanje hrupa.
- Specifični cilj: Učinkovita raba prostora v urbanih območjih.

2. **prednostna os: Trajnostna raba, proizvodnja energije in pametna omrežja.**
- Ukrep: Spodbujanje energetske učinkovitosti, pametnega upravljanja z energijo in uporabo obnovljivih virov energije v javni infrastrukturi, vključno z javnimi stavbami in s stanovanjskim sektorjem.
- Specifični cilj: Povečanje učinkovite rabe energije v gospodinjstvih.

3. **prednostna os: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja.**
- Ukrep: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne urbane mobilnosti in z ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi.
- Specifični cilj: Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih (sistem P & R, ureditev varnih dostopov do postaj in postajališč JPP in ureditev parkirišč za kolesa).

Spodaj izsek iz izdelane SWOT analize za področje transporta in informacijsko komunikacijsko tehnologijo

[27] Vir: https://www.murska-sobota.si/sites/default/files/datoteke/Trajnostna%20urbana%20strategija%20Mestne%20ob%C4%8Dine%20Murska%20Sobota.pdf

SWOT analiza **Transport & IKT**

Prednosti	Slabosti
Dostop do 5. prometnega koridorja. Dostop do mednarodnega avtocestnega omrežja. Dostop do železniškega prometa. Kolesarske poti v MOMS. Sprejeta občinska dokumenta: Načrt trajnostne mobilnosti in Načrt za kakovost zunanjega zraka. Mestni avtobus Sobočanec. Letališče Murska Sobota. Park & Ride sistem delno vzpostavljen. Zadostne parkirne površine. Prisotnost e-polnilnic (niso hitre; premalo). Odlična pokritost z mobilnimi omrežji. Optično omrežje. Ulice omogočajo koridorje za pešce. Podvoza pod železnico na glavnih prometnicah. Zadostno število bencinskih črpalk.	Osebna vozila imajo prednost pred pešci, kolesarji in javnim prevozom. Zastarela avtobusna postaja in neopremljena nekatera postajališča. Slabe linijske povezave po mestu, izven mesta in po regiji (avtobus, železnica – javni prevoz) in neustrezen časovni razpored javnega prevoza. Ni direktnih povezav (javni prevoz) v sosednje države. Prepočasna železnica in neustrezna prometna politika države. Nedodelano in nepremišljeno kolesarsko omrežje in poti (koridorji) za pešce. Odsotnost sistema za informiranje in obveščanje. Odsotnost hitrih e-polnilnic v mestu. Odsotnost kolesarnic in izposojevalnic koles (sistem izposoje). Nedodelan sistem Park & Ride (navezava na javni prevoz, kolesa). Odsotnost počivališča za avtodome. Neustrezna pretočnost prometa po mestu. Dotrajana cestna infrastruktura. Umirjanje prometa s hitrostnimi ovirami (ležeči policaji). Pomanjkanje oz. preozki zeleni pasovi ob vpadnicah, obvoznici in avtocesti. Odsotnost superhitrega interneta (optika po celi MOMS). Nezadostno električno omrežje za podporo večjih in več porabnikov (industrija). Spletne strani javnih institucij in e-javne uprave niso prijazne uporabnikom, še posebej slepim in slabovidnim ter gluhim in naglušnim. Pretrgane tradicionalne poti pešcev. Premalo urbane opreme ob koridorjih za pešce in kolesarje (klopi ...). Dovoljena prehitra vožnja skozi mesto in preveč tovornega prometa po mestu. Javni prevoz ni na alternativna goriva.

Priložnosti	Nevarnosti
Geografska lega – umeščenost v širši evropski prostor (povečana dostopnost – logistični potencial). Železniška povezava z Avstrijo – prometno križišče, logistični center. Regijsko središče (prevzemanje iniciative). Majhno mesto in razvoj alternativne (trajnostne) mobilnosti. Razvoj mestnih trgov in ulic (drevoredi, igrala za vse starosti, klopi, dogajanja na odprtem prostoru, večfunkcionalnost prostora). Urbana oprema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo JPP. E-mobilnost. Invalidom in starejšim prijazna mobilnost. Shared space. Razvoj tehnološko naprednih sistemov. Internet strani (za javne storitve). E-znanje in izkušnje. Celostna e-promocija mesta. Odprtost mesta za nove ideje in nove tehnologije. Hitra uvedba novih tehnologij (odzivnost mesta na nove tehnologije). Izobraževanje in izpopolnjevanje za nove tehnologije za uporabnike vseh starosti. Ustrezneje urejen mestni javni prevoz oz. mestni avtobus Sobočanec (multifunkcionalna vozovnica in multimodalnost, krajšanje intervalov, on-line info, nova postajališča, možnost prestopa). Kombinirani (multimodalen) transport – kolo – avtobus – železnica – preselitev avtobusne postaje k železnici za medregijski transport. Modernizacija Letališča Murska Sobota. Kartica ugodnosti za javne storitve (»Sobočanka«). Spreminjanje (vsakodnevnih) potovalnih navad v smeri trajnostne mobilnosti in povečevanja zdravja (ozaveščanje oz. motiviranje).	Prilagajanje in ohranjanje infrastrukture osebnim motornim vozilom (OMV) – ohranjanje dosedanjih vrednot (OMV kot edino prevozno sredstvo). Ne bo investiranja v prometno infrastrukturo. Ne bomo zagotavljali zadovoljive mobilnosti za vse ljudi. Neučinkovita infrastrukturna oskrba gospodarstev. Neracionalna uporaba prometne infrastrukture. Zanemarjanje varnosti v cestnem prometu. Nadaljevanje neoptimalnega načina umirjanja prometa. Informacijska in tehnološka nepismenost. Ne bo investiranja v IKT infrastrukturo. Povečevanje oz. ohranjanje nepotrebnih potovanj kot posledica neustrezne umeščenosti (prostorsko načrtovanje). Bodoče obvoznice bodo spodbudile dodatna potovanja z OMV. Novi prostori v mestu ne bodo ustrezali potrebam mesta in vsem skupinam prebivalstva. Hitro uvajanje novih tehnologij ne bo zadosti premišljeno. Ne bomo spodbujali trajnostne mobilnosti, ampak samo spreminjal infrastrukturo. Spodbujanje razvoja in uporabe trajnostne mobilnosti ne bo spremljalo restriktivno doziranje motornega prometa v mirovanju. Razvoju letališča ne bo sledila primerna turistična, rekreativna, kulturna ipd. ponudba.

Cilji TUS-a za področje trajnostne mobilnosti:

Hoja, kolesarjenje, avtobusni promet, železniške povezave in uporaba avtomobila v mestu se morajo medsebojno podpirati in dopolnjevati. Sistem javnega prevoza mora biti prilagojen potrebam uporabnikov, tako časovno kot cenovno. Poleg tega integrirani pristop k reševanju izzivov mobilnosti združuje še: spremembo obnašanja ljudi v prometu in njihovem načinu življenja; tehnološke izboljšave za povečanje učinkovitosti s hkratnim zmanjševanjem okoljskih učinkov in izboljšano varnostjo; cene, ki

vključujejo resnične stroške transporta. Trajnostna mobilnost pomeni, da se vsi prihodnji projekti v mestu podrejajo pešcu, kateremu sledijo kolesar, uporabnik električnih vozil, javni prevoz ter nazadnje avtomobil. Vodilo trajnostne mobilnosti je zadovoljiti potrebe vseh ljudi po mobilnosti in obenem zmanjšati promet. Temeljni cilji prometne politike so:

- Zagotavljanje zadovoljive mobilnosti.
- Učinkovita oskrba gospodarstva.
- Racionalna uporaba prometne infrastrukture.
- Varnost in učinkovitost prometnega sistema.
- Varovanje naravnega in kulturnega okolja.
- Smotrna raba javnih financ.
- Zvišanje dodane vrednosti storitev.
- Zaposlovanje v prometnih dejavnostih.

Specifični cilji:

- *Specifični cilj 1: Povečanje prometa po mestu z uporabo koles, električnih vozil in javnega potniškega prometa ter s hojo.*
- *Specifični cilj 2: Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.*
- *Specifični cilj 3: Večja pretočnost prometa po mestu.*
- *Specifični cilj 4: Intermodalnost in spodbujanje medregionalnega in čezmejnega JPP.*

Kazalniki:

- *Izgradnja vzhodne in zahodne obvoznice do leta 2022.*
- *Izboljšanje cestnih povezav v mestu in odprava prometnih zamaškov.*
- *Odstotek prehoda na alternativni način gibanja.*
- *Število kolesarjev, potnikov, uporabnikov električnih vozil, pešcev.*
- *Znižanje emisije CO2 iz osebnega avtomobilskega prometa.*
- *Delež potniških kilometrov v železniškem prevozu od kopenskega prevoza, predvsem na relacijah Murska Sobota–Ljutomer in Murska Sobota–Ljubljana.*
- *Delež potniških kilometrov v avtobusnem prevozu od kopenskega prevoza.*

Potrebne aktivnosti:

- *Novelacija načrta trajnostne mobilnosti.*
- *Izpolnitev vrzeli v obstoječem infrastrukturnem omrežju mestnega središča za trajnostno mobilnost.*
- *Izvajanje ukrepov trajnostne parkirne politike (Park & Ride, modra cona z omejenim časom parkiranja, sistem kolesarnic in izposojevalnic koles, e-kolesarnice in polnilnice, nove transportne linije mestnega avtobusa Sobočanec itd.).*
- *Testno omejevanje prometa v mestnem središču za osebni promet.*
- *Izdelava koncepta zelene mestne logistike in testiranje koncepta.*
- *Priprava koncepta in uvedba IKT za učinkovito upravljanje mobilnosti v mestu.*
- *Priprava serije izobraževalno-ozaveščevalnih aktivnosti pred uvedbo testnih in trajnih vsebin.*
- *Vzpostavitev zelenih pasov ob avtocesti in obvoznici.*

Cilj Mestne občine Murska Sobota do leta 2022:

- *Povečanje števila potnikov na mestnem avtobusu Sobočanec.*
- *Povečanje števila kolesarjev.*
- *Povečanje števila pešcev.*
- *Povečanje števila uporabnikov e-vozil.*
- *Izboljšanje zraka v mestu in zmanjšanje emisij CO_2 in PM10.*
- *Povečanje števila meščanov uporabnikov železniškega in avtobusnega prevoza v medkrajevnem in medregionalnem prevozu.*
- *Zasajeni zeleni pasovi ob avtocesti in obvoznici.*

Predvideni ukrepi iz izvedbenega dela načrta TUS za obdobje 2014 – 2020 (s Sklepom podaljšano do sprejetja novega TUS-a):

- *Prenova mestnega središča – 1. faza.*
- *Prenova mestnega središča – 2. faza.*
- *Urejanje kolesarskih povezav – 1. faza.*
- *Urejanje kolesarskih povezav – 2. faza.*
- *Rekonstrukcija občinskih cest.*
- *Urejanje pločnikov v mestnih naseljih.*
- *Polnilnice za električna vozila.*
- *Južna in vzhodna obvoznica.*
- *Zahodna obvoznica.*
- *Ureditev krožnih križišč na glavnih prometnicah.*
- *Ureditev Gajeve ulice v Černelavcih.*
- *Zeleni pasovi ob avtocesti.*
- *Ureditev letališča Murska Sobota*

Ocena širšega vpliva *Trajnostne urbane strategije MO MS* in OCPS MS:
OCPS bo v občini glavni dokument na temo načrtovanja novih prometnih ureditev in upravljanja s prometom. Trajnostna urbana strategija se smatra kot alternativni strateški dokument. V pripravi je nova Trajnostna urbana strategija za obdobje do leta 2035, tako da bo pokrivala EU finančno perspektivo 2021-2027 in še del naslednje finančne perspektive. Novi TUS bo v primerjavi s predhodno Trajnostno urbano strategijo pokrival mesto Murska Sobota ter vsa naselja v občini in bo tudi podlaga za prijave in črpanje EU in drugih nepovratnih sredstev.

Korelacija trenutno še veljavnega TUS napram OCPS je ta, da je OCPS eden izmed pomembnejših podzvrsti razvoja urbanega območja, ki se osredotoča na celotno območje občine. V OCPS bodo navedeni strateški cilji, ciljne vrednosti in konkretni ukrepi, kar pomeni, da je metodologija priprave OCPS precej podobna metodologiji priprave TUS-a, s to razliko, da se pri pridobivanju vhodnih podatkov za izdelavo OCPS gre v večje podrobnosti kot so izvedba raznoraznih anketnih raziskav s področja potovalnih navad različnih ciljnih in starostnih skupin prebivalstva, izvedba intervjujev, delavnic, javnih razprav in podobno. Torej niz dogodkov preko katerih se pride do ključnih vhodnih informacij glede dejanskih potreb občanov po prometnih ureditvah ter za namene oblikovanja ključnih kazalnikov in ciljnih vrednosti. Predvsem zastavljeni kazalniki in oblikovane ciljne vrednosti bodo v OCPS mestni občini omogočali spremljanje napredka izvajanja ukrepov iz OCPS.

Bodo pa vsebinska izhodišča in usmeritve na področju bodočega prometnega načrtovanja in upravljanja s prometom v obeh strateških dokumentih usklajene.

- ***Dvoletni proračun (2024-2025) Mestne občine MS[28]***

V letu 2024 se med največje projekte s področja prometa uvrščajo rekonstrukcija Noršinske ceste – faza 1, od skupno treh. V sklopu rekonstrukcije ceste so načrtovane tudi kolesarske površine, ki bodo povezale med sabo mesto Murska Sobota in naselje Rakičan. Prav tako se načrtuje izgradnja novega kolesarskega mostu čez reko Ledava v naselju Polana, izgradnja pump track proge, urejanje javnih

[28] Vir: https://www.murska-sobota.si/mestna-obcina/proracun

zelenih površin, izvedba strokovne analize optimizacije izvajanja mestnega prevoza potnikov Sobočanec in financiranje storitev mestnega potniškega prometa Sobočanec.

Načrtuje se izdelava načrtov in druge projektne dokumentacije ter nakupi zemljišč za ureditev Zvezne ulice (s ciljem zagotoviti varno pot pešcem in kolesarjem), za rekonstrukcijo kolesarske steze M. Sobota – Rakičan (1. faza), za celovito prenovo Trstenjakove ulice (med OŠ II in OŠ III) s poudarkom na umestitvi kolesarske povezave, za ureditev pločnika na Ulici Jožefa Benka, za ureditev Kranjčeve in Gajeve ulice v naselju Černelavci v kolesarsko ulico, za ureditev kolesarske povezave ob ulici Štefana Kovača – južni del od TC Maksimus do SPTŠ, za ureditev kolesarske povezave ob Tišinski ulici čez razbremenilni kanal, za ureditev kolesarske steze v naselju Satahovci, za ureditev kolesarske povezave Bakovci – Dokležovje, za ureditev vzhodne obvozne ceste mesta Murska Sobota do leta 2027 (državna prioriteta), za izvedbo krožnega križišča v naselju Černelavci in za rekonstrukcijo regionalne ceste skozi naselje Markišavci.

V letu 2025 se med največje projekte s področja prometa uvrščajo izgradnja kolesarske povezave med naseljema Dokležovje (Občina Beltinci) in Bakovci, rekonstrukcija Noršinske ulice – faza 1. v okviru katere so načrtovane tudi površine za kolesarje, rekonstrukcija regionalne ceste skozi naselje Markišavci z umestitvijo površin za pešce in kolesarje, ureditev postajališč za avto domove ob Soboškem jezeru, izvedba krožnega križišča v naselju Černelavci, urejanje javnih zelenih površin in financiranje storitev mestnega potniškega prometa Sobočanec ter promocijske aktivnosti spodbujanja kolesarjenja po mestu.

Načrtuje se izdelava načrtov in druge projektne dokumentacije ter nakupi zemljišč za rekonstrukcijo Noršinske ulice – faza 2., za ureditev kolesarske povezave ob Tišinski ulici (čez razbremenilni kanal), za ureditev Kranjčeve in Gajeve ulice v naselju Černelavci v kolesarsko ulico, za celovito prenovo Trstenjakove ulice (med OŠ II in OŠ III) s poudarkom na umestitvi kolesarske povezave, za ureditev kolesarske povezave ob ulici Štefana Kovača – južni del od TC Maksimus do SPTŠ, za ureditev kolesarske steze v naselju Satahovci, za ureditev vzhodne obvozne ceste mesta Murska Sobota do leta 2027 (državna prioriteta)

Ocena širšega vpliva dvoletnega proračuna 2024-2025 in OCPS MS:
Načrtovane investicije v prometno infrastrukturo bodo v večji meri upoštevane v pripravi akcijskega načrta.

- ***Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN)[29]***

Zakon ureja cilje in načela celostnega prometnega načrtovanja, vrste celostnih prometnih strategij, njihovo vsebino in postopek priprave, presojo kakovosti ter povezovanje prometnega in prostorskega načrtovanja. Zakon določa tudi pravila o sofinanciranju ukrepov celostnega prometnega načrtovanja in finančnih spodbudah za izvajanje ukrepov na podlagi tega zakona ter pristojnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja.
Namen celostnega prometnega načrtovanja je vzpostavitev sistema za uresničevanje prometne politike v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne povezanosti in varstva okolja.

Ocena širšega vpliva ZCPN in OCPS MS:
OCPS za Mestno občino Murska Sobota bo pripravljen v skladu s krovnim zakonom za področje celostnega prometnega načrtovanja. Področja kot so aktivna mobilnost, upravljanje mestne logistike in parkirna politika bodo deležne posebne pozornosti ter se bodo na podlagi vseh zaznanih potreb in pobud prebivalstva oblikovali smiselni ukrepi za njihovo integracijo v OCPS.

[29] Vir: https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607

12. POROČILO O IZVEDENIH TERENSKIH OGLEDIH

»ZAPISNIK IZVEDBE TERENSKIH OGLEDOV«

Terenski ogledi, ki so se ga udeležili predstavniki naročnika MO Murska Sobota in izdelovalca, so bili izvedeni od 27.3. do 29.3. 2024 in so zajemali podrobne terenske oglede infrastrukture in poteka peš in kolesarskega prometa, ureditve postajališč javnega potniškega prometa, cestnega omrežja, ureditve parkirišč in ostalih prometnih ureditev v občini.

Podrobno so se ogledala naslednja območja znotraj občine:

- območje mestnega jedra Murske Sobote,
- širše območje mesta Murska Sobota z območjem Expano,
- območje naselij Nemčavci, Polana, Veščica, Kupšinci, Rakičan, Bakovci, Krog, Satahovci in Pušča.

V sklopu ogledov se je izdelala foto dokumentacija obstoječega stanja (okrog 600 fotografij različnih prometnih situacij in območij). Ugotovitve terenskih ogledov so podrobneje podane v poročilu, ki obravnava tudi analizo obstoječega stanja – *Točka 1 tega poročila*, v sklopu izdelanega gradiva za delavnico z ožjo delovno skupino – *Točka 12 tega poročila* in v sklopu sestanka z vodstvom občine glede predstavitve ključnih ugotovitev – *Točka 14 tega poročila*.

Zapisal:
mag. Matej Dobovšek

Foto dokumentacija izvedenih terenskih ogledov





13. POROČILO O IZVEDENI DELAVNICI OŽJE DELOVNE SKUPINE IN PREDSTAVNIKOV ODDELKOV NA OBČINI – ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

»ZAPISNIK IZVEDBE DELAVNICE«

Datum sestanka: 22. 4. 2024 ob 8:30h

Kraj sestanka: Sejna dvorana MO Murska Sobota

Tema: **Delavnica o analizi obstoječega stanja, ključnih izzivov in priložnosti – ožja delovna skupina**

Delavnica je potekala v organizaciji izdelovalca OCPS. Delavnice so se udeležili člani ožje delovne skupine, ki aktivno sodeluje pri izdelavi OCPS. Dnevni red delavnice je bil sledeči:

- *predstavitev poteka izdelave OCPS iz vidika metodologije*
- *analiza obstoječega stanja na področju, ključnih izzivov in priložnosti:*
    - demografija,
    - prometni podatki (števci prometa v okolici),
    - stanje ureditve po posameznih prometnih zvrsteh s poudarkom na peš, kolesarskem in javnem potniškem prometu,
    - prometna varnost in analiza nesreč na območju občine,
    - zdravstveni kazalci
    - kreiranje vizije in ciljev na podlagi obstoječega stanja.

Podrobnejša vsebina je razvidna v ločeno izdelanem sinteznem gradivu *Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti.*

Delavnica je trajala približno dve uri. V sklopu delavnice je bilo pridobljeno niz pomembnih podatkov, mnenj in sugestij, ki bodo pomembno vplivali na vsebino občinske prometne strategije v pripravi.

Zapisal:
mag. Matej Dobovšek

Lista prisotnosti

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

lineal

Lista prisotnosti udeležencev

Vrsta sestanka	1. DELAVNICA Z OŽJO DELOVNO SKUPINO
Datum	22. APRIL 2024
Št. projekta	OCPS MURSKA SOBOTA

Zap. št.	Ime in priimek	Podjetje	Mobilni telefon	E-pošta	Podpis
1.	ZLATKO MESARIĆ	LINEAL DOO	041-861-047	zlatko.mesaric@lineal.si	
2.	MATJ [illegible]	MOMS	02 521 1658	[illegible]	
3.	ANGELCA DOKL-MIR	MOMS	02/525 16 22	angelca.dokl.mir@murska-sobota.si	
4.	SILVIA KOUTEC	MOMS	02/535 16 63	Silvija.kouter@murska-sobota.si	
5.	DUŠAN HAUKO	MOMS	041311742	Dušan.Hauko@murska-sobota.si	
6.	BORUT SLAVIČ	MOMS		borut.slavic@murska-sobota.si	
7.	VIDA LUKAČ	MOMS	031 323 555	vida.lukac@murska-sobota.si	
8.	MATEJ DOBOVIČEK	LINEAL	040 324 198	matej.dobovicek@lineal.si	

Fotografije dogodka





Priloga k delavnici – PP Predstavitev z naslovom »Prometna izhodišča MO Murska Sobota«, ki so bila objavljena tudi na spletni strani občine:

https://www.murska-sobota.si/sites/default/files/2024-06/prometna_izhodisca_mo_murska_sobota_-_predstavitev_za_javne_razprave.pdf

PP predstavitev »Prometna izhodišča MO Murska Sobota« je bila uporabljena tudi na vseh javnih razpravah v sklopu predstavitve namena in ciljev OCPS ter z namenom prikaza nekaterih izhodišč današnjega stanja na področju prometa.

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

Sofinancira Evropska unija

I FEEL SLOVENIA

lineal

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA

Mestna občina
MURSKA SOBOTA

„PROMETNA IZHODIŠČA – STANJE DANES“



VSEBINA

1. DEMOGRAFSKI KAZALNIKI
2. POTOVALNI VZROKI
3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MO MURSKA SOBOTA
4. KAKOVOST BIVALNEGA OKOLJA

© Lineal d.o.o.

1. DEMOGRAFSKI KAZALNIKI_1/2

DEMOGRAFSKI PODATKI ZA MESTNO OBČINO MURSKA SOBOTA	(LETO 2023)	(LETO 2013)
POVRŠINA (KM²)	64,4	64,4
ŠTEVILO NASELIJ	12	12
ŠTEVILO PREBIVALCEV	18.651	19.188
STAROST OD 0-14 LET	2.323 (12,5 %)	2.417 (12,6 %)
STAROST OD 15-64	11.293 (60,5 %)	13.072 (68,1 %)
STAROST NAD 65 LET	5.035 (27,0 %)	3.699 (19,3 %)
MOŠKI	9.008	9.099
ŽENSKE	9.643	10.089
ŠTEVILO GOSPODINJSTEV	7.980*	7.747*
POVPREČNA VELIKOST GOSPODINJSTVA	2,3*	2,5*
POVPREČNA STAROST PREBIVALCEV (LETA)	47,6	44,5
SKUPNI NARAVNI PRIRAST NA 1.000 PREBIVALCEV	-5,2**	-3,7
SKUPNI SELITVENI PRIRAST NA 1.000 PREBIVALCEV	12,1**	-5,4
GOSTOTA NASELJENOSTI (PREB/KM²)	289,8	298

** - podatkov za leti 2013 in 2023 ni, zato so upoštevani podatki za leti 2021 oziroma 2011.*
*** - podatka za leto 2023 ni, uporabljen je bil podatek za leto 2022.*

Število prebivalcev se je v zadnjih 10-ih letih zmanjšalo za 2,8 %.

Izhajajoč iz demografskih podatkov gre v primeru Mestne občine Murska Sobota za mestno občino z visoko gostoto naseljenosti, saj na kvadratnem kilometru površine prebiva 290 prebivalcev, kar je precej več kot znaša povprečna gostota prebivalstva v Sloveniji (104,6 preb./km²).

Opazen je trend staranja prebivalstva, saj se je v zadnjih desetih letih povprečna starost prebivalstva povečala za več kot 3 leta. Leta 2023 je v primerjavi z letom 2013 opazen trend povečanja deleža ljudi starih nad 65 let (povečanje za 7,7 %) ter trend zmanjšanja deleža ljudi starih med 15 in 64 letom (znižanje za 7,6 %).

© Lineal d.o.o.

1. DEMOGRAFSKI KAZALNIKI_2/2

DEMOGRAFSKI PODATKI	MESTO MURSKA SOBOTA (2023/2013)	BAKOVCI (2023/2013)	RAKIČAN (2023/2013)	ČERNELAVCI (2023/2013)
POVRŠINA (KM²)	14,5	9,0	9,2	2,2
ŠTEVILO PREBIVALCEV	11.190 / 11.427	1.430 / 1.492	1.402 / 1.567	1.256 / 1.291
STAROST OD 0-14 LET	1.340 / 1.360	183 / 188	174 / 177	149 / 186
STAROST OD 15-64	6.658 / 7.757	902 / 1.055	792 / 935	763 / 938
STAROST NAD 65 LET	3.192 / 2.310	345 / 249	436 / 455	344 / 167
MOŠKI	5.270 / 5.295	727 / 759	691 / 732	629 / 629
ŽENSKE	5.920 / 6.132	703 / 733	711 / 835	627 / 662
ŠTEVILO GOSPODINJSTEV	5.173 / 5.090*	573 / 546*	476 / 451 *	487 / 433*
POVPREČNA VELIKOST GOSPODINJSTVA	2,1 / 2,3*	2,6 / 2,7*	2,6 / 2,8*	2,6 / 2,9*
POVPREČNA STAROST PREBIVALCEV (LETA)	48,3 / 44,2	46,7 / 43,2	49,7 / 48,4	47 / 41,8
GOSTOTA NASELJENOSTI (PREB/KM²)	772,4 / 788,8	159,7 / 166,3	152,5 / 170,2	561,4 / 577

** - podatkov za leti 2013 in 2023 ni, zato so upoštevani podatki za leti 2021 oziroma 2011.*

V mestu Murska Sobota živi 60 % celotnega prebivalstva, vsled temu je gostota naseljenosti izredno visoka in znaša kar 772,4 preb/km².

Največje znižanje števila prebivalcev v zadnjih desetih letih je opazno v primeru naselja Rakičan, kjer je število prebivalcev upadlo za dobrih 10,5 %. V primeru samega mesta Murska Sobota in ostalih naselij se upad števila prebivalstva prav tako zaznava, vendar so ta precej nižja. V mestu Murska Sobota je število prebivalcev v zadnjih desetih letih upadlo za dobra 2 %.

Povprečna starost prebivalcev se je v zadnjih desetih letih najbolj dvignila v primeru naselja Černelavci in sicer za dobrih 5 let. Večji dvig povprečne starosti prebivalstva beleži tudi mesto Murska Sobota, kjer se je povprečna starost prebivalcev v zadnjih desetih letih povečala za dobre 4 leta.

© Lineal d.o.o.

2. POTOVALNI VZROKI

- **Delovni procesi,**
- **Izobraževalni procesi,**
- **Procesi uporabe javnih storitev (v primeru MO Murska Sobota izraziteje zdravstvenih storitev) in**
- **Nakupovalni procesi**

predstavljajo jedro vseh generiranih prometnih obremenitev v Mestni občini Murska Sobota.

© Lineal d.o.o.

2. POTOVALNI VZROKI – DELOVNI PROCESI_1/2

DNEVNE DELOVNE MIGRACIJE

MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA	Delovno aktivno prebivalstvo občine	Število delovnih mest v občini	Število prebivalcev, ki delo opravljajo znotraj občine	Število prebivalcev, ki so zaposleni v drugi občini	Delovni migranti iz drugih občin, ki delo opravljajo v občini	Indeks delovne migracije
	6.952	12.812	4.068 58,5 %	2.884 41,5 %	8.744	184,3

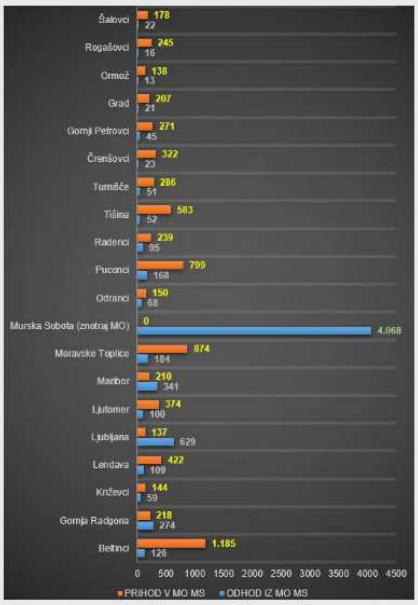
Leta 2022 je bilo v Mestni občini Murska Sobota 6.952 delovno aktivnega prebivalstva (brez kmetov). Od tega jih 4.068 delo opravlja znotraj svoje občine, kar znaša 58,5 % vseh zaposlitev, medtem ko je delo v drugih občinah opravljalo 2.884 zaposlenih oziroma 41,5 % vseh delovno aktivnih prebivalcev.

Za Mestno občino Murska Sobota je značilno, da ima več delovnih mest, kot pa ima delovno aktivnega prebivalstva, zaradi česar je indeks delovne migracije večji od 100 in znaša kar 184,3, kar pomeni, da je delovnih mest za kar 84,3 % več, kot je pa delovno aktivnega prebivalstva v občini.

Glede na število delovnih mest v občini (12.812), kar 68 % vseh zaposlenih prihaja na delovna mesta iz drugih sosednjih občin in drugih bolj oddaljenih občin.

© Lineal d.o.o.

2. POTOVALNI VZROKI – DELOVNI PROCESI_2/2



Vse te znane delovne migracije najbolj vplivajo na nastanek prometnih tokov, ki so tako na dnevni ravni tekom delovnika najbolj izraziti na povezavah:

- Beltinci – Rakičan – M. Sobota,
- Čarda (Puconci/Moravske Toplice) – M. Sobota,
- Radenci – Tišina – M. Sobota,
- Gederovci/Polana – Černelavci – M. Sobota, in na vseh navedenih povezavah tudi v obratni smeri.
- Močni prometni tokovi pa nastajajo tudi znotraj same občine med naselji in mestom, kjer se nahajajo glavni in obenem največji generatorji prometa v sami občini.

© Lineal d.o.o.

2. POTOVALNI VZROKI – IZOBRAŽEVALNI PROCESI

IZOBRAŽEVALNI PROCESI		
PO POSAMEZNEM PODROČJU (ŠOLSKO LETO 2022/2023)	**Predšolska vzgoja**	
	Število vseh enot	10
	Število vseh vključenih otrok, po občini zavoda	658
	Število vključenih otrok, s prebivališčem v MO MS	576
	Skupni delež vključenih otrok v vrtcih, s prebivališčem v MO MS	83,50 %
	Osnovnošolsko izobraževanje	
	Število vseh šol in podružnic, vključno z zavodi za otroke s posebnimi potrebami	7
	Število vseh učencev skupaj	1.739
	Od tega število učencev s posebnimi potrebami	72
	Srednješolsko izobraževanje	
	Število dijakov po občini stalnega prebivališča	608
	Število dijakov na 1.000 preb.	32,6
	Višješolsko izobraževanje	
	Število študentov	612
	Število študentov na 1.000 preb.	33
	Število diplomantov	134
	Število diplomantov na 1.000 preb.	7,2

Ocenjuje se, da je 19 % celotnega prebivalstva mestne občine neposredno vključenega v izobraževalne procese (predšolski otroci, učenci, dijaki, študentje, diplomanti). Posredno pa kar do 40 % celotnega prebivalstva predvsem na račun vključenosti staršev in skrbnikov pri zagotavljanju ustrezne mobilnosti.

Izobraževalni procesi se poleg delovnih procesov prištevajo med najpogostejše razloge za nastanek dnevnih migracij.

Sicer ne generirajo tako izrazitih prometnih tokov kot jih generirajo delovni procesi, pa vendar se v splošni družbi zaznavajo kot eden izmed ključnih generatorjev prometa.

Prevozi predšolskih otrok v vrtce, prevozi šoloobveznih otrok v šolo, prevozi dijakov in študentov so evidentirani kot najpogostejše razlogi za potovanje iz naslova izobraževalnih procesov.

In ker potovanja pretežno slonijo na zasebnem motoriziranem prometu se v okolici vrtcev in šol pojavljajo v urnih konicah večja zgoščevanja prometa in prometni zamaški, ki nastajajo kot posledica parkiranja vozil in odlaganja otrok neposredno pred vhodi v javne izobraževalne ustanove.

© Lineal d.o.o.

2. POTOVALNI VZROKI – UPORABA JAVNIH STORITEV





Vir: fotografije Lineal d. o. o.

Kot tretji najpogostejši razlog za nastanek prometnih tokov je uporaba javnih storitev. Izstopa uporaba javnih zdravstvenih storitev.

1. Splošna bolnišnica Murska Sobota

- **Ozemeljsko pokriva 27 občin s 125.000 prebivalci. Na letni ravni v ABO (akutna bolnišnična obravnava) sprejme preko 17.700 bolnikov, v specialističnih ambulantah 170.000 bolnikov ter na diagnostičnih preiskavah preko 76.000 pacientov. Okrog 10.000 pacientov se sprejme še na dispanzerju za ženske ter na fizioterapiji. Na letni ravni bolnišnica sprejme tako preko 270.000 pacientov.**
- 1.200 zaposlenih.
- Analitična ocena: **dnevno v bolnišnico na različne preglede in preiskave prihaja med 400 in 800 uporabnikov.**

2. Zdravstveni dom Murska Sobota

- Deluje na območju 12-ih občin ustanoviteljic in **skrbi za 59.700 prebivalcev naseljenih na 692 km²**.
- 401 zaposlenih.
- Analitična ocena: **dnevno v zdravstveni dom na različne preglede in preiskave prihaja med 200 in 400 uporabnikov oziroma pacientov**.

© Lineal d.o.o.

2. POTOVALNI VZROKI – NAKUPOVALNI PROCESI





Vir: Fotografije Lineal d. o. o.

In kot četrti najpogostejši razlog za nastanek prometnih tokov so nakupovalni procesi, ki so načeloma prisotni vse dni v tednu, z nekoliko večjo intenziteto ob koncu tedna (petek in sobota).

Mesto Murska Sobota ima opravka s **skoncentrirano trgovsko ponudbo** predvsem na obrobju mesta (širše območje okrog BTC, območje okrog Maximus), kjer so zrastla velika regionalna trgovska središča, ki generirajo velike prometne obremenitve tekom celega tedna, razen ob nedeljah in praznikih, ko so trgovine v skladu z Zakonom o trgovinah zaprte.

V mestu Murska Sobota se v bližini večjih stanovanjskih območij (Lendavska ulica, Ulica Štefana Kovača, Trstenjakova ulica, Cankarjeva ulica,..) nahajajo manjši supermarketi in trgovine ter posamezne storitvene dejavnosti, ki zagotavljajo osnovno oskrbo prebivalstva v teh območjih brez potreb po potovanjih v večje trgovske centre na obrobje mesta.

© Lineal d.o.o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA

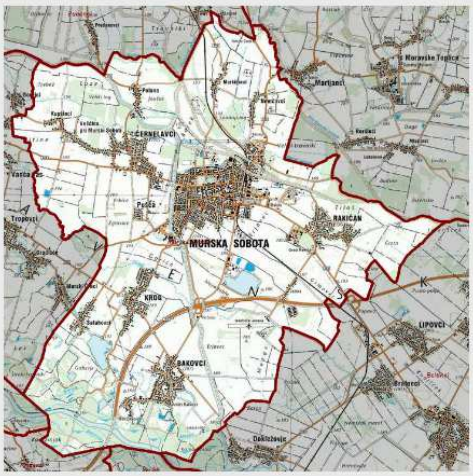
SPLOŠNA OCENA:

Mestna občina Murska Sobota je prometno dostopna in razmeroma dobro povezana s sosednjimi občinami in regijami.

Da pa se lahko podajo ključne ugotovitve današnjega stanja prometa, pa je bilo potrebno opraviti kvantitativni pregled trenutnih razmer na pomembnih razvojnih področjih (stanje prometa, dostopnost storitev in infrastrukture, storitve javnega potniškega prometa, …) in ločeno po posamezni zvrsti prometa.

© Lineal d.o.o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „CESTNI PROMET – PROMETNO OMREŽJE“



Dolžina državnega cestnega omrežja: **32,82 km**
Dolžina občinskega cestnega omrežja: **153,14 km**
Gostota vseh javnih cest: **2,66 km/km²**

Mestna občina Murska Sobota ima dostopnost do ostalih sosednjih občin in nadalje do preostalega slovenskega prostora urejeno preko kakovostnih cestnih povezav. Mestna občina Murska Sobota je tako intenzivno vpeta v prometno okolje, kjer se skozi njo preko državnih cestnih povezav ter preko številnih občinskih cest odvija tako notranji, izvorno-ciljni kakor tudi tranzitni promet.

Mestna občina Murska Sobota kot ostale pomurske občine, ki se razprostirajo v neposredni bližini avtoceste A5, ki poteka na povezavi »Maribor (Dragučova) – Lenart – Murska Sobota – Lendava – Pince« spada med tiste občine v Sloveniji, ki imajo relativno dobro dostopnost do državnega avtocestnega omrežja.

© Lineal d.o.o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „CESTNI PROMET – STOPNJA MOTORIZACIJE“

CESTNA VOZILA V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA (2022/2012)

VRSTA VOZILA	Motorna vozila	2022	2012	Razlika
	Kolesa z motorjem	580	327	+ 77 %
	Motorna kolesa	569	467	+ 22 %
	Osebna vozila in specialna osebna vozila	10.553	9.635	+ 9 %
	Avtobusi	73	72	+ 1 %
	Tovornjaki	928	725	+ 28 %
	Delovna motorna vozila	90	66	+ 36 %
	Vlačilci	39	25	+ 66 %
	Specialni tovornjaki	90	86	+ 5 %
	Traktorji	740	745	- 1 %
	SKUPAJ	**13.662**	**12.148**	**+ 12 %**
	Priklopna vozila			
	Priklopniki	196	140	+ 40 %
	Polpriklopniki	44	23	+ 91 %
	Bivalni priklopniki	46	35	+ 31 %
	Traktorski priklopniki	203	173	+ 17 %
	SKUPAJ	**489**	**371**	**+ 32 %**

Delež registriranih cestnih vozil na območju mestne občine se z leti povečuje. S področja motornih vozil je največji poskok med leti 2012 in 2022 bil zaznan med kolesi z motorjem, katerih število se je v desetih letih povečalo za 77 %. Število osebnih vozil se je povečalo za 9 %. Z večanjem števila registriranih cestnih vozil ter na račun zniževanja števila prebivalcev se povečuje stopnja motorizacije.

S področja priklopnih vozil je največji poskok med leti 2012 in 2022 bil zaznan med polpriklopniki, katerih število se je v desetih letih povečalo za 91 %.

STOPNJA MOTORIZACIJE

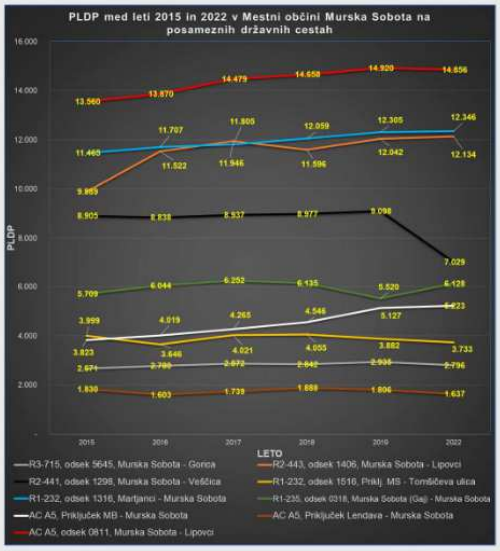
VOZILA	Mestna občina Murska Sobota (2022/2012)	Slovenija (2022/2012)
	563 / 499	571 / 518
	POVPREČNA STAROST VOZIL	
	10,4 / 8,5	10,9 / 8,7

Stopnja motorizacije na območju mestne občine znaša 563 vozil na 1000 prebivalcev, kar je nekoliko manj od slovenskega povprečja, ki znaša 571 vozil na 1000 prebivalcev (- 1,5 %).

Leta 2012 je v območju Mestne občine Murska Sobota živelo dobrih 19.100 prebivalcev, kar je več kot jih živi danes (18.651), medtem pa se je stopnja motorizacije povečala za kar 12,8 %.

© Lineal d.o.o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „CESTNI PROMET – PROMETNI TOKOVI“



Na območju Mestne občine Murska Sobota se največje prometne obremenitve pojavljajo na odseku avtoceste A5, kjer je PLDP leta 2022 znašal 14.856 vozil/dan. V strukturi prometnih tokov na trasi avtoceste A5 je osebnih vozil zgolj 55 %, preostalo so tovorna vozila različne teže in nosilnosti. Izstopajo priklopna vozila in vlačilci, ki v strukturi prometnih tokov predstavljajo kar 30 % delež.

Na območju mestne občine Murska Sobota izstopata še dva cestna odseka, kjer je PLDP v letu 2022 presegal 12.000 vozil/dan. Na odseku regionalne ceste R2-443, na povezavi Murska Sobota – Lipovci je PLDP v letu 2022 znašal 12.134 voz/dan, na odseku regionalne ceste R1-232, na povezavi Martjanci – Murska Sobota, pa je PLDP v letu 2022 znašal 12.346 voz/dan.

© Lineal d.o.o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „CESTNI PROMET – PROMETNI TOKOVI“

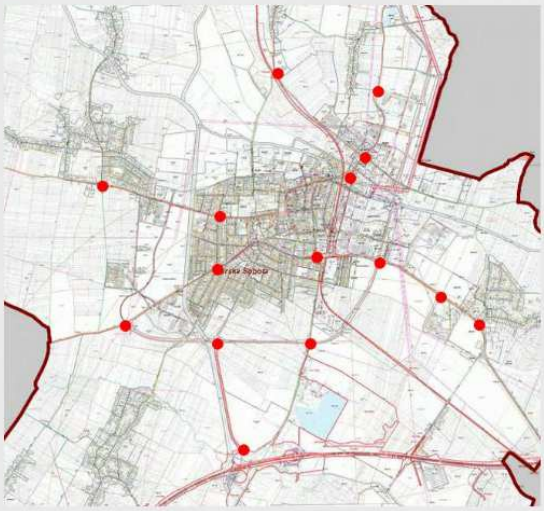
CESTNI ODSEKI NA DRŽAVNI CESTAH	RAST PROMETA NA LETO
R3-715, ODSEK 5645, MURSKA SOBOTA - GORICA	1,010 (1 %)
R2-443, ODSEK 1406, MURSKA SOBOTA - LIPOVCI	1,044 (4,4 %)
R2-441, ODSEK 1298, MURSKA SOBOTA - VEŠČICA	0,959 (upadanje/stagnacija)
R1-232, ODSEK 1516, PRIKLJ. MS - TOMŠIČEVA ULICA	0,988 (upadanje/stagnacija)
R1-232, ODSEK 1316, MARTJANCI - MURSKA SOBOTA	1,015 (1,5 %)
R1-235, ODSEK 0318, MURSKA SOBOTA (GAJ) - MURSKA SOBOTA	1,017 (1,7 %)
AC A5, PRIKLJUČEK MB - MURSKA SOBOTA	1,065 (6,5 %)
AC A5, PRIKLJUČEK LENDAVA - MURSKA SOBOTA	0,982 (upadanje/stagnacija)
AC A5, ODSEK 0811, MURSKA SOBOTA - LIPOVCI	1,019 (1,9 %)

Največja povprečna rast prometa se zaznava na avtocestnem priključku Murska Sobota, smer Maribor in sicer le ta znaša kar 6,5 % na leto. Visoka povprečna rast prometa se zaznava tudi na odseku regionalne ceste R2-443 na povezavi Murska Sobota – Lipovci in sicer 4,4 %. Prav tako ni zanemarljiva povprečna rast prometa na odseku regionalne ceste R1-232 na povezavi Martjanci – Murska Sobota, ki znaša 1,5 %.

Na osnovi gibanja PLDP-ja na državnih cestah med leti 2015 in 2022 ter na osnovi izračunane splošne rasti prometa se prometno najbolj obremenjena križišča v mestni občini nahajajo na odsekih državnih in občinskih cest, ki vodijo v smeri Splošne bolnišnice Murska Sobota, Zdravstvenega doma Murska Sobota, Severne obrtno industrijske cone, mestnemu središču, v smeri vzgojno-izobraževalnih ustanov in v smeri večjih regionalnih trgovskih centrov ter supermarketov.

© Lineal d.o.o.

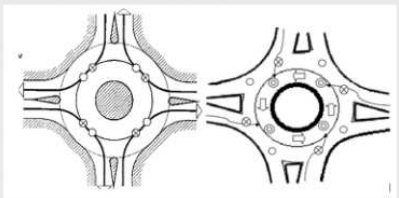
3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „CESTNI PROMET – KRIŽIŠČA“



Območje mesta M. Sobota z zaledjem z označenimi križišči, kjer dnevno prihaja do največjih prerazporeditev prometa.

Do nastanka daljših dinamičnih zastojev tekom delovnika in izraziteje v času popoldanske konične ure tako prihaja v krožnem križišču **Lendavske ulice, Markišavske ulice in Noršinske ulice** pri piceriji Nona. Evidentirani zastoji v omenjenem križišču vplivajo na kapacitetno prepustnost vseh bližnjih priključkov vzdolž Lendavske ulice in Industrijske ulice. Pogosti zastoji (izraziteje zjutraj) so evidentirani tudi v semaforiziranem križišču **Lendavske ulice in Cvetkove ulice v naselju Rakičan**. Občasni daljši dinamični zastoji se pojavljajo tudi v območju 4-krakega križišča pri trgovini Obi v Nemčavcih predvsem na stranski prometni smeri v času zaključka dopoldanskih izmen v SOIC-u.

V območju dvopasovnega krožnega križišča Lendavske ulice in Industrijske ulice se zaznavajo tudi pogoste konfliktne situacije predvsem pri razvrščanju vozil pred izvozi iz krožnega križišča.



© Lineal d.o.o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „CESTNI PROMET – PROMETNE NESREČE“

PROMETNE NESREČE V OBDOBJU 2012 - 2022

LOKACIJE PROMETNIH NESREČ	Kategorizacija ceste	Št. vseh prometnih nesreč skupaj	Št. vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom	Št. prometnih nesreč z vključenimi pešci	Št. prometnih nesreč z vključenimi kolesarji
	Avtocesta A5, Vučja vas – Murska Sobota – Lipovci	182	2	1 (1 smrt)	0
	Regionalne ceste I. in II. reda (R1-232, R1-235, R2-441, R2-442, R2-443 in R3-715)	608	2	16 (brez smrti)	80 (1 smrt)
	Regionalne ceste III. reda (R3-715, upoštevajoč še Tišinsko ulico in Cankarjevo ulico)	133	1	3 (1 smrt)	14 (brez smrti)
	Lokalna cesta (LC)	551	2	26 (brez smrti)	97 (1 smrt)
	Naselje z uličnim sistemom	524	1	6 (brez smrti)	23 (brez smrti)
	Naselje brez uličnega sistema	67	0	0	1 (brez smrti)
	SKUPAJ	**2.065**	**8**	**52 (2 smrti)**	**215 (2 smrti)**



V obdobju med leti 2012 in 2022 se je na območju Mestne občine Murska Sobota zgodilo 2.065 prometnih nesreč, v katerih se je 570 udeležencev lažje telesno poškodovalo in 73 huje telesno poškodovalo. Skupaj je v prometnih nesrečah v enakem obdobju življenje izgubilo 8 ljudi.

Skupno je bilo na območju mestne občine v prometnih nesrečah udeleženih 52 pešcev in 215 kolesarjev.

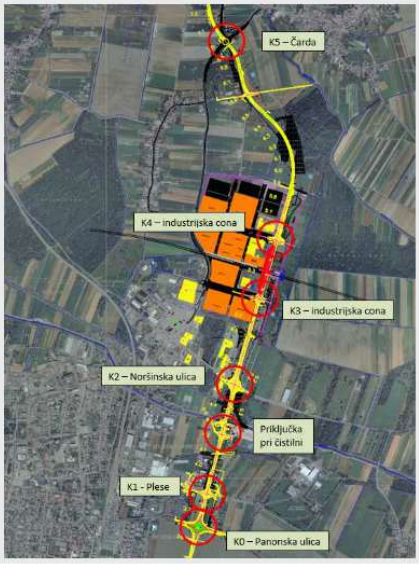
Največ primerov povozitve pešcev je bilo evidentiranih na območju mesta Murska Sobota in naselja Rakičan ter ena prometna nesreča v primeru naselja Nemčavci (križišče z regionalno cesto), kjer sta bila leta 2019 udeležena v eni prometni nesreči kar dva pešca.

Največ prometnih nesreč, v katerih so bili udeleženi kolesarji se je zgodilo na cestnih povezavah Veščica – Murska Sobota, Murska Sobota – Rakičan ter znotraj samega mesta Murska Sobota, kjer izstopata Ulica Štefana Kovača in Lendavska ulica vse do križišča z Noršinsko ulico.

© Lineal d.o.o.

017

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „CESTNI PROMET – NAKAZANE REŠITVE“



Z izgradnjo **Vzhodne obvozne ceste Murska Sobota** do preusmeritve ciljno-izvornih in tranzitnih potovanj na osi Puconci/Moravske Toplice – Murska Sobota – AC priključek Murska Sobota ter do prometnega razbremenjevanja Industrijske ulice, Lendavske ulice, Panonske ulice in Bakovske ulice.

© Lineal d.o.o.

018

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „CESTNI PROMET – NAKAZANE REŠITVE“





SCENARIJ 2027	Prerez P1 Zahodna obvozna cesta		Prerez P2 Južna obvozna cesta		Prerez P3 Vzhodna obvozna cesta		Prerez P4 Severna obvozna cesta	
VARIANTA 1 in 2	16.570	100 %	9.165	100 %	24.047	100 %	12.745	100 %
VARIANTA 3	4.032	- 76%	13.067	+ 42%	26.818	+ 11 %	7.707	- 40 %

Z izgradnjo **Zahodne obvozne ceste Murska Sobota** do preusmeritve ciljno-izvornih in tranzitnih potovanj na osi Černelavci – Južna obvozna cesta Murska Sobota – AC priključek Murska Sobota ter do prometnega razbremenjevanja Tišinske ulice, Cankarjeve ulice in Ulice Mikloša Kuzmiča.

Obvoznica bi povečala prometno dinamiko na Ulici Štefana Kovača, tudi mimo OŠ I. Murska Sobota – potreba po izgradnji Severne obvozne ceste Murska Sobota (nadaljnja faza)!!

© Lineal d.o.o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „MIRUJOČI PROMET“

Javna parkirišča v MO MURSKA SOBOTA — Leto 2024

	Naziv parkirišča	Kapaciteta parkirišč	Zasedenost parkirišč	
CONA 1	1. Celotno območje Slovenske ulice	47	27	57%
	2. Celotno območje Ulice Staneta Rozmana	33	15	45%
	3. Cvetkova ulica (od križišča z ulico Staneta Rozmana do Glasbene šole)	12	6	50%
	4. Zvezna ulica	15	12	80%
	5. Kocljeva ulica	59	57	97%
	6. Parkirišče pred objektom na naslovu Trg zmage 6 in 7	38	31	82%
	7. Kardoševa ulica (od križišča z ulico Štefana Kovača do objekta na naslovu Kardoševa ulica 2)	28	19	68%
	8. Ulica Štefana Kovača (do objekta na naslovu Ulica Štefana Kovača 30)	28	15	54%
	9. Grajska ulica (ob lekarni (pri objektu na naslovu Grajska ulica 7)	2	2	100%
	10. Kopitarjeva ulica (1/2 parkirnih prostorov)	12	7	58%
	SKUPAJ	**274**	**191**	**70%**
CONA 2	1. Celotno območje Lendavske ulice in parkirišče pred trgovino na naslovu Lendavska ulica 21 in parkirišče pred objektom na naslovu Lendavska ulica 31a	68	25	37%
	2. Kardoševa ulica (od objekta na naslovu Kardoševa ulica 2 do križišča z Grajsko ulico)	24	12	50%
	3. Parkirišče nasproti objekta na naslovu Ulica Štefana Kovača 30	19	2	11%
	4. Slomškova ulica in parkirišče na območju med Slomškovo in Cankarjevo ulico	40	23	58%
	5. Mladinska ulica	31	7	23%
	6. Sodna ulica	19	2	11%
	7. Ulica arhitekta Novaka in parkirišče pri železniški progi	66	30	45%
	8. Gregoričičeva ulica in zahodni del parkirišča pred objektom na naslovu Gregoričičeva ulica 4 in 6	40	9	23%
	9. Industrijska ulica	96	15	16%
	10. Bakovska ulica (pri objektih na naslovu Bakovska ulica 1 in Bakovska ulica 2)	11	3	27%
	11. Cvetkova ulica (od križišča z Lendavsko ulico do križišča z ulico Staneta Rozmana in od Glasbene šole do križišča z Ulico arhitekta Novaka)	30	14	47%
	12. Parkirišče pri Zdravstvenem domu Murska Sobota	57	44	77%
	13. Dorovnjakova ulica	23	5	22%
	14. Kopitarjeva ulica (1/2 parkirnih prostorov)	19	8	42%
	SKUPAJ	**543**	**199**	**37%**
CONA 3	1. Mojstrska ulica	45	17	38%
	2. Vrtna ulica	15	9	60%
	3. Kopališka ulica	82	31	38%
	4. Gregoričičeva ulica	66	19	29%
	5. Bakovska ulica (parkirišče pri podhodu čez železniško progo)	32	7	22%
	6. Stara ulica	31	11	35%
	7. Lendavska ulica	52	19	37%
	8.1. Severno obrtna industrijska cona (območje C&C Mercator)	405	12	3%
	8.2. Severno obrtna industrijska cona (območje OBI, Mediline, XAL)	982	335	34%
	SKUPAJ	**1.631**	**460**	**28%**
	P+R parkirišče pri SŽ Murska Sobota	**233**	**174**	**75%**
	Skupaj vsa parkirna mesta v MO Murska Sobota	**2.681**	**1.024**	**38%**

Na osnovi opravljenega terenskega ogleda, izvedenega štetja parkirnih mest, preučene zasedenosti parkirnih mest posameznega javnega parkirišča tekom delovnika v dopoldanskem času med 08:00 in 12:00 uro lahko z gotovostjo trdimo, da ima večina javnih parkirnih površin kapacitetno rezervo.

Povprečna zasedenost parkirnih površin je razmeroma nizka, k čemur verjetno še najbolj prispevata dva dejavnika:

- Uvedene parkirne v sredini leta 2023, s katerimi se uporabniki še niso uspeli popolnoma seznaniti oziroma se na njih navaditi; in
- Uporaba »divjega parkirišča« na območju nekdanje Potrošnikove stavbe pri Policijski upravi Murska Sobota, kjer dnevno, sicer na neurejenem in neoznačenem zemljišču, v različnih delih dneva parkira do kar 300 vozil.



© Lineal d.o.o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „KOLESARSKI PROMET“



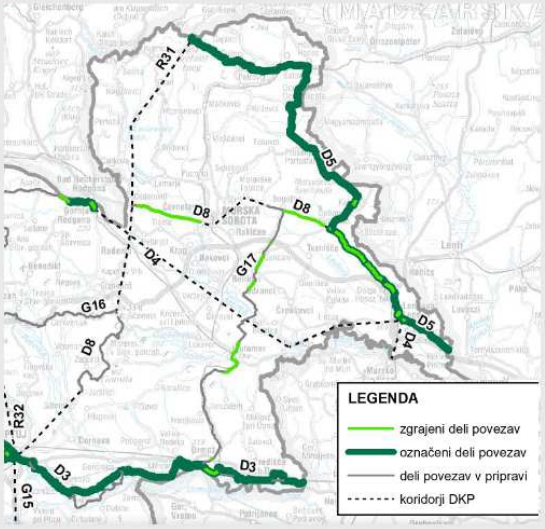
Vir: Fotografije Lineal d. o. o.

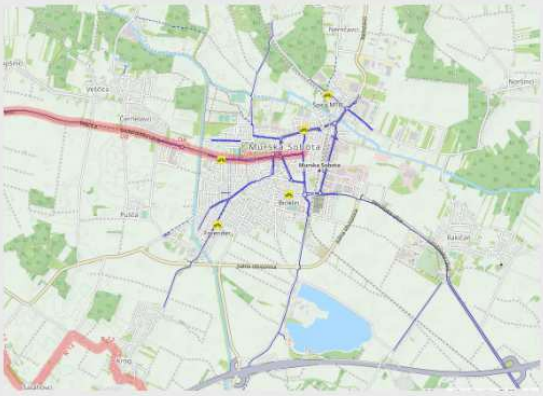
Iz vidika kolesarskega prometa je mestna občina že storila ogromno, kar potrjuje zgrajeno in razvejano omrežje kolesarskih povezav na območju celotne mestne občine. Reliefne in topografske značilnosti mestne občine omogočajo visok nivo dostopnosti s kolesi, saj je praktično celotna občina ravninska in kot taka primerna za doseganje nadaljnjega razvojnega preboja na področju kolesarskega prometa.

Tudi v povezavi s sosednjimi občinami, ki so prav tako pretežno ravninska in primerna za kolesarjenje in iz katerih prihaja veliko število dnevnih delovnih migrantov na delovna mesta v mestno občino, se kolesarjenje na teh medobčinskih povezavah lahko obravnava kot ustrezna in predvsem alternativna možnost potovanja v službo.

© Lineal d.o.o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „KOLESARSKI PROMET“





Na območju Mestne občine Murska Sobota potekajo daljinske kolesarske povezave (z oznako D).

© Lineal d.o.o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „KOLESARSKI PROMET – KONFLIKTNA OBMOČJA“



© Lineal d.o.o.

023

Vir: Fotografije Lineal d. o. o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „PEŠ PROMET“



© Lineal d.o.o.

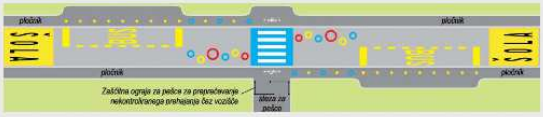
Infrastruktura namenjena hoji je podobno kot infrastruktura namenjena kolesarjenju kvalitetno urejena in omogoča visok nivo udobja pri uporabi.

Ko je govora o udobju se to nanaša na peš površine in cone, ki so povsem ločene od motoriziranega prometa (npr. območje Slovenske ulice, kjer je urejen skupni prometni prostor, območje ob Mestni tržnici in Kocljevi ulici, Mestni park Murska Sobota), medtem ko je na pločnikih tik ob cestah udobja precej manj in narašča občutek ogroženosti in nelagodja, zaradi velike gostote prometa na vzporednih cestah.

024

Vir: Fotografije Lineal d. o. o.

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „PEŠ PROMET – VARNE ŠOLSKE POTI (PREDLOG)“









Urejena in opremljena infrastruktura za hojo pomeni tudi zagotavljanje varnih šolskih poti za predšolske in šolske otroke. Smiselno je, da se varne šolske poti v območju osnovnih šol označijo v skladu s *Smernicami za postavitev in izvedbo urbane opreme ter arhitekturnega oblikovanja prometnih površin za izboljšanje prometne varnosti otrok – šolarjev.*

Gre za novost v naših prostorih, ki pa se iz leta v leto pojavlja in uveljavlja v vse več slovenskih občinah (npr. Občina Hoče – Slivnica, Občina Kamnik, Občina Laško, Mestna občina Slovenj Gradec,…).

Uvajanje arhitekturno oblikovanih prometnih površin nadgrajuje obstoječe prakse zagotavljanja varnih šolskih poti ter s tem prispeva k zagotavljanju višje stopnje prometne varnosti v območju vrtcev in šol.

© Lineal d.o.o.

025

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „JAVNI POTNIŠKI PROMET“

Oblike javnega potniškega prometa v območju MO Murska Sobota:

- **Avtobusni medkrajevni promet (+ hitre linije)**
- **Mestni avtobusni promet**
- **Železniški promet**
- **Storitev „Prostofer“**

© Lineal d.o.o.

026

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „JAVNI POTNIŠKI PROMET - AVTOBUSNI PREVOZI“

© Lineal d.o.o.

Prikaz medkrajevnih avtobusnih linij, z izhodiščem AP Murska Sobota

Avtobusna linija	Število voženj	Število voženj v času med 05:00 in 07:30	Pogostnost voženj (pari skupaj)	Razvrstitev glede na razred pogostnosti voženj
Murska Sobota – Lendava	27	5	27	R3
Lendava – Murska Sobota	28	8		
Murska Sobota – Ljutomer	13	4	10	R2
Ljutomer – Murska Sobota	8	2		
Murska Sobota – Gornja Radgona	23	4	23	R3
Gornja Radgona – Murska Sobota	24	5		
Murska Sobota – Radenci	27	6	27	R3
Radenci – Murska Sobota	27	7		
Murska Sobota – Odranci	22	3	20	R2
Odranci – Murska Sobota	19	0		
Murska Sobota – Dobrovnik	11	2	11	R2
Dobrovnik – Murska Sobota	12	3		
Murska Sobota – Beltinci	38	5	37	R3
Beltinci – Murska Sobota	36	10		
Murska Sobota – Puconci	7	1	8	R1 , R2
Puconci – Murska Sobota	9	2		
Murska Sobota – Gornji Petrovci	5	0	5	R1
Gornji Petrovci – Murska Sobota	5	1		
Murska Sobota – Moravske Toplice	22	4	22	R2
Moravske Toplice – Murska Sobota	24	4		
Murska Sobota – Maribor	19	7	19	R2
Maribor – Murska Sobota	19	1		
Murska Sobota – Ljubljana	8	4	8	R2
Ljubljana – Murska Sobota	8	0		

Medkrajevni in mestni javni potniški promet izvaja prevoznik Avtobusni promet Murska Sobota d. d..

- **Razred 1 – neprimerna pogostost:** Sem se uvrščajo kraji, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov manjšo od 8 parov na dan;
- **Razred 2 – zadovoljiva pogostnost:** Sem se uvrščajo kraji, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov v razponu od 8 do 22 parov na dan; in
- **Razred 3 – primerna pogostnost:** Sem se uvrščajo kraji, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov višjo od 23 parov na dan.

Hitre avtobusne linije:

- Na relaciji Murska Sobota AP – Maribor AP – Ljubljana AP se izvaja dnevno 5 voženj na hitrih avtobusnih linijah (odhod iz AP MS ob 05:50, 06:35, 06:45, 12:00 in ob 18:00 uri) in 6 voženj na relaciji Ljubljana AP – Maribor AP – Murska Sobota AP (odhod iz AP Ljubljana ob 01:30, 08:30, 10:30, 14:30, 16:30 in ob 21:00 uri). Predviden čas vožnje avtobusov na hitri avtobusni liniji v eno ali drugo smer je ocenjen na 2 uri in 22 minut (v nočnem času 2 uri in 9 minut).

027

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „JAVNI POTNIŠKI PROMET - AVTOBUSNI PREVOZI“

© Lineal d.o.o.





Mestni brezplačni avtobus na območju Mestne občine Murska Sobota vozi na dveh linijah.

Mestna linija »Sobočanec I« (Prežihova u. – Kroška u. – AP MS – BTC - Nemčavci)

- Na mestni liniji Sobočanec I avtobus vozi med ponedeljkom in petkom na vsak polno uro z začetkom na Prežihovi ulici in koncem pri BTC (skupaj 10 parov voženj med 6:27 in 16:29 uro), ob vikendih pa samo ob sobotah (skupaj trije pari prevozov z začetkom ob 7:30, 9:30 in 13:30 uri, v obratni smeri pa z začetkom ob 8:05, 10:05 in 14:05 uri).

Mestna linija »Sobočanec II« (Rakičan – bolnica – Mercator – AP MS – CPŠ – Maximus – Černelavci)

Na mestni liniji Sobočanec II avtobus vozi med ponedeljkom in petkom na vsak polno uro z začetkom v Rakičanu Gmajna in koncem pri trgovini Maximus (skupaj 10 parov voženj med 6:24 in 16:28 uro), ob vikendih pa samo ob sobotah (skupaj trije pari prevozov z začetkom ob 8:32, 10:32 in 12:32 uri, v obratni smeri pa z začetkom ob 8:58, 10:58 in 12:58 uri).

028

3. PROMETNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE M. SOBOTA „JAVNI POTNIŠKI PROMET – ŽELEZNICA, PROSTOFER“

© Lineal d.o.o.

ŽELEZNIŠKI PROMET

Glede na obseg prometa, gospodarski pomen in povezovalno vlogo železniškega prometa v prostoru se proge delijo na glavne in regionalne proge. Na območju Mestne občine Murska Sobota obstaja ponudba javnega železniškega prometa, saj ima Mestna občina vzpostavljeno železniško povezavo s Hodošem, Ormožem, Mariborom, Ljubljano in Koprom. Železniški potniški promet se na območju Mestne občine Murska Sobota vrši preko glavne železniške postaje Murska Sobota

- **Na povezavi M. Sobota – Hodoš: 8 voženj (brez prestopanj)**
- **Na povezavi Hodoš – M. Sobota: 8 voženj (brez prestopanj)**
- **Na povezavi M. Sobota – Ormož: 10 voženj (brez prestopanj)**
- **Na povezavi Ormož – M. Sobota: 10 voženj (brez prestopanj)**
- **Na povezavi M. Sobota – Ljubljana: 13 voženj (od tega 2 vožnji brez prestopanja med vlaki)**
- **Na povezavi Ljubljana – M. Sobota: 11 voženj (od tega 2 vožnji brez prestopanja med vlaki)**



PREVOZI STAREJŠIH – PROSTOFER

Leta 2020 se je Mestna občina Murska Sobota vključila v program Prostofer. Osnovna dejavnost programa je zagotavljanje brezplačnih prevozov za starejše na območju mestne občine in sicer k zdravniku, v trgovino, na pokopališče, obisk in po drugih opravkih. S tem se starejšim pomaga pri vsakodnevnem življenju oz. vključevanju v aktivno družbeno življenje.

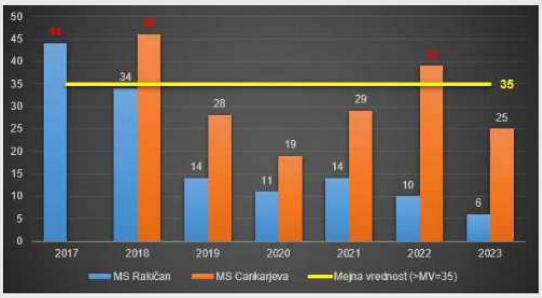
Prostovoljci, katerih je danes 9, izvajajo program z vozilom, ki ga je zagotovila Mestna občina Murska Sobota, vključno z zavarovanjem za voznika in sopotnike. Brezplačni prevozi v Mestni občini Murska Sobota so starejšim na voljo vse delovne dni med 8. in 16. uro.

4. KAKOVOST BIVALNEGA OKOLJA

© Lineal d.o.o.

Okoljski kazalniki

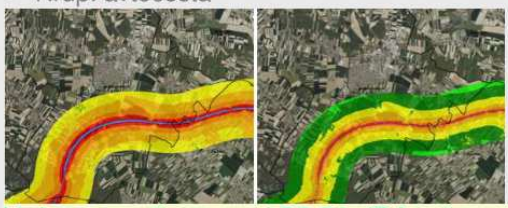
- Delci PM10



Za delce PM10 sta predpisani dnevna in letna mejna vrednost.

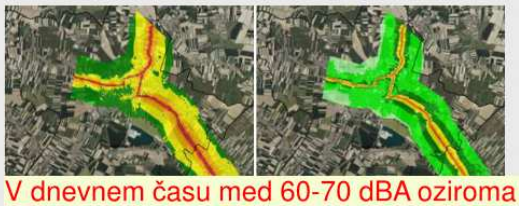
- **Dnevna mejna vrednost, ki znaša 50 µg/m³ (kot 24 urno povprečje), ne sme biti presežena več kot 35-krat v koledarskem letu.**
- **Predlog nove AQ direktive (standardi kakovosti po 1. 1. 2030)**
  - **Dnevna mejna vrednost, bi naj znašala 45 µg/m³**
  - **Dnevna mejna vrednost ne sme biti presežena več kot 18-krat v koledarskem letu**

- Hrup: avtocesta



V dnevnem času med 55-59 dBA oziroma 45-49 dBA v nočnem času

- Hrup: R1-232, R2-443



V dnevnem času med 60-70 dBA oziroma 55-60 dBA v nočnem času

4. KAKOVOST BIVALNEGA OKOLJA

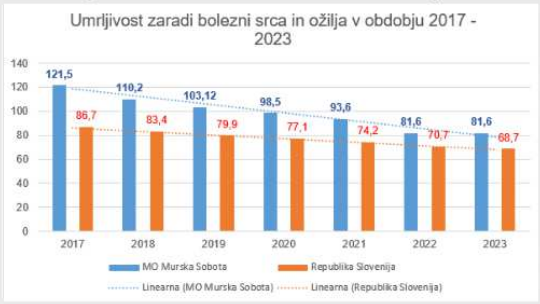
Zdravstveni kazalniki

- Splošna umrljivost



V referenčnem obdobju med leti 2017 in 2023 se je število umrlih na 100.000 prebivalcev znižalo iz 1.102,4 na 955,8 umrlih, kar predstavlja 14 % znižanje števila umrlih v osmih letih, kar pomeni, da se Mestna občina Murska Sobota na področju splošne umrljivosti statistično značilno več ne razlikuje od povprečja preostale Slovenije, kot se je pa razlikovala v preteklih letih.

- Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja



V referenčnem obdobju med leti 2017 in 2023 se je število umrlih zaradi bolezni srca in ožilja na 100.000 prebivalcev znižalo iz 121,5 umrlih na 81,6, kar predstavlja 33 % znižanje števila umrlih zaradi bolezni srca in ožilja v osmih letih, kar pomeni, da se Mestna občina Murska Sobota tudi na področju umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja statistično značilno več ne razlikuje od povprečja preostale Slovenije, kot se je pa razlikovala v preteklih letih.

© Lineal d.o.o.



14. KLJUČNE UGOTOVITVE IZDELANE OBŠIRNE ANALIZE STANJA NA PODROČJU PROMETA TER PRIPRAVA NA AKTIVNOSTI ODDAJE GRADIV ZA 1. PRESOJO OCPS – SESTANEK MED IZDELOVALCEM IN NAROČNIKOM

»ZAPISNIK SESTANKA«

Datum sestanka: 10. 7. 2024 ob 8:30 uri

Kraj sestanka: MO Murska Sobota

Tema: **Priprave na aktivnosti v mesecu septembru in na oddajo gradiv za 1. presojo OCPS**

1. **Izvedba razstave** (vsebino pošljemo konec avgusta, razmisliti o lokaciji, digitalna verzija na spletu)
   Predvideni trije panoji (s stojali) na temo spodbujanja trajnostne mobilnosti. Morda se lahko razstava kombinira tudi s prireditvijo na prostem.

2. Izvedba **prireditve na prostem** (termin, lokacija, povabi se vrtec in OŠ, število otrok se doreče naknadno, poligoni, diploma varne vožnje in animacija za otroke)
   Vsebine se vključi oziroma kombinira s siceršnji program MO v času tedna mobilnosti. Točen termin izvedbe se definira konec avgusta.

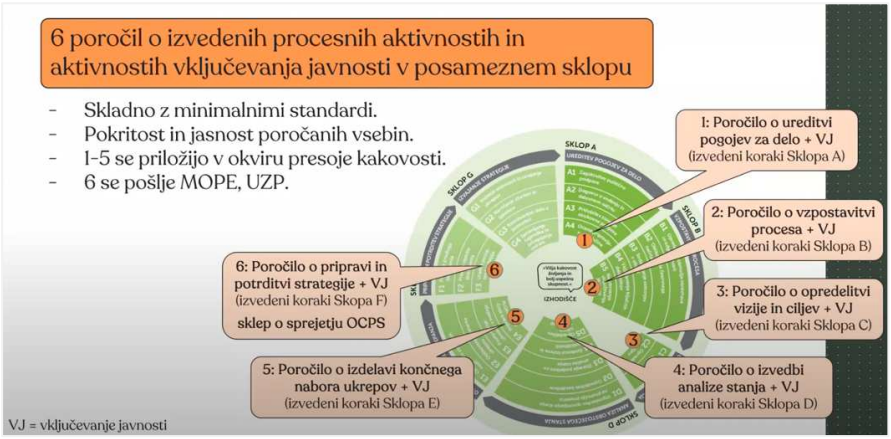
3. Definiranje strateških vodil (navezava na več ciljev, ločeno po zvrsti prometa).
   Zunanji izvajalec poda predloge, ki se jih doreče na sestanku v mesecu septembru.

4. **Predaja gradiv v 1. presojo,** 4x sintezna gradiva + dokazila o opravljenih aktivnostih ločeno po sklopih (pošlje MO na ministrstvo, predvidoma *do 1.10.2024*)

Shematski prikaz gradiv, ki jih je potrebno oddati v sklopu 1. presoje OCPS

(povzeto po https://www.sptm.si/aktualno/novice/2024/04/porocilo-izobrazevanja-za-skrbnike-procesa-priprave-ocps)





Naslednji sestanek bo za potrebe:

- organizacije prireditve na prostem med 19. in 23 avgustom 2024
- določitve ciljnih vrednosti in definiranja strateških vodil v prvi polovici septembra.

Zapisal:
mag. Matej Dobovšek

Lista prisotnosti



Lista prisotnosti udeležencev

Vrsta sestanka	PREGLED IZVEDENIH AKTIVNOSTI (SKLOP D)
Datum	10. JULIJ 2024
Št. projekta	OCPS MURSKA SOBOTA

Zap. št.	Ime in priimek	Podjetje	Mobilni telefon	E-pošta	Podpis
1.	ZLATKO MEŠARIĆ	LINEAL D.O.O	041-861-097	zlatko.mesaric@lineal.si	
2.	MATEJ DOBOVIČEK	-11-	040 324 198		
3.	MATEJ BUKOVEC	MOMS		matej.bukovec@murska-sobota.si	
4.	ANGELCA DOKL MIR	MOMS		angelca.dokl.mir@murska-sobota.si	
5.	SILVIJA KOHTER	MOMS	02/525 16 63	silvija.kohter@murska-sobota.si	
6.	DUŠAN HAUKO	MOMS	041311742	DUSAN.HAUKO@GMAIL.COM	
7.	INES MEŽNARIČ	MOMS		ines.mezgaric@murska-sobota.si	
8.	KLOUDJA SADL JUG	MOMS	031/305 748	kloudja.sadl-jug	
9.	MARTINA ČAF ŠARUGA	MOMS		martina.caf-saruga@murska-sobota.si	
10.					
11.					

Str.: 1

Fotografija sestanka



Izdelano gradivo za namene predstavitve izdelane obširne analize stanja na področju prometa (s poudarkom na sklopu D)

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

Sofinancira Evropska unija

I FEEL SLOVENIA

lineal

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA

Mestna občina
MURSKA SOBOTA

„ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA – POVZETKI RAZISKAV“



VSEBINA – POVZETKI RAZISKAV / POROČIL

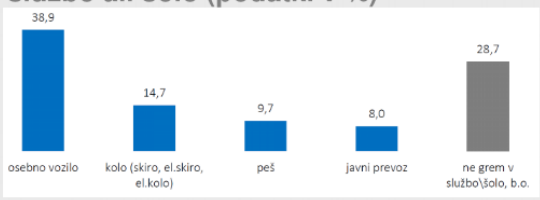
1. ANKETA ZA SPLOŠNO JAVNOST
2. INTERVJUJI S KLJUČNIMI DELEŽNIKI
3. JAVNE RAZPRAVE Z OBČANI
4. OGLEDI STANJA NA TERENU
5. MERITVE IZHODIŠČNEGA STANJA
   a) ANKETA O POTEH V OŠ
   b) ANKETA O POTEH NA DELO
   c) MERITVE PROMETA NA TREH ŠTEVNIH MESTIH
6. IZHODIŠČNO STANJE OBVEZNIH KAZALNIKOV 2024

© Lineal d.o.o.

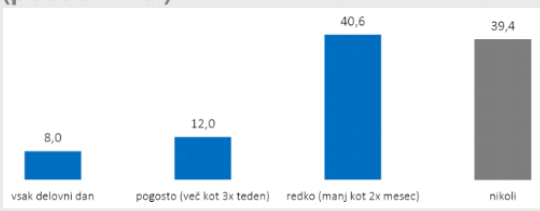
02

1. ANKETA ZA SPLOŠNO JAVNOST_1/3

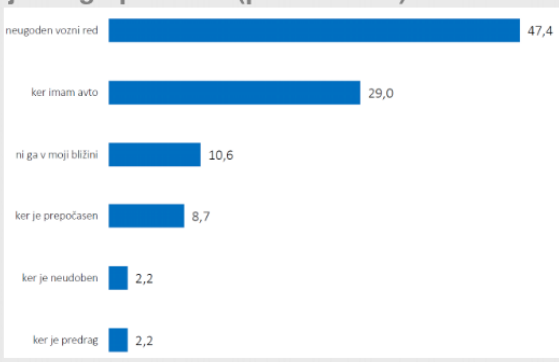
Uporaba prevoznega sredstva za pot v službo ali šolo (podatki v %)



Uporaba javnega potniškega prometa (podatki v %)



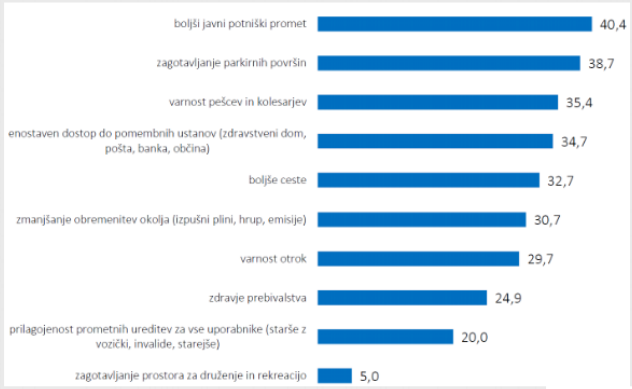
Razlogi za pogostejšo ne-uporabo javnega prometa (podatki v %)



Anketna raziskava je potekala od 3. do 9. maja 2024, na vzorcu N=400.

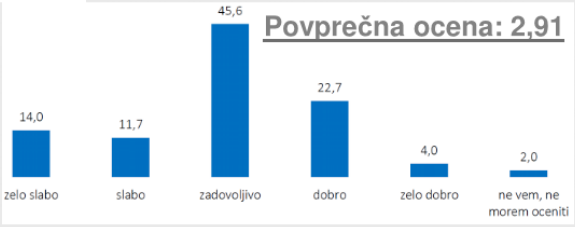
© Lineal d.o.o.

1. ANKETA ZA SPLOŠNO JAVNOST_2/3



Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa (podatki v %)

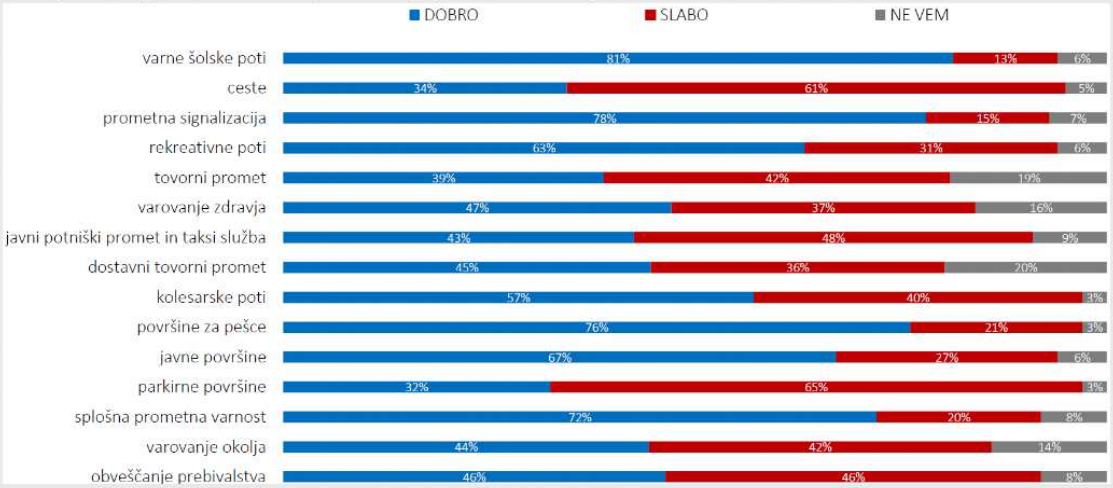
Splošna ocena zadovoljstva s stanjem prometa v mestni občini (podatki v %)



© Lineal d.o.o.

1. ANKETA ZA SPLOŠNO JAVNOST_3/3

Urejenost posameznih področij (podatki v %)



Anketiranci kot najbolje oziroma dobro urejeno področje (med navedenimi) ocenjujejo varne šolske poti (81,3%) ter prometno signalizacijo (78,1%). Kot najmanj oziroma slabo urejeno področje pa ocenjujejo parkirne površine (64,6%) in ceste (60,6%).

© Lineal d.o.o.

2. INTERVJUJI S KLJUČNIMI DELEŽNIKI_1/2

Katere tri splošne vrednote se vam osebno zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v vaši občini?



Kaj vi osebno opažate na vaših poteh znotraj občine? Katero področje je po vašem mnenju dobro urejeno in katero slabo?



© Lineal d.o.o.

2. INTERVJUJI S KLJUČNIMI DELEŽNIKI_2/2

Kaj bi bilo po vašem mnenju potrebno urediti na področju prometa/mobilnosti v občini?

- Ureditev varnih šolskih poti
- Več nadzora v jutranjih konicah okrog OŠ-jev s strani policije
- Zniževanje hitrosti v območju vrtcev in šol
- Ureditev enosmernih poti okrog vrtcev in šol
- Izgradnja novih kolesarskih povezav
- Obstoječe kolesarske povezave med sabo povezati z namenom odprave ozkih grl;
- Izgradnja parkirne hiše v centru mesta
- Uvesti omejitev hitrosti na 40 km/h za celotno mesto
- Ureditev kritičnih križišč (izboljšanje pretočnosti, dvig prometne varnosti s poudarkom na pešcih in kolesarjih);
- Izgradnja krožnih križišč (Tišinska ulica – Ulica M. Kuzmiča, Ulica M. Kuzmiča – Ulica Štefana Kovača,…)
- Sanacija nevarnega cestnega odseka „Markišavci – Živex – Merkur“
- Izgradnja obvoznic (poudarek na vzhodni)
- Brezplačno parkiranje za vozila na elektro pogon

Kako bi po vašem mnenju lahko zmanjšali uporabo osebnega prometa in povečali uporabo ostalih alternativnih oblik potovanja?

- Ureditev parkirišč na obrobju mesta ter njihova povezava z javnim prometom
- Izboljšanje dostopnosti do mestnega avtobusa Sobočanec z zagotovitvijo dodatnih linij in večje pogostnosti voženj
- Izvajanje aktivnosti ozaveščanja v OŠ in SŠ-jih ter uvedba izobraževalnih delavnic za vse starostne skupine;
- Uvedba dodatnih območij umirjenega prometa z najvišjo dovoljeno hitrostjo 30 km/h
- Zaprtje mestnega središča za ves motoriziran promet

© Lineal d.o.o.

07

3. JAVNE RAZPRAVE Z OBČANI_1/3









Izvedenih 5 javnih razprav!



© Lineal d.o.o.

08

3. JAVNE RAZPRAVE Z OBČANI_2/3

Nekaj najpogosteje slišanih mnenj in predlogov občanov

- optimizacija in nadgradnja sistema mestnega javnega potniškega prometa, ki bi moral biti brezplačen za vse in v linije vključiti naselja Krog, Satahovci in Bakovci
- ureditev »ozkega grla« pri kapelici v Markišavcih
- ureditev parkirišč na glavnih vpadnicah v mesto
- vzpostavitev sistema enosmernih ulic v mestnem središču
- ureditev ulice Mikloša Kuzmiča s ciljem znižanja nivoja hrupa (zmanjšanje hitrosti in znižanje količine prometa)
- rekonstrukcija Gajeve ulice (kolesarska ulica)
- izgradnja obvoznic (vzhodna in zahodna)
- potrebno zagotoviti kolesarsko povezavo od Martjancev do Tišine (tranzit kolesarjev skozi MS)
- neustrezno vodenje prometa kmetijske mehanizacije po preozkih ulicah skozi mesto
- Potrebna vegetacija ob AC, da se v smeri naselja Krog zniža nivo hrupa

© Lineal d.o.o.

09

3. JAVNE RAZPRAVE Z OBČANI_3/3

- montažno krožno križišče »pri Mavrici« potrebno sanirati oz. zagotoviti trajno rešitev krožnega križišča
- potreba po izgradnji pločnikov, umestitvi prehodov za pešce in zagotovitvi javne razsvetljave v naselju Satahovci
- na Lendavski cesti na pločnikih ni prostora za pešce, zaradi umeščenih kolesarskih površin (skupne površine)
- Na povezavi „Murska Sobota – Nemčavci – Čarda“, zagotoviti površine za pešce in kolesarje ter umestiti prehode za pešce in kolesarje
- prestavitev drogov javne razsvetljave iz območij peščevih površin
- predvideti kolesarski pas na vozišču znotraj celotnega naselja Krog in montažne grbine na izpostavljenih območjih
- neustrezno vodenje prometa kmetijske mehanizacije po ozkih ulicah skozi strnjena urbana območja v mestu
- vzpostavitev kolesarske povezave v naseljih Kupšinci in Veščica
- zapora Mestnega parka za promet določenih prometnih udeležencev (električni skiro, mopedi),…
- asfaltiranje lokalne ceste v smeri Občine Tišina (mimo pokopališča v Kupšincih in mimo gramoznice)

© Lineal d.o.o.

010

4. OGLEDI STANJA NA TERENU_1/3

Ogledi stanja na terenu so bili izvedeni od 27. 3. do 29. 3. 2024 s ciljem ocenjevanja pogojev za vodenje cestnega prometa, upravljanje z mirujočim prometom, hojo, uporabo kolesa in uporabo storitev JPP.

Nekaj evidentiranih potencialno nevarnih konfliktnih območij.


Murska Sobota (Merkur) – Živex


Križišče Rakičan - letališče


Križišče pri gasilskem domu v Nemčavcih


Križišče pri OBI-ju v Nemčavcih


Križišče pri Rimski Čardi

Vir: Fotografije Lineal d. o. o.

© Lineal d.o.o.

4. OGLEDI STANJA NA TERENU_2/3

Nekaj evidentiranih potencialno nevarnih konfliktnih območij.


Krožno križišče pri Lidlu


Križišče Kupšinci - pokopališče


Križišče pri Expano-ju


Markišavci – Polana


Krožno križišče pri Lidlu

Vir: Fotografije Lineal d. o. o.

© Lineal d.o.o.

4. OGLEDI STANJA NA TERENU_3/3

Nekaj evidentiranih potencialno nevarnih konfliktnih območij.

Kolesarska povezava mimo „Elvisa“



Razbremenilni kanal na Tišinski



Prehod za pešce in kolesarje pri CPŠ-ju



Zaključek kolesarske povezave pri Mcdonaldsu



Prehod za kolesarje Rakičan



Vir: Fotografije Lineal d. o. o.

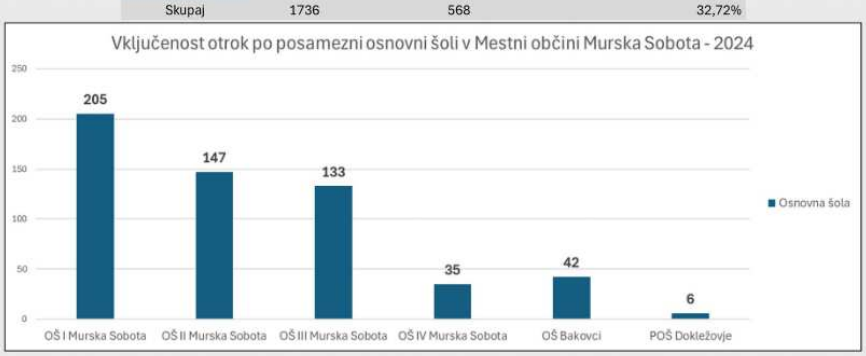
© Lineal d.o.o.

5. MERITVE IZHODIŠČNEGA STANJA

• ANKETA O POTEH V ŠOLO_1/2

Anketna raziskava o poteh v šolo se je izvajala v tednu med 22. in 26. aprilom 2024 od ponedeljka do petka (5 dni), v kateri so sodelovali učenci 3. 5. in 7. razredov.

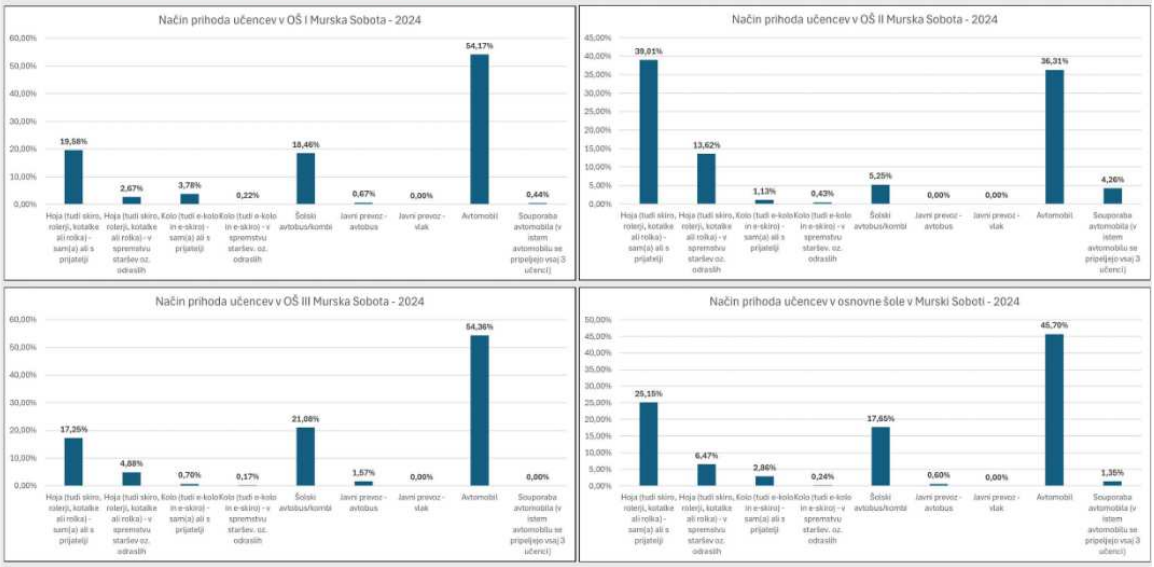
Osnovna šola	Št. vpisanih otrok	Št. otrok, vključenih v anketiranje	Datumi izvedbe anket	Delež
OŠ I Murska Sobota	622	205	22.4.-26.04.2024	32,96%
OŠ II Murska Sobota	462	147	22.4.-26.04.2024	31,82%
OŠ III Murska Sobota	412	133	22.4.-26.04.2024	32,28%
OŠ IV Murska Sobota	77	35	22.4.-26.04.2024	45,45%
OŠ Bakovci		42	22.4.-26.04.2024	
POŠ Dokležovje	163	6	22.4.-26.04.2024	29,45%
Skupaj	1736	568		32,72%



© Lineal d.o.o.

5. MERITVE IZHODIŠČNEGA STANJA

• ANKETA O POTEH V ŠOLO_2/2



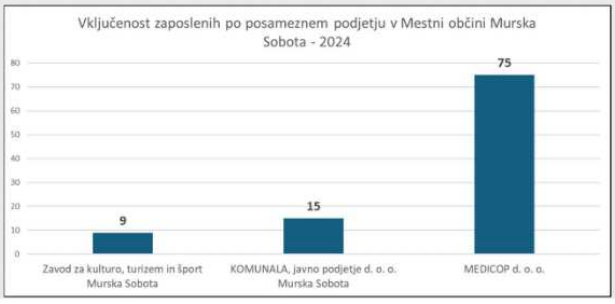
© Lineal d.o.o.

5. MERITVE IZHODIŠČNEGA STANJA

• ANKETA O POTEH NA DELO_1/2

Anketna raziskava o poteh v šolo se je izvajala v tednu med 22. in 26. aprilom 2024 od ponedeljka do petka (5 dni), v kateri so sodelovali učenci 3. 5. in 7. razredov.

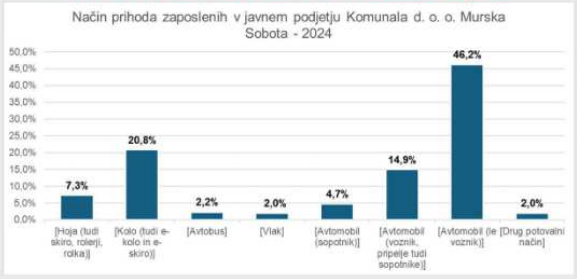
Podjetje	Št. vseh zaposlenih	Št. zaposlenih, vključenih v anketiranje	Datum izvedbe anket	Delež vključenosti
Zavod za kulturo, turizem in šport Murska Sobota	14	9	27.5.-14.06.2024	64 %
Javno podjetje Komunala d. o. o. Murska Sobota	109	15	27.5.-14.06.2024	14 %
MEDICOP d. o. o. Murska Sobota	134	75	27.5.-14.06.2024	56 %
Skupaj	257	99		39 %

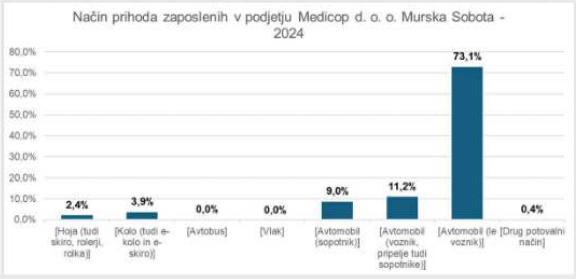


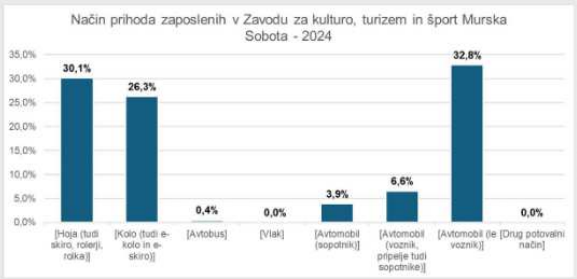
© Lineal d.o.o.

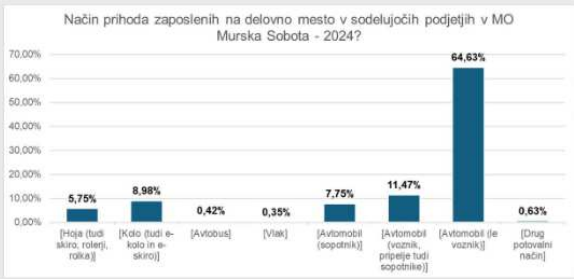
5. MERITVE IZHODIŠČNEGA STANJA

• ANKETA O POTEH NA DELO_2/2







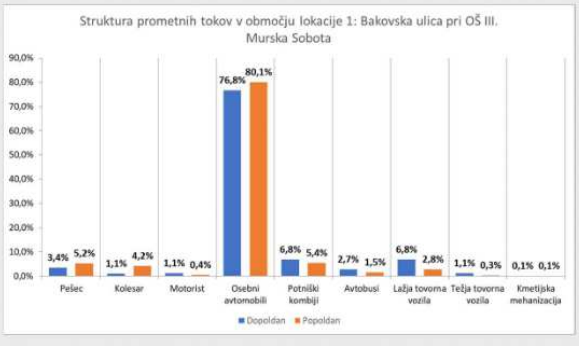


© Lineal d.o.o.

5. MERITVE IZHODIŠČNEGA STANJA

• MERITVE PROMETA NA TREH ŠTEVNIH MESTIH_1/2

- Štetje se je izvajalo v tednu med 4. in 6. junijem 2024 med jutranjo (6:30 – 8:30) in popoldansko (14:30 – 16:30) konico. Izvajalo se je na treh lokacijah znotraj mesta Murska Sobota:
  - Lokacija 1: Bakovska ulica pri Osnovni šoli III. Murska Sobota;
  - Lokacija 2: Lendavska ulica pri Supermarketu Lidl; in
  - Lokacija 3: Grajska ulica med lekarno in križiščem s Kardoševo ulico.



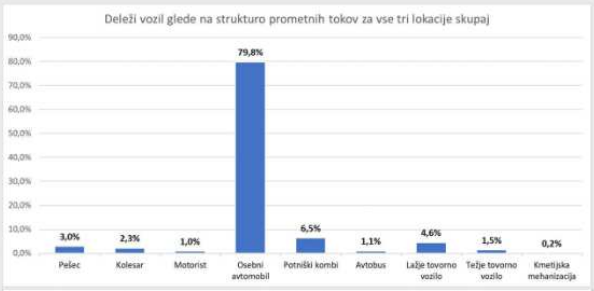


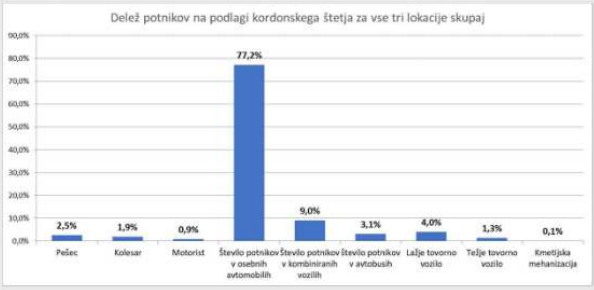


© Lineal d.o.o.

5. MERITVE IZHODIŠČNEGA STANJA

• MERITVE PROMETA NA TREH ŠTEVNIH MESTIH_2/2





© Lineal d.o.o.

5. MERITVE IZHODIŠČNEGA STANJA

• KLJUČNE UGOTOVITVE_1/2

Ključne ugotovitve Ankete o poteh v šolo (vse OŠ skupaj):

- Avtomobil je najbolj pogosto zastopan način prihoda v osnovno šolo (45,7 %).
- Slaba 1/3 (31,6 %) učencev prihaja v osnovno šolo peš (upoštevani prihodi z in brez spremstva staršev).
- Uporaba šolskih avtobusov in kombi prevozov predstavlja tretji najpogostejši način prihoda v osnovno šolo (17,7 %).
- Uporaba kolesa (z in brez spremstva staršev) predstavlja četrti najpogostejši način prihoda v osnovno šolo (3,1 %).
- Souporaba avtomobila (vsaj trije učenci v istem avtomobilu) beleži nizko zastopanost (1,4 %).
- Javnih prevoznih sredstev (avtobus in vlak) se učenci ne poslužujejo.

Ključne ugotovitve Ankete o poteh na delo (vsa podjetja skupaj):

- Avtomobil (vsi vozniki) je najbolj pogosto zastopan način prihoda na delovno mesto (76,1 %).
- 5,8 % vseh zaposlenih na delovno mesto prihaja peš, medtem ko se uporabe kolesa poslužuje 9 % zaposlenih.
- Sopotništvo kljub svojim prednostim in danostim predstavlja zgolj 7,8 % zastopanost.
- Storitev javnih prevozov z avtobusi in vlaki se poslužuje razmeroma malo zaposlenih (0,8 %).
- 13 % zaposlenih prebiva na oddaljenosti manjši od 2 km (razdalja primerna za hojo in uporabo kolesa) ter 21 % na oddaljenosti od 2 do 5 km (razdalja primerna za uporabo kolesa). Skupaj torej kar 34 % vseh zaposlenih prebiva na oddaljenosti primerni za uporabo alternativnih načinov potovanja, s poudarkom na uporabi kolesa in hoje.
- 44 % vseh potovanj do delovnega mesta traja manj kot 15 minut.

Dobljeni rezultati nakazujejo na to, da sta Zavod za kulturo, turizem in šport ter javno podjetje Komunala d. o. o. locirani znotraj mesta Murska Sobota in kot taki obkroženi z ustrezno in dovolj kvalitetno urejeno infrastrukturo za pešce in kolesarje, saj tisti zaposleni, ki prebivajo na oddaljenosti do največ 5 km od kraja delovnega mesta, se kar pogosto poslužujejo hoje in uporabe kolesa. V primeru podjetja Medicop d. o. o. pa je situacija nekoliko drugačna, saj se podjetje nahaja v Severno obrtno industrijski coni, do katere pa ni na voljo ustrezno urejene infrastrukture za pešce in kolesarje.

© Lineal d.o.o.

5. MERITVE IZHODIŠČNEGA STANJA
• KLJUČNE UGOTOVITVE_2/2

Ključne ugotovitve izvedenih meritev prometa (vse lokacije skupaj):

- Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili z 79,8 %. Sledijo potniška kombinirana vozila z 6,5 %, lahka tovorna vozila z 4,6 %, težka tovorna vozila z 1,5 % in motoristi z 1 %.
- Glede na uporabo potovalnih načinov prevladujejo uporabniki osebnih avtomobilov s 86,3 % (tu so vključeni tako potniki v osebnih avtomobilih kot potniki v potniških kombijih). Sledijo potniki v lažjih tovornih vozilih z 4,0 %, potniki v avtobusih s 3,1 % in potniki v težkih tovornih vozilih z 1,3 %.
- Delež uporabe avtobusnega potniškega prometa je majhen, uporablja ga le 3,1 % uporabnikov.
- Iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev znaša delež pešcev 2,6 %, delež kolesarjev 1,9 % in delež motoristov 0,9 %.
- Na podlagi izvedenega štetja prometa je bila povprečna zasedenost osebnih avtomobilov **1,1 potnika na osebno vozilo,** povprečna zasedenost potniških kombijev **1,6 potnika na kombinirano vozilo** in povprečna zasedenost avtobusov zgolj **3,2 potnika na avtobus**.

Največkrat slišani predlogi s strani občanov (vsi dogodki skupaj):

- Izgradnja vzhodne obvoznice
- Ureditev ulice Mikloša Kuzmiča s ciljem znižanja nivoja hrupa in gostote motoriziranega prometa
- Izgradnja novih kolesarskih povezav (Satahovci – Krog, Kupšinci – Veščica, Markišavci – M. Sobota (Merkur), M. Sobota – Obi – Nemčavci – Čarda, Gajeva ulica – Tišinska ulica, čez razbremenilni kanal na Tišinski ulici,…)
- Izboljšanje dostopnosti do mestnega avtobusa Sobočanec z zagotovitvijo dodatnih linij in večje pogostnosti voženj
- Vzpostavitev ukrepov za umirjanje prometa znotraj urbanih območij in pri vstopih v naselja
- Izboljšanje kapacitetne prepustnosti in prometne varnosti v križiščih
- Zagotovitev ustreznega vodenja prometa kmetijske mehanizacije mimo ožjega mestnega središča
- Ureditev varnih šolskih poti, zniževanje hitrosti v območju vrtcev in šol ter pogostejši nadzor s strani Policije
- Uvedba izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti za različne starostne skupine,…

© Lineal d.o.o.

6. IZHODIŠČNO STANJE OBVEZNIH KAZALNIKOV 2024_1/3

VRSTE KAZALNIKOV

1. Kordonsko štetje prometa

Analiza zagotavlja podatke za obvezen:

- *kazalnik 1 - Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.*

2. Anketa o poteh v šolo učencev 3., 5. in 7. razreda OŠ

Analiza zagotavlja podatke za obvezen:

- *kazalnik 2 - Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo* in
- *kazalnik 3 - Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.*

3. Anketa o poteh na delo v večjem zaposlovalcu v občini

Analiza zagotavlja podatke za obvezen:

- *kazalnik 4 - Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in*
- *kazalnik 5 - Dolžine poti na delo.*

Analize se ponovijo enkrat letno v naslednjih sedmih letih, vsakič v istem delu leta, ob isti uri, na istih lokacijah, z uporabo enake metodologije in ob primerljivih vremenskih pogojih. Vse raziskave oz. ankete lahko vsako leto opravi občina samostojno, ali pa poišče strokovno zunanjo pomoč.

© Lineal d.o.o.

6. IZHODIŠČNO STANJE OBVEZNIH KAZALNIKOV 2024_2/3

KAZALNIK 1: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

PROMETNI NAČINI	DELEŽI ZA VSE LOKACIJE ŠTETJA
Hoja	2,6%
Kolesarjenje	1,9%
Motor	0,9%
Javni prevoz – mestni in medkrajevni avtobus	3,1%
Javni prevoz – vlak	0,0%
Organiziran prevoz - delavski avtobus	0,0%
Organiziran prevoz - šolski avtobus	0,0%
Osebni avtomobil	77,3%
Potniški kombi	9,0%
Lažja tovorna vozila (dve osi)	4,0%
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	1,3%
SKUPAJ (100 %)	100,0%
Turistični avtobus, občasni avtobusni prevoz	0,0%
Kmetijska mehanizacija	0,1%

KAZALNIK 2: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo

POTOVALNI NAČINI	DELEŽI (tedensko povprečje za vse razrede in vse OŠ)
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a	25,2%
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – v spre	6,5%
Kolo – sam(a) ali s prijatelji	2,9%
Kolo – v spremstvu staršev oz. odraslih	0,2%
Šolski avtobus/kombi	17,7%
Javni prevoz (avtobus)	0,6%
Javni prevoz (vlak)	0,0%
Avtomobil	45,7%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobil	1,4%
SKUPAJ	100,0%

KAZALNIK 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih

POTOVALNI NAČINI	DELEŽ (tedensko povprečje za vse razrede in vse OŠ)
Peš in kolo (skiro, rolerji, kotalke, rolka) –	25,2%

KAZALNIK 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

POTOVALNI NAČINI	DELEŽI ZA VSE LOKACIJE ŠTETJA
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka)	5,8%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)	9,0%
Javni prevoz (avtobus ali vlak)*	0,8%
Avtomobil (voznik)**	76,1%
Avtomobil (sopotnik)	7,8%
Motor	0,0%
Drugi potovalni načini	0,6%
SKUPAJ	100,0%

KAZALNIK 5: Dolžine poti na delo

DOLŽINE POTI NA DELO V KILOMETRIH	DELEŽI ZAPOSLENIH
manj kot 2 km	13,1%
2 – 5 km	21,2%
5 – 10 km	12,1%
10 – 30 km	38,4%
več kot 30 km	15,2%
SKUPAJ	100,0%

© Lineal d.o.o.

6. IZHODIŠČNO STANJE OBVEZNIH KAZALNIKOV 2024_3/3

- ČASOVNICA IZVEDBE SPREMLJANJA KAZALNIKOV IN UKREPOV

Skladno s predpisano metodologijo, mora občina enkrat letno ponoviti analizo oziroma izvedbo spremljanja vseh obveznih kazalnikov (kordonsko štetje, ankete v OŠ in ankete v večjih podjetjih) in rezultate v obliki poročila poslati pristojnemu ministrstvu (MOPE).

Ponovitveno analizo oziroma meritve, je potrebno izdelati v enakem (ali vsaj podobnem) delu leta, ob isti uri, na istih lokacijah, z uporabo enake metodologije in ob primerljivih vremenskih pogojih. Vse raziskave oz. ankete lahko vsako leto opravi občina samostojno, ali pa za izvedbo poišče strokovno zunanjo pomoč.

leto	predvideno obdobje izvajanja meritev	zadolžen za izvedbo
2024	maj - junij (do 20.6.)	izdelovalec OCPS
2025	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2026	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2027	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2028	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2029	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2030	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec
2031	maj - junij (do 20.6.)	občina / zunanji izdelovalec

Poleg spremljanja obveznih kazalnikov, pa mora občina Ministrstvu (MOPE) **poročati tudi o izvedenih ukrepih iz akcijskega načrta** sprejete OCPS in sicer:

- tretje leto (leta 2028),
- peto leti (leta 2030) in
- sedmo leto (leta 2032) po sprejetju OCPS.

© Lineal d.o.o.

6

TEMATIKA DELAVNICE S ČLANI OŽJE DELOVNE SKUPINE

Dogodek: Delavnica s člani ožje delovne skupine

Vsebina dogodka: Opredelitev prednostnih izzivov in priložnosti ter prioritet in ciljnih vrednosti

Kraj in lokacija: Murska Sobota, Kardoševa ulica 2

Čas izvedbe: v obdobju med 19. in 23. avgustom ali med 3. in 13. septembrom. Čas trajanja delavnice je ocenjen na največ 2 h.

© Lineal d.o.o.

025

Primer določitve Ciljnih vrednosti za prometno zvrst - HOJA

	Cilji	Kazalniki
Povečanje deleža hoje med posameznimi ciljnimi skupinami	Povečanje deleža hoje med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo do leta 2031, glede na stanje 2024.	Iz 31,6 % na 36 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=500 učencev.
	Povečanje deleža hoje na poti v službo med izbranimi podjetji do leta 2031, glede na stanje 2024.	Povečanje iz 5,8 % na 10 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=100 zaposlenih.
	Povečanje deleža hoje na poti v službo in/ali šolo med splošno javnostjo do leta 2031, glede na stanje 2024.	Iz 9,7 % na 12 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=400 prebivalcev.
	Povečanje deleža hoje na poti v trgovino med splošno javnostjo do leta 2031, glede na stanje 2024.	Iz 10,5 % na 13 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=400 prebivalcev.
Povečanje števila pešcev na posameznih cestnih odsekih	Povečanje deleža pešcev po strukturi prometnih tokov na Bakovski ulici pri Osnovni šoli III Murska Sobota do leta 2031, glede na stanje 2024.	Iz 4,3 % na 6 %.
	Povečanje deleža pešcev po strukturi prometnih tokov na Grajski ulici pri križišču s Kardoševo ulico do leta 2031, glede na stanje 2024.	Iz 5,8 % na 8 %.
	Povečanje skupnega števila pešcev po strukturi prometnih tokov na Lendavski ulici pri Supermarketu Lidl do leta 2031, glede na stanje 2024.	Iz 1,7 % na 10 %.
Urejenost površin za pešce	Dvig vsesplošne urejenosti površin za pešce do leta 2031, glede na stanje 2024.	Iz 76 % na 80 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=400 prebivalcev.
	Dvig vsesplošne urejenosti varnih šolskih poti do leta 2031, glede na stanje 2024.	Iz 81 % na 84 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=400 prebivalcev.
Izboljšanje prometne varnosti pešcev	Zmanjšanje števila prometnih nesreč z vključenimi pešci v obdobju 2022-2031, glede na stanje v obdobju 2013-2022 (vir AVP).	20 % znižanje
	Zmanjšanje števila prometnih nesreč z lažje poškodovanimi pešci v obdobju 2022-2031, glede na stanje v obdobju 2013-2022 (vir AVP).	30 % znižanje
	Zmanjšanje števila prometnih nesreč s težje poškodovanimi pešci v obdobju 2022-2031, glede na stanje v obdobju 2013-2022 (vir AVP).	50 % znižanje
	Nič smrtnih žrtev med pešci v obdobju 2022-2031, glede na stanje v obdobju 2013-2022 (vir AVP).	100 % znižanje
Urejanje površin za pešce	Povečanje dolžine površin za pešce do leta 2031, glede na stanje 2024.	Iz xx km na xx km (10 % povečanje)
	Optimizacija obstoječih in umeščanje novih prehodov za pešce	2 prehoda za pešce na leto
	Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo	Odprava ovir in ozkih grl za funkcionalno, gibalno in senzorno ovirane osebe ter za starše z vozički (2 lokaciji na leto)
	Dvig kakovosti površin za pešce	Arhitekturno in ambientalno opremljanje površin za pešce s sodobno urbano opremo (vsaj dve lokaciji ali odseka na leto)



15. DODATNA AKTIVNOST ZA SKLOP D: ZAPISNIK SESTANKA Z NAROČNIKOM GLEDE IZVEDBE RAZSTAVE, PRIREDITVE IN DELAVNICE GLEDE OPREDELITVE IZZIVOV, PRIORITET, PRILOŽNOSTI IN CILJNIH VREDNOSTI

»ZAPISNIK SESTANKA«

Datum sestanka: 27. 8. 2024 ob 8:30 uri

Kraj sestanka: MO Murska Sobota

Tema: **Razstava, prireditev in delavnica za sklop D in E1**

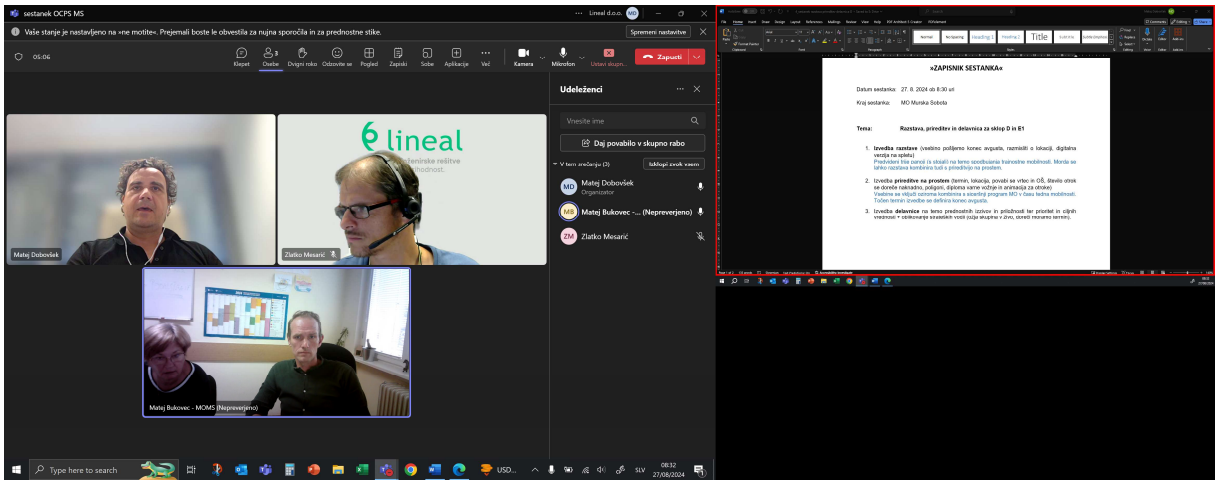
1. **Izvedba razstave**
   Vsebina razstave je bila potrjena s strani občine, razstavo se v fizični obliki dostavi v prvi polovici septembra.

2. Izvedba **prireditve na prostem**
   Prireditev se načrtuje 20.9.2024 ob predvidoma 12h. Podrobnosti glede lokacije in izvedbe se doreče naknadno.

3. Izvedba **delavnice** na temo prednostnih izzivov in priložnosti ter prioritet in ciljnih vrednosti + oblikovanje strateških vodil se načrtuje za 9.9.2024 ob 8.30 uri v prostorih občine. Gradivo se pošlje vnaprej.

Zapisal:
mag. Matej Dobovšek

Fotografija sestanka



16. POROČILO O IZVEDENI DELAVNICI OŽJE DELOVNE SKUPINE IN PREDSTAVNIKOV ODDELKOV NA OBČINI – OPREDELITEV IZZIVOV, PRILOŽNOSTI IN CILJNIH VREDNOSTI

»ZAPISNIK SESTANKA«

Datum sestanka: 9. 9. 2024 ob 11 uri

Kraj sestanka: MO Murska Sobota

Tema: **Delavnica o opredelitvi prednostnih izzivov, priložnostih ter prioritetah, oblikovanju strateških vodil ter določitvi ciljnih vrednostih**

Izdelovalec je predstavnikom Mestne občine Murska Sobota predstavil najprej koncept prednostnih izzivov, priložnostih ter prioritet. Sledila je metodološka predstavitev namena in oblike strateških vodil, na koncu pa še namen, vlogo in uporabo ciljnih vrednostih.

Mestna občina Murska Sobota je potrdila predloge oz. predlagan zapis izzivov, priložnostih ter prioritetah in oblike posameznih strateških vodil po stebrih OCPS.

Mestna občina Murska Sobota analizira predstavljene ciljne vrednosti in do 27.9.2024 izdelovalcu sporoči, katere ciljne vrednosti se uporabi za posamezno zvrst prometa oz. steber. Predlaga se izbira cca. 5 ciljnih vrednosti za posamezen steber, da se ohrani preglednost.

Dogovorjeno je tudi bilo, da se OCPS pošlje v prvo presojo v začetku oktobra.

Zapisal:
mag. Matej Dobovšek

Lista prisotnosti

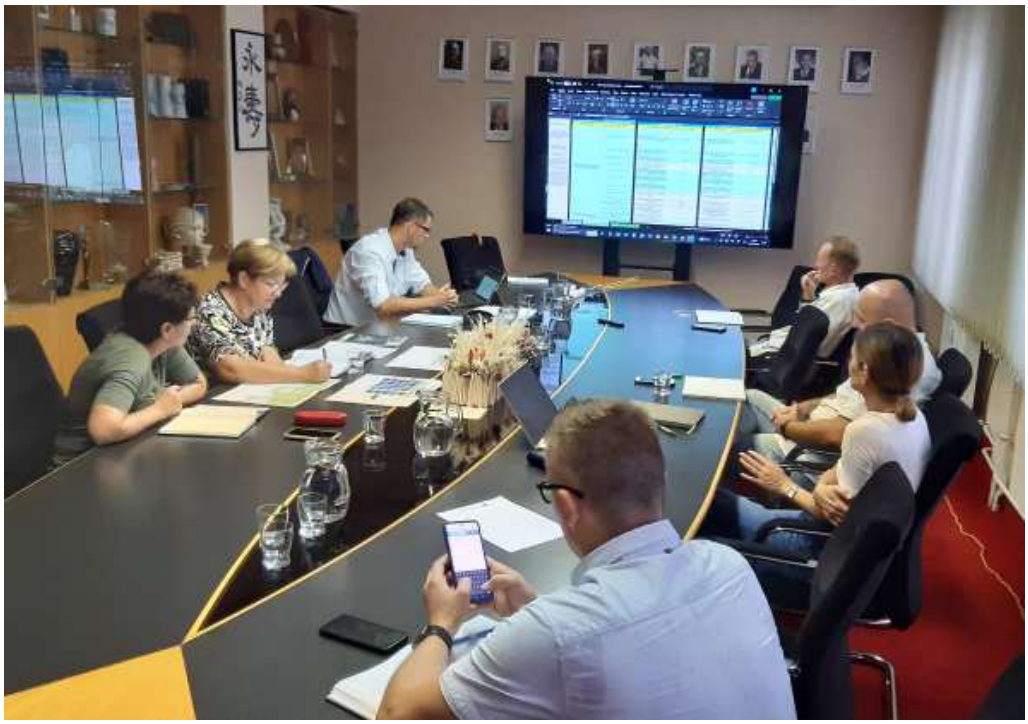


Lista prisotnosti udeležencev

Vrsta sestanka	DELAVNICA (CILJI, STRATEŠKA VODILA, PRILOŽNOSTI)
Datum	9. SEPTEMBER 2024
Št. projekta	1715 OCPS MURSKA SOBOTA

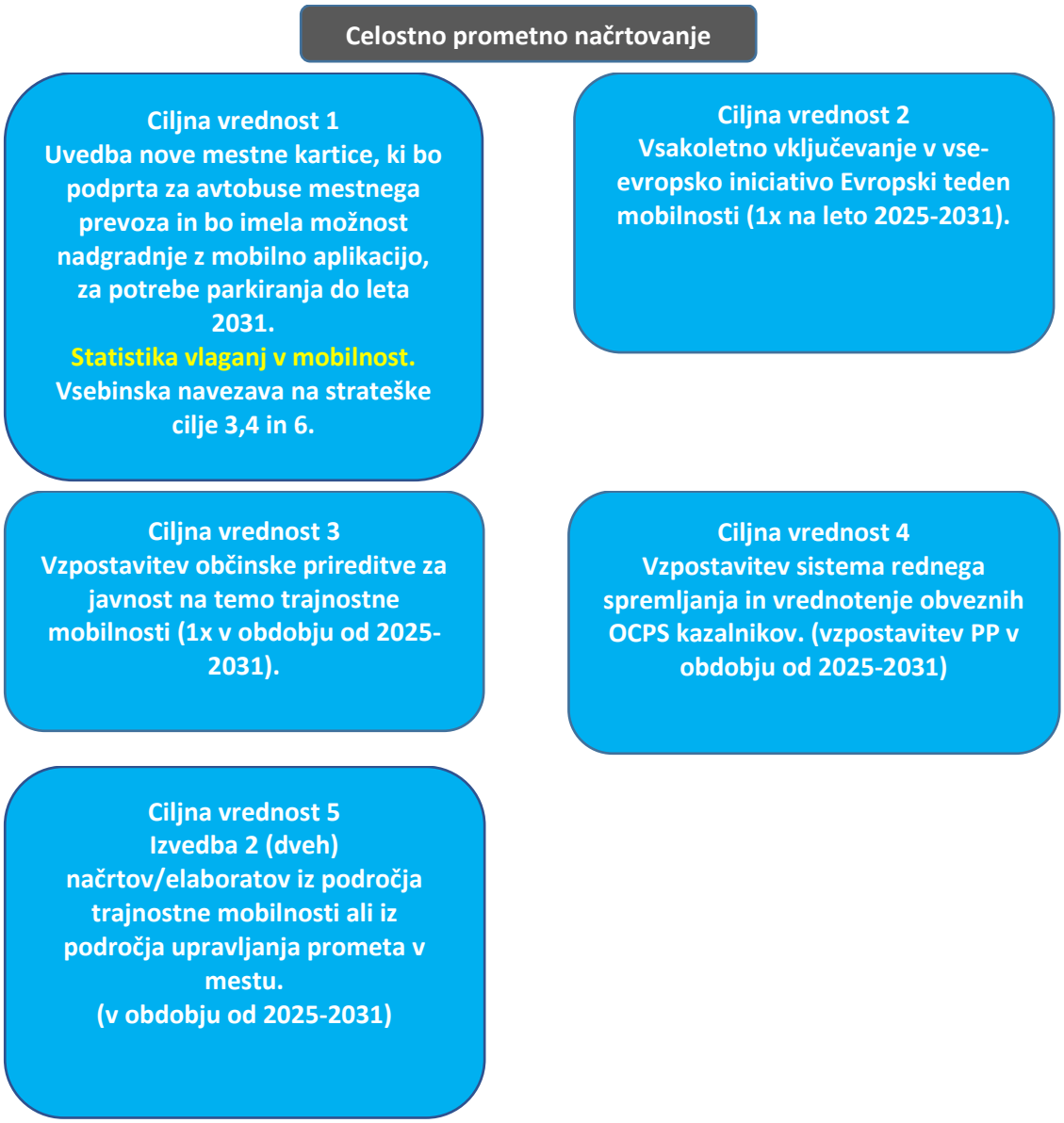
Zap. št.	Ime in priimek	Podjetje	Mobilni telefon	E-pošta	Podpis
1.	ZLATKO MEŠARIĆ	LINEAL D.O.O.	041-861-097	zlatko.mesaric@lineal.si	
2.	MATEJ BOBOVŠEK	-11-	040 364 148		
3.	MATEJ BOBOVŠEK	MOMS	041 326 572	matej.bobovsek@murska-sobota.si	
4.	BERCI SLAVIČ	MO MS	041 332 466	berci.slavic@murska-sobota.si	
5.	VIDA ŽUKAČ	MOMS	031 323 555	vida.zukac@murska-sobota.si	
6.	ANGELCA DOKL-MIR	MOMS	02/525 16 22	angelca.dokl.mir@murska-sobota.si	
7.	KLAUDIJA JANC JUC	MOMS	02/525 16 22	klaudija.jancjuc@murska-sobota.si	
8.	DUŠAN HAUKO	MOMS	031 311 742	DUSAN.HAUKO@MURSKA-SOBOTA.SI	
9.					
10.					
11.					

Fotografiji sestanka





Izbrane ciljne vrednosti s strani Mestne občine Murska Sobota za posamezni strateški steber:



Peš promet

Ciljna vrednost 1
Izgradnja novih, ali rekonstrukcija obstoječih povezav za pešce v obsegu vsaj 3 km do leta 2031.
Statistika vlaganj v javno omrežje.

Vsebinska navezava na strateške cilje 1,2,3,5 in 7.

Ciljna vrednost 2
Povečanje deleža hoje med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za osnovne šole).
Iz 31,6 % na 36 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=500 učencev.

Ciljna vrednost 3
Povečanje deleža hoje na poti v službo med izbranimi podjetji do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za podjetja).
Iz 5,8 % na 10 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=100 zaposlenih.

Ciljna vrednost 4
Povečanje deleža hoje na poti v službo in/ali šolo med splošno javnostjo do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za splošno javnost).
Iz 9,7 % na 12 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=400 prebivalcev.

Ciljna vrednost 5
Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo *(vsaj 1 ukrep na leto).*

Kolesarski promet

Ciljna vrednost 1
Izgradnja novih, ali rekonstrukcija obstoječih povezav za kolesarje v obsegu vsaj 5 km do leta 2031.
Statistika vlaganj v javno omrežje.
Vsebinska navezava na strateške cilje 1,2,3 in 7.

Ciljna vrednost 2
Širitev sistema izposoje koles Soboški biciklin.
(vsaj dve novi/prestavljeni postaji do leta 2031).

Ciljna vrednost 3
Vzpostavitev mreže oziroma sistema kolesarskih parkirišč po vzoru zagotavljanja ustrezne vzporedne kolesarske infrastrukture za potovanja "od vrat do vrat".
(vsaj 2 do leta 2031)

Ciljna vrednost 4
Povečanje deleža uporabe kolesa med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo do leta 2031, glede na stanje 2024 (anketa za osnovne šole).
Iz 3,1 % na 7 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=500 učencev.

Ciljna vrednost 5
Povečanje deleža uporabe koles na poti v službo med izbranimi podjetji do leta 2031, glede na stanje 2024 (anketa za podjetja).
Povečanje iz 9 % na 15 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=100 zaposlenih.

Ciljna vrednost 6
Povečanje deleža uporabe koles na poti v službo in/ali šolo med splošno javnostjo do leta 2031, glede na stanje 2024 (anketa za splošno javnost).
Iz 14,7 % na 18 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=400 prebivalcev.

Javni potniški promet

Ciljna vrednost 1
Optimizacija mestnega potniškega prometa (izvedba mobilnostne študije optimizacije mestnega prevoza).
Statistika vlaganj v mobilnost.
Vsebinska navezava na strateške cilje 1,2,3 in 4.

Ciljna vrednost 2
Nadgradnja sistema "prevoza na klic" do leta 2031.
(akcijski načrt za izboljšavo in implementacija le tega).

Ciljna vrednost 3
Povečanje deleža uporabe šolskega avtobusnega oz. kombi prevoza med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za osnovne šole).
Iz 17,7 % na 20 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=500 učencev.

Ciljna vrednost 4
Povečanje deleža uporabe storitev javnega potniškega prevoza (avtobus, vlak) na poti v službo med izbranimi podjetji do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za podjetja).
Povečanje iz 0,8 % na 5 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=100 zaposlenih.

Ciljna vrednost 5
Povečanje deleža uporabe storitev javnega potniškega prevoza na poti v službo in/ali šolo med splošno javnostjo do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za splošno javnost).
Iz 8 % na 12 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=400 prebivalcev.

Motorni promet in parkiranje

Ciljna vrednost 1
Zmanjšanje deleža avtomobilskega prometa v občinskem središču za 5 % do leta 2031 glede na stanje 2024 (iz 80 % na 75 %).
Meritve prometa na 3 presekih cest.

Vsebinska navezava na strateške cilje 1,2,3,5 in 6.

Ciljna vrednost 2
Vzpostavljen pilotni projekt ureditve javnega parkirišča po sistemu P+R na obrobju mesta.
(1 pilotni projekt)

Ciljna vrednost 3
Zmanjšanje deleža prepeljanih učencev 3. 5. in 7. razredov z osebnimi vozili v osnovno šolo do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za osnovne šole).
Iz 45,7 % % na 33 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=500 učencev.

Ciljna vrednost 4
Zmanjšanje deleža uporabe osebnih vozil na poti v službo med izbranimi podjetji do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za podjetja).
Iz 76,1 % na 60 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=100 zaposlenih.

Ciljna vrednost 5
Zmanjšanje deleža uporabe osebnih vozil na poti v službo in/ali šolo med splošno javnostjo do leta 2031, glede na stanje 2024 (anketa za splošno javnost).
Ohranitev deleža v višini do 40 %.

17. DODATNA AKTIVNOST ZA SKLOP D: 3. MEDIJSKO SPOROČILO V ČASU ETM 2024



VIZIJA BODOČIH PROMETNIH UREDITEV – TEMELJ ZA UČINKOVITO IZVAJANJE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Proces priprave Občinske celostne prometne strategije za Mestno občino Murska Sobota se počasi preveša v sklepno in obenem ključno fazo izdelave. V naslednjih tednih bo proces izdelave Strategije slonel na opredelitvi ciljnih vrednosti ter na oblikovanju ukrepov, ki predstavljajo rdečo nit Strategije.

SKOZI ANALIZO OBSTOJEČEGA STANJA PROMETA DO OBLIKOVANJA VIZIJE RAZVOJA BODOČIH PROMETNIH UREDITEV IN IZBORA KROVNIH STRATEŠKIH CILJEV

V preteklih mesecih je bila izvedena obširna analiza obstoječega stanja prometa v mestni občini. Za potrebe pregleda stanja na področju prometa, je bila pregledana obstoječa relevantna dokumentacija s področja urejanja prometa in prostora, analizirane prometne obremenitve, demografska gibanja, potovalni vzroki, prometne značilnosti in kakovost bivalnega okolja. Nadalje so se izvedle anketne raziskave v osnovnih šolah, v izbranih podjetjih in med splošno javnostjo, predvsem z namenom, da so se ugotovile obstoječe prometne navade in načini potovanj. Tvorjen in promoviran je bil poseben naslov elektronske pošte, na katerega občani pošiljate svoje predloge in ideje glede bodočih prometnih ureditev.

Nadalje so se na delavnicah med ključnimi lokalnimi deležniki opravili intervjuji glede obstoječih izzivov. Opravljeno je bilo tudi kordonsko štetje prometa na treh presekih cest, s čimer se je pridobil »modal-split« izhodiščnega stanja. Opravljenih je bilo tudi pet terenskih ogledov, s ciljem ocenjevanja pogojev za vodenje cestnega prometa, za upravljanje z mirujočim prometom, za hojo, za uporabo kolesa in za uporabo storitev JPP. Z naštetimi aktivnostmi se je pridobil vpogled v trenutno stanje prometa v mestni občini.

Eden od ključnih rezultatov izvedene obširne analize stanja na področju prometa v Mestni občini Murska Sobota je bila zasnova vizije razvoja bodočih prometnih ureditev in določitev krovnih strateških ciljev.

Vizija bodočih prometnih ureditev je temelj za učinkovito izvajanje OCPS in opredeljuje dolgoročno zasnovo mobilnosti v občini. Predstavlja smerokaz, v kakšni občini želimo živeti v prihodnosti in kako se ta razlikuje od prometnih ureditev v občini danes.

Na delavnici oblikovanja vizije smo s člani ožje in širše delovne skupine razmišljali o dolgoročnem razvoju prometa in mobilnosti na področju občine. Pripravilo se je več predlogov vizij, o katerih se je diskutiralo in glasovalo. Enako velja tudi za javne razprave, katerih je bilo organiziranih pet, v različnih krajih po občini. Na podlagi vseh diskusij in glasovanj je bila izbrana sledeča vizija:

VIZIJA OCPS ZA MO MS ZA OBDOBJE 2024-2031:

»S CELOSTNIM PROMETNIM NAČRTOVANJEM DO SISTEMA, KI BO OBČANOM OMOGOČAL HITREJŠE IN UDOBNEJŠE POTOVANJE, Z VEČJIM OBČUTKOM VARNOSTI, CENEJE IN Z MANJŠIMI NEGATIVNIMI VPLIVI NA OKOLJE«.

Vizija je bila osnova za oblikovanje krovnih strateških ciljev, pri čemer je bila pri oblikovanju ciljev upoštevana tudi vsebina državnih ciljev na področju trajnostne mobilnosti. Cilji so bili prediskutirani na delavnicah z širšo in ožjo skupino ter na javnih razpravah z zainteresirano javnostjo. Ključna področja strateških ciljev so: infrastruktura, multimodalnost, dostopnost oz. povezanost, digitalizacija, promocija ter ozaveščanjem, načrtovanje in upravljanje. Vsebina ciljev OCPS je vsebinsko skladna s cilji oz. prizadevanji na nacionalni ravni.

V sklopu izdelave OCPS in na osnovi zasnovane vizije razvoja bodočih prometnih ureditev v mestni občini so bili definirani naslednji krovni strateški cilji:

1. **S POMOČJO NAČRTOVANJA IN UREJANJA PROMETA PO MERI IN POTREBAH LJUDI DO DVIGA PRIVLAČNOSTI JAVNIH POVRŠIN V ŠIRŠEM OBČINSKEM SREDIŠČU.**
2. **ZAGOTAVLJANJE UČINKOVITE, ENAKOPRAVNE IN PROMETNO VARNE DOSTOPNOSTI ZA VSE OBČANE.**
3. **URAVNOTEŽITI POTOVALNE NAVADE PREBIVALCEV V OBČINI.**
4. **VZPOSTAVITEV PROMOCIJSKIH IN IZOBRAŽEVALNIH AKTIVNOSTI S CILJEM DVIGA OZAVEŠČENOSTI PREBIVALCEV O PREDNOSTIH TRAJNOSTNE MOBILNOSTI.**
5. **IZBOLJŠANJE VSESPLOŠNE PROMETNE VARNOSTI V OBMOČJU KRIŽIŠČ.**
6. **NADALJEVANJE OPTIMIZACIJE SISTEMA PARKIRNIH UREDITEV, KI BO TEMELJILA NA SODOBNIH SMERNICAH TRAJNOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA.**
7. **IZGRADNJA SKLENJENIH KOLESARSKIH IN PEŠ POVEZAV ZA POTREBE PREBIVALCEV IN TURIZMA.**

PREDNOSTNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN OPREDELJENE PRIORITETE, KI JIH BO OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA ZA MESTNO OBČINO PREDNOSTNO NASLAVLJALA

Ključni izziv je **povečanje potenciala kolesarjenja, hoje in javnega potniškega prometa**. Na ravni občine bi lahko vsi trije segmenti bili bolj optimalno izkoriščeni, zlasti za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev. To je razvidno iz opravljenih anket in terenskih meritev prometa, saj je **več kot 80 % vseh potovanj opravljenih z osebnim vozilom.**

Glavni izzivi ležijo tako v nadgradnji privlačne, med seboj fizično in vsebinsko povezane infrastrukture za pešce in kolesarje, v optimizaciji storitev javnega potniškega prometa in v razvoju vzporednih podpornih storitev (npr. urejena in privlačna parkirišča in postajališča za kolesarje, postajališča za potnike v javnem prometu, nadgradnja linij javnega prometa, ipd.).

Strateške priložnosti in prioritete bodočih prometnih ureditev v občini po posamezni zvrsti prometa.

Peš in kolesarski promet

- Nadaljnja **nadgradnja** usklajenega pristopa k urejanju **obstoječe infrastrukture za pešce in kolesarje** (npr. označevanje in urejanje varnih poti in prehodov, nadgradnja sistema izposoje koles z širitvijo mreže postajališč, optimalnejša povezljivost z javnim prometom,…).
- Nadaljnje **dograjevanje omrežja peš in kolesarskih povezav** (npr. zagotavljanje zveznosti površin znotraj mesta Murska Sobota ter pri navezavi mesta z zalednimi naselji in sosednjimi občinami, odprava ozkih grl, zmanjševanje števila konfliktnih območij oz. lokacij pri prehajanjih iz ene prometne površine na drugo,…).
- Vsebinska **povezava z daljinskimi kolesarskimi povezavami** (npr. naložbe in umeščanje v prostor, financiranje kolesarskih povezav izven urbanih območij, kolesarjenje v naravnem okolju,…).
- **Nadgradnja vzporedne podporne infrastrukture** za kolesarje in pešce (npr. kolesarska parkirišča in postajališča, arhitekturno in ambientalno opremljanje površin za pešce in kolesarje s sodobno urbano, informativno in drugo podporno opremo,…).

Javni potniški promet

- **Obstoječe linije javnega mestnega potniškega prometa, bi lahko bile bolj optimizirane** (npr. bolj prilagojene potrebam prebivalcev in obiskovalcev, boljša in predvsem enakopravna dostopnost in povezanost mesta z zaledjem občine, z zagotovljenim preglednim sistemom linij, z enotno cenovno tarifo po načelu za vse občane in obiskovalce enako,…).
- **Prometni sistemi** javnega potniškega prometa **med seboj niso integrirani** (predvsem uskladitev voznih redov avtobusnega in železniškega prometa ter mestnega in medkrajevnega prometa).
- **Premalo izkoriščen potencial železnice** (npr. spodbujanje kombiniranih potovanj vlak – kolo, vključitev železniške postaje v sistem izposoje koles, vključitev v shemo linij mestnega potniškega prometa,…).

Osebni motorni promet

- Izrazito visoka stopnja motorizacije in relativno visoke prometne obremenitve na določenih območjih.
- Mogoča **nadgradnja parkirne politike**, ki predstavlja »močno« orodje za uravnavanje (zniževanje) količine motornega prometa, predvsem v strogih občinskih središčih.

- Motorni promet je v večini primerov speljan skozi središča naselij (z izjemo južne obvozne ceste mesta Murska Sobota, ki že omogoča obvoz mimo mestnega središča na osi Tišina - Rakičan).
- **Optimizacija polnilne infrastrukture na zaznano povečano e-mobilnost**.

Celostno prometno načrtovanje

- Mogoče je **izboljšati usklajenost načrtovanja prometne politike** na različnih ravneh (lokalni, regionalni, državni).
- Uvedba **informacijsko-telekomunikacijskih rešitev za prometne uporabnike** (predvsem v obliki aplikacij na pametnih telefonih).
- Nadgradnja **povezanosti z bližnjimi občinami** na temo mobilnosti (npr. redna srečanja in medsebojno obveščanje, sodelovanje z Regijskim centrom mobilnosti za Pomurje,…).
- **Izvajanje rednega monitoringa** in analize podatkov na področju mobilnosti.
- **Več izobraževanj, delavnic in drugih promocijskih dogodkov za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva** na temo trajnostne mobilnosti.

SPREJETA VIZIJA, OBLIKOVANI KROVNI STRATEŠKI CILJI TER OPREDELJENE PRIORITETE UKREPANJA PO POSAMEZNI ZVRSTI PROMETA SOVPADAJO S TEMATIKO EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI ZA LETO 2024

Sprejeta vizija razvoja bodočih prometnih ureditev, oblikovani krovni strateški cilji in opredeljene prioritete ukrepanja, iz katerih bodo oblikovane ciljne vrednosti in končni ukrepi za vsako zvrst prometa posebej, sovpadajo s tematiko Evropskega tedna mobilnosti, katerega tema v letošnjem letu je »**Udoben javni prostor – za vse**«. Krovna cilja letošnjega tedna mobilnosti sta »*Izboljšanje kakovosti bivalnega okolja v mestih in spodbujanje oblikovanja infrastrukture po meri ljudi*« in »*Omogočanje uporabe čistejših načinov prevoza in spodbujanje spremembe potovalnih navad z zagotovitvijo primerne sklenjene mreže za kolesarje in pešce in drugih pogojev za trajnostno mobilnost*«.

Mestna občina Murska Sobota z izdelavo Občinske celostne prometne strategije in s svojim aktivnim sodelovanjem v tednu mobilnosti tako sledi skupnim Evropskim trendom in usmeritvam na področju urejanja prometa ter mobilnosti ter za svoje občane vzpostavlja ustrezne, predvsem pa kvalitetne pogoje za bivanje.
Več o Evropskem tednu mobilnosti za leto 2024:
https://www.sptm.si/application/files/3417/2439/9119/SL_2024_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

Za več informacij smo vam na razpolago na spodaj navedenih kontaktih.

Mestna občina Murska Sobota
Kardoševa ulica 2
9000 Murska Sobota
Spletna stran: https://www.murska-sobota.si/
Tel: +386 (0)2 525 16 58 (Matej Bukovec)

Elektronska pošta: matej.bukovec@murska-sobota.si

Lineal d. o. o. Maribor
Jezdarska ulica 3
2000 Maribor
Spletna stran: http://www.lineal.si/
Tel: +386 (0)2 429 27 43 (Zlatko Mesarić)

Elektronska pošta: zlatko.mesaric@lineal.si

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

Sofinancira Evropska unija

I FEEL SLOVENIA

Povezava do objavljenega 3. medijskega sporočila za javnost: https://www.murska-sobota.si/sites/default/files/2024-09/3._medijsko_sporocilo_za_javnost_mo_ms_0.pdf.

18. DODATNA AKTIVNOST ZA SKLOP D: PRIREDITEV NA PROSTEM

»ZAPISNIK IZVEDENE PRIREDITVE NA PROSTEM V ČASU EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI 2024«

Datum prireditve: 20. 9. 2024

Kraj prireditve: MO Murska Sobota (Drevored Martina Luthra)

Tema: **Izvedena prireditev na prostem v sklopu procesa izdelave OCPS za MO Murska Sobota v času Evropskega tedna mobilnosti**

V času Evropskega tedna mobilnosti, 16. – 22. september 2024 sta se v sklopu procesa izdelave Občinske celostne prometne strategije izvedla dva dogodka:

- V ponedeljek 16. septembra 2024 je bila izvedena premierna postavitev razstave v Pokrajinski in študijski knjižnici Murska Sobota, ki je bila na ogled postavljena do petka 20. septembra 2024.
- V petek 20. septembra 2024 je bil izveden dogodek Dan brez avtomobila, v okviru katerega so bile izvedene številne aktivnosti, tudi prireditev v sklopu procesa izdelave OCPS za MO Murska Sobota. Prireditev v sklopu procesa izdelave OCPS je bila sestavljena iz:
    - predstave »Zaljubljeni semafor« v izvedbi OŠ Center Gustava Šliha Maribor;
    - animacije (manjši poligon, podelitev diplom, zvijanje balonov);
    - promocije trajnostne mobilnosti; in
    - predstavitve izdelave OCPS za Mestno občino Murska Sobota, v okviru katere se je mimoidočim predstavljala Strategija, ki je v izdelavi (bile so podane uradne izjave lokalnim medijem, izvajali so se intervjuji s ključnimi lokalnimi deležniki ter zbirali predlogi glede bodočih prometnih ureditev v MO Murska Sobota).

Zapisal:
Zlatko Mesarić

Program Evropskega tedna mobilnosti 2024 v Murski Soboti



Kaj je Evropski teden mobilnosti?

Evropski teden mobilnosti je tradicionalna mednarodna pobuda, ki lokalne skupnosti spodbuja k izvajanju in promoviranju trajnostnih ukrepov v prometnem upravljanju, ki spreminjajo potovalne navade. Sodoben življenjski stil nas preganja kot neusmiljen trener – v vsakem trenutku nekam hitimo in nenehno se nam mudi. Morda se prav zato preveč zanašamo na avtomobil, ki naj bi nas rešil iz časovne zagate, a nas pušča s pogubnimi posledicami: z onesnaženjem, s hrupom, z nesrečami in vse večjimi zdravstvenimi težavami zaradi pomanjkanja gibanja. Prav zaradi tega nas pobuda Evropski teden mobilnosti vabi, naj namesto avtomobila za svoje poti v službo, šolo ali trgovino raje izberemo katerega izmed bolj trajnostnih načinov mobilnosti (hojo, kolesarjenje ali uporabo javnega potniškega prometa).

Evropski teden mobilnosti v Mestni občini Murska Sobota

Kot vsako leto, smo se tudi letos v Mestni občini Murska Sobota odločili že 23-ič zapored, da se pridružimo pobudi Evropski teden mobilnosti, ki se bo odvijal od 16.9. do 22.9. in Evropskemu dnevu brez avtomobila, katerega bomo v Murski Soboti izvedli v petek 20.9. na Drevoredu Martina Luthra.

Ker se v občini zavedamo pomena trajnostne mobilnosti, se je v zadnjih triindvajsetih letih na področju prometa in urejanja prostora spremenilo marsikaj. Uvedel se je mestni prevoz potnikov »Sobočanec«, vzpostavil se je sistem souporabe koles »Soboški biciklin«, za starejše občane obstaja možnost koriščenja prevoza na klic, občani in obiskovalci mesta imajo možnost najema električnega avtomobila, predvsem pa se prostor v mestu in naseljih oblikuje trajnostno, zeleno, privlačno in na način prijazen za pešce, kolesarje ter gibalno in senzorno ovirane osebe.

Letos pod sloganom: **Udoben javni prostor – za vse**.

Kaj pomeni sporočilo »Udoben javni prostor – za vse«?

Kakovostno urejen javni prostor prinaša v vsako skupnost številne koristi. Kjer koli so prebivalci, njihovi načini opravljanja vsakodnevnih in drugih poti ter njim pomembne dejavnosti enakovredno obravnavani, je kakovost življenja boljša: več je socialne pravičnosti, večja je varnost, manj je hrupa in onesnaženosti zraka.

Vseevropska pobuda bo znova spodbujala k spreminjanju potovalnih navad v bolj trajnostne, tokrat s poudarkom na urejanju javnih prostorov za vse uporabnike, predvsem na račun prostora, ki ga danes zasedajo avtomobili. Vsebinski poudarek letošnje izvedbe povzema sporočilo »Skupni javni prostor«, ki opozarja na potrebo po njegovi enakovredni rabi.

Kaj pripravljamo v Mestni občini Murska Sobota?

Popravljalnica koles

Že četrtič zapored bomo v okviru dogodkov Evropskega tedna mobilnosti izvedli popravljalnico koles. Popravljalnica koles je namenjena za enostavnejša popravila vseh koles (razne nastavitve, servisi kolesa, nastavitve zavor, ...). Popravljalnica koles bo trajala tri dni. Občanom in obiskovalcem Murske Sobote bo ponujeno brezplačno servisiranje koles, katera bo opravljal izkušen serviser koles (nakupi rezervnih delov koles niso všteti v same servise koles).

Simulator prevračnja

Pri simulatorju prevračanja se udeležencem predstavi pravilno uporabo varnostnega pasu, kar je pomembno predvsem v primeru nesreče, kjer prav varnostni pas zadrži telo in nas posledično zavaruje pred težjimi poškodbami. Prav tako se prikaže postopek reševanja iz vozila, prevrnjenega na streho ali na bok.

Dan brez avtomobila

Letošnji osrednji dogodek dan brez avtomobila bo izveden na ploščadi ob Drevoredu Martina Luthra. Ob tej prireditvi si bodo največ veselja lahko privoščili otroci osnovnih šol, za katere bo pripravljen bogat spremljevalni program. Na dan brez avtomobila ste seveda vabljeni tudi vsi občani in obiskovalci mesta Murska Sobota, kateri boste našli marsikatero zanimivo informacijo, kako potovati bolj trajnostno in zdravo.

Gledališka predstava

Za naše najmlajše pa bo na grajski ploščadi organizirana gledališka predstava. Zvezda letošnje gledališke predstave bo Zajčkov Zvonček. V igrivi in razgibani lutkovni predstavi, polni duhovitih človeških in živalskih likov, otroci spoznavajo različne značaje, vzgibe in vrednote. Na videz preprosta vsebina odpira veliko pomembnih vprašanj o sebi, o drugih, o odnosih, odraščanju, človeškem vplivu na okolje in dobrih delih, ki jih lahko nesebično naredimo za druge.

Seveda ste na gledališko predstavo vabljeni tudi vsi ostali občani in obiskovalci naše mestne občine.

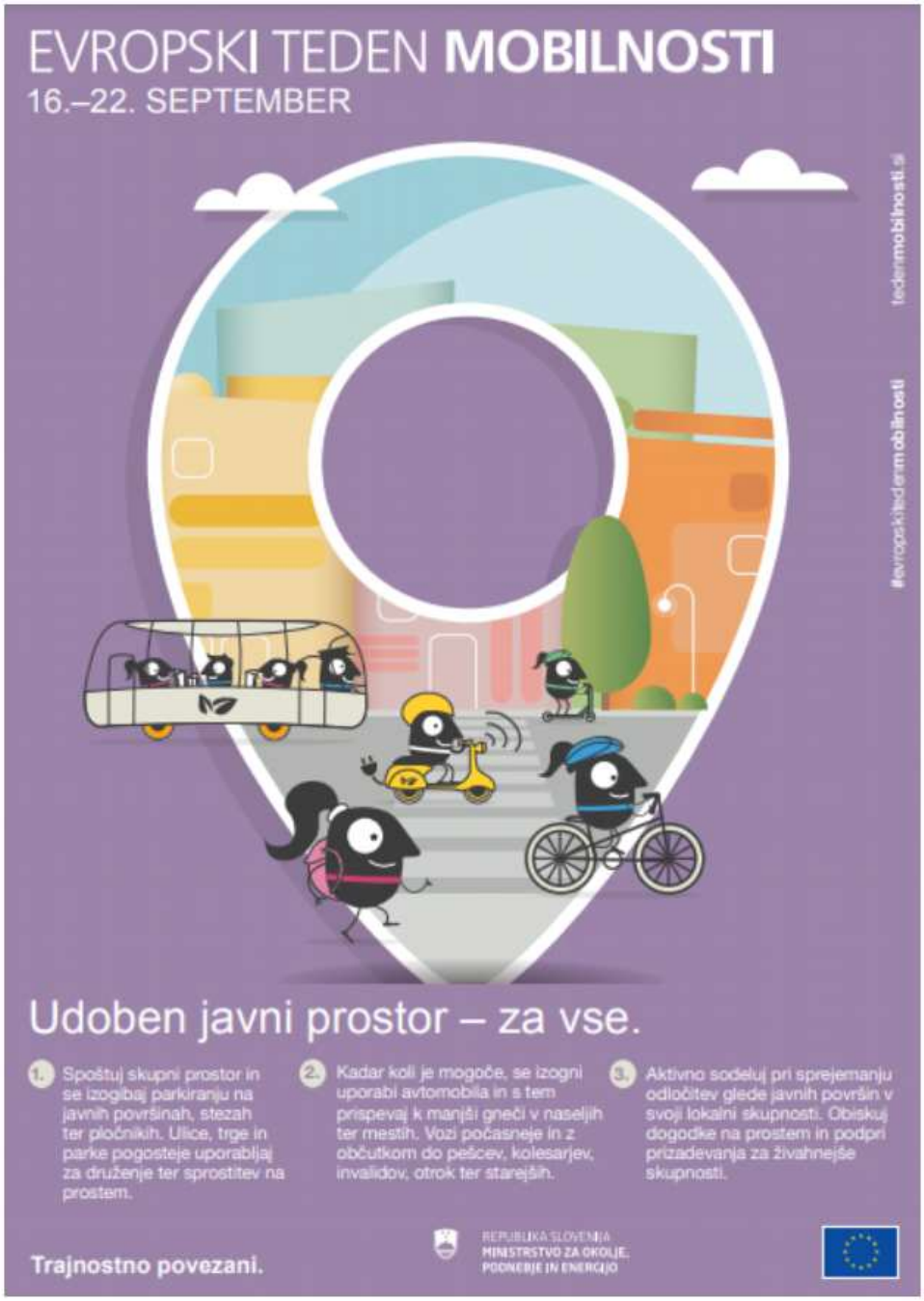
Koristne povezave:

- Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Direktorat za prometno politiko: https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-okolje-podnebje-in-energijo/o-ministrstvu/direktorat-za-prometno-politiko/
- Evropski teden mobilnosti: https://www.tedenmobilnosti.si/ in https://www.tedenmobilnosti.si/tema-za-2024
- Slovenska platforma za trajnostno mobilnost : https://www.sptm.si/
- Mestna občina Murska Sobota – objava programa prireditve: https://murska-sobota.si/za-obcane/promet-trajnostna-mobilnost/evropski-teden-mobilnosti
- Avtobusni promet Murska Sobota: https://www.apms.si/
- Soboški biciklin: https://www.soboskibiciklin.si/
- Souporaba avtomobila : https://avant2go.si/
- Prevozi na klic za starejše občane Prostofer: https://prostofer.si/



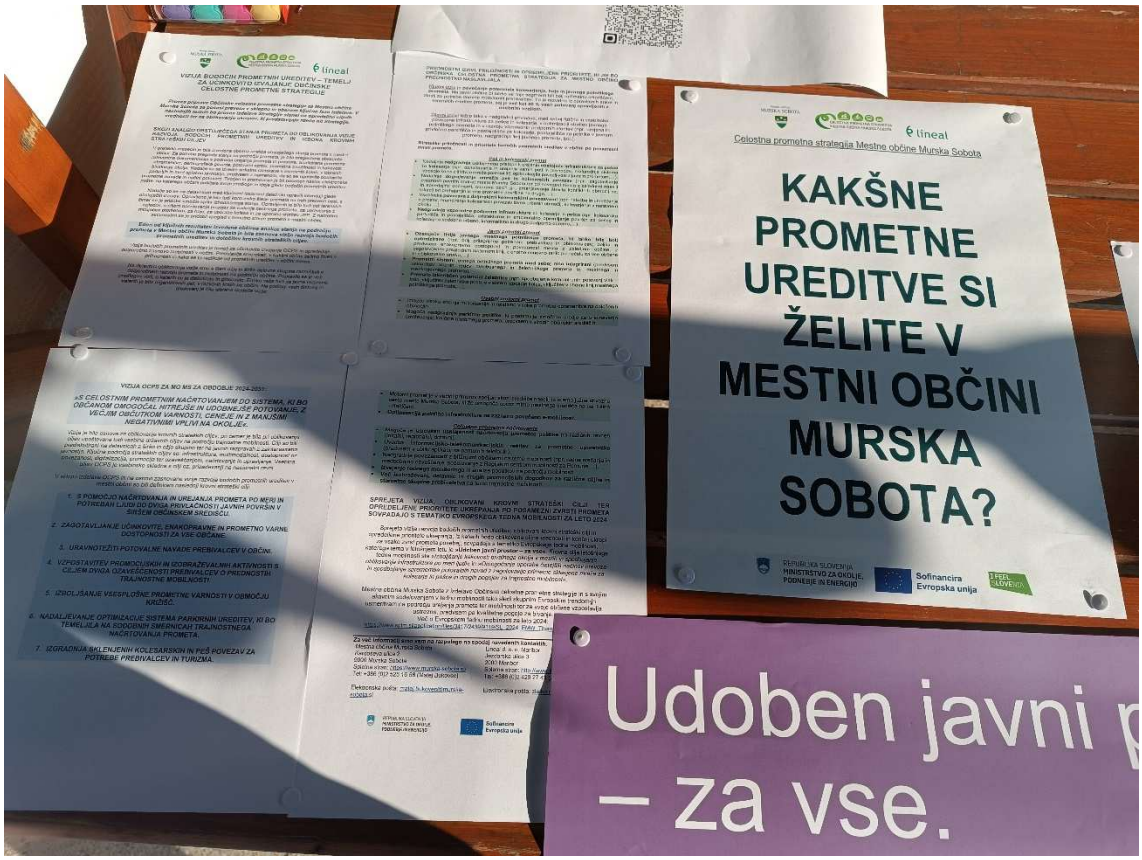
PROGRAM AKTIVNOSTI
V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA

DAN	URA	AKTIVNOST	LOKACIJA
četrtek 19.9.2024	13.00 – 17.00	POPRAVLJALNICA KOLES	Slovenska ulica
Petek 20.9.2024	13.00 – 17.00	POPRAVLJALNICA KOLES	Slovenska ulica
Sobota 21.9.2024	8.30 – 12.00	POPRAVLJALNICA KOLES	Slovenska ulica
Petek 20.9.2024	9.00 – 12.00	DAN BREZ AVTOMOBILA NAGOVOR ŽUPANA PROMOCIJA KOLESARJENJA KREATIVNE DELAVNICE IGRA PROMETNI SPOMIN PISANI OVIRATLON POSLIKAVA OBRAZA PREDSTAVA »ZALJUBJENI SEMAFOR« V IZVEDBI OŠ CENTER GUSTAVA ŠILIHA MARIBOR PROMOCIJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI ANIMATORJI PISANI MEHURČKI PREDSTAVITEV IZDELAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE ZDRAVI PRIGRIZKI	Drevored Martina Luthra
petek 20.9.2024	9.30 (VRTCI) 10.30 (PRVA TRIADA OŠ)	GLEDALIŠKA PREDSTAVA	Mestni park – grajska ploščad
Sobota 21.9.2024	9.00 – 12.00	SIMULATOR PREVRAČANJA	Slovenska ulica


EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI
16.–22. SEPTEMBER
tedenmobilnosti.si
#evropskitedenmobilnosti
Udoben javni prostor – za vse.
1. Spoštuj skupni prostor in se izogibaj parkiranju na javnih površinah, stezah ter pločnikih. Ulice, trge in parke pogosteje uporabljaj za druženje ter sprostitev na prostem.
2. Kadar koli je mogoče, se izogni uporabi avtomobila in s tem prispevaj k manjši gneči v naseljih ter mestih. Vozi počasneje in z občutkom do pešcev, kolesarjev, invalidov, otrok ter starejših.
3. Aktivno sodeluj pri sprejemanju odločitev glede javnih površin v svoji lokalni skupnosti. Obiskuj dogodke na prostem in podpri prizadevanja za živahnejše skupnosti.
Trajnostno povezani.
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

Fotogalerija prireditve na prostem (20. 09. 2024)






KOMUNALA
javno podjetje d.o.o.
Murska Sobota
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA


PLANET
mi je zelo pri srcu.
PRIHRANI


NIKE



19. POROČILO O AKTIVNOSTIH VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

Podajamo povzetek iz predhodnih 14-ih točk:

- Izdelana obširna analiza stanja na področju prometa v MO MS;
- Izdelan načrt spremljanja kazalnikov;
- Izdelano poročilo o izhodiščnem stanju obveznih kazalnikov za leto 2024;
- Izvedeni intervjuji s ključnimi lokalnimi deležniki in predstavniki sektorjev na občini;
- Izvedena anketna raziskava o poteh v šolo (vključenih pet osnovnih šol);
- Izvedena anketna raziskava o poteh v službo (vključena tri podjetja);
- Izvedeno štetje prometa na treh presekih cest v mestu Murska Sobota;
- Izvedeni ogledi stanja na terenu (v trajanju 3 dni);
- Izvedene delavnice s člani ožje delovne skupine (2 delavnici);
- Javno objavljena gradiva na spletni strani občine, ki so bila izdelava za namene izvedbe javnih razprav in delavnic;
- Izvedena prireditev na prostem;
- Objavljeno 3. medijsko sporočilo za javnost v času ETM 2024; in
- Izdelana in javno objavljena vabila na javne razprave (na spletni strani občine, izdelani plakati, ki so se polepili po različnih mestih po občini, objava v občinskem glasilu Soboške novine,…).