VIZIJA, CILJI, IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN OPREDELJENE PRIORITETE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE (OCPS) MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

»PREGLED STANJA, KLJUČNIH IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI«

v sklopu izdelave Občinske celostne prometne strategije

Projekt:

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA (OCPS) MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

Št. projekta: 1715

Namen dokumenta:

Prikaz stanja prometnega sistema v mestni občini na osnovi izdelane obširne analize obstoječega stanja na področju prometa ter opredeljenih prednostnih izzivov in priložnosti, ki jih bo OCPS za Mestno občino Murska Sobota naslavljala.

Vsebina poročila vsebuje opredeljeno vizijo, določene krovne strateške stebre, opredeljene smeri ukrepanja ter definirane prednostne izzive po posamezni zvrsti prometa. Kvantifikacija ambicij oziroma ciljne vrednosti so podrobneje predstavljene v 4. sinteznem gradivu – Pregled strateških vodil.

Datum nastanka dokumenta: september 2024

AVTOR:

mag. Matej DOBOVŠEK (Lineal d.o.o.) v sodelovanju z ostalimi člani strokovne delovne skupine

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA

Vizija

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. Na podlagi diskusij in glasovanj je bila izbrana sledeča 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«

Prioritizacija ciljev in ciljnih vrednosti

Vizija je bila osnova za oblikovanje 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 ozaveščanje / načrtovanje in upravljanje. Vsebina ciljev OCPS je vsebinsko skladna s cilji oz. prizadevanji na nacionalni ravni.

V sklopu izdelave OCPS, so bili definirani naslednji **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) **Izgradnjo sklenjenih kolesarskih in peš povezav za potrebe prebivalcev in turizma.**

Analiza stanja

Za potrebe pregleda stanja na področju prometa, je bila pregledana predhodno izdelana projektna dokumentacija na področju urejanja prometa in prostora v občini, analizirane prometne obremenitve, demografska gibanja, potovalni vzroki, prometne značilnosti in kakovost bivanja v preučevanem okolju. Nadalje se je izvedla anketa v OŠ, v večjih 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 si lahko občani pošiljali predloge in ideje bodočih prometnih ureditev.

Nadalje, so se na delavnicah med ključnimi lokalnimi deležniki opravili intervjuji. Opravljeno je bilo tudi kordonsko štetje prometa na več presekih prometnega omrežja, s čimer se je pridobil »modal-split« izhodiščnega stanja. Opravljenih je bilo tudi pet terenskih ogledov, za potrebe ugotavljanja stanja na področju vseh zvrsti prometa. Z naštetimi aktivnostmi smo pridobili boljši vpogled v trenutno stanje in načrte za prihodnost s področja urejanja prometa ter mobilnosti v občini.

Opredelitev smeri ukrepanja

Na podlagi predhodnih korakov smo oblikovali ključna strateška vodila, ločeno po stebrih oz. zvrsteh prometa, ki bodo tudi osnova za seznam ukrepov. Ukrepi in akcijski načrt bodo sestavni del končne publikacije OCPS, ki bodo zajemale obdobje do leta 2031. Definirani ukrepi bodo vsebovali oceno potrebnih sredstev, terminski načrta izvedbe in odgovornosti za izvajanje. Ključnega pomena je spremljanje uspešnosti izvajanja strategije v prihodnosti, zato so bili poleg strateških vodil določene tudi »kvantifikacije ambicij« in sicer ločeno za vsak tematski sklop.

Kvantifikacije ambicij so zapisane na način, da jih lahko občina v planski dobi 7 let enostavno (iz)meri, ali s terenskimi meritvami oz. anketami (npr. delež ljudi, ki uporablja javni potniški promet, ali s količino izgrajene nove infrastrukture (npr. dolžina novih površin za kolesarje in pešce).

Ključni (prednostni) izzivi, priložnosti in opredeljene prioritete

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 so po zvrsteh prometa oz. vsebinskih stebrih OCPS podana v nadaljevanju.

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.