lineal

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota



Mestna občina
MURSKA SOBOTA

Junij 2025

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

Št. projekta: 1715
Projekt: Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota

Akronim projekta: OCPS Mestne občine Murska Sobota

Naročnik: Mestna občina Murska Sobota
Kardoševa ulica 2
9000 Murska Sobota
Slovenija

Izvajalec: Lineal, Svetovalni inženiring in načrtovanje d. o. o.
Jezdarska ulica 3
2000 Maribor
Slovenija

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.
Ožbej SLAKAN, mag. inž. prom.

Lektoriranje: Špela VIDIC s. p.

Koordinatorji projekta s strani naročnika: Matej BUKOVEC, univ. dipl. inž. prom.
Angelca DOKL MIR, univ. dipl. inž. arh.

Presoja kakovosti vsebine OCPS: Radovan NIKIĆ

Fotografije: Arhiv Mestne občine Murska Sobota, Zlatko Mesarić, Matej Dobovšek

Grafično oblikovanje in priprava na tisk: Lineal d. o. o. Maribor
Wedesignstuff, Maribor, Slovenija

Tisk: Neocopy, KOPIBIRO d. o. o. Maribor

Naklada: Elektronska izdaja (objava na spletni strani občine in na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti)
Število tiskanih izvodov: 100

Kraj in datum: Maribor, junij 2025

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO

Sofinancira Evropska unija

KAZALO

1. KAJ JE OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA (OCPS)? 5
1.1 IZHODIŠČA IN ZAKONSKE PODLAGE 6
1.2 PROCES PRIPRAVE STRATEGIJE 6
1.3 ČASOVNI OKVIR STRATEGIJE 7
1.4 OBMOČJE OBRAVNAVE STRATEGIJE 7
2. NAMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA 8
3. IZKUŠNJE MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA S CELOSTNIM PROMETNIM NAČRTOVANJEM 9
STRATEŠKI DEL OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE 11
4. STANJE PROMETA V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA DANES 12
4.1 DEMOGRAFIJA IN DNEVNE MIGRACIJE 12
4.1.1 DELOVNI PROCESI 14
4.1.2 IZOBRAŽEVALNI PROCESI 15
4.1.3 PROCESI UPORABE JAVNIH STORITEV 16
4.1.4 NAKUPOVALNI PROCESI 17
4.2 PROMETNO-INFRASTRUKTURNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE 17
4.2.1 CESTNI PROMET 17
4.2.2 MIRUJOČI PROMET 20
4.2.3 KOLESARSKI PROMET 21
4.2.4 PEŠ PROMET 22
4.2.5 JAVNI POTNIŠKI PROMET 23
4.2.6 PROMETNA VARNOST 25
4.3 MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE 26
4.3.1 ZADOVOLJSTVO SPLOŠNE JAVNOSTI S STANJEM PROMETA V MESTNI OBČINI 26
4.3.2 POTOVALNE NAVADE UČENCEV V OSNOVNIH ŠOLAH 28
4.3.3 POTOVALNE NAVADE ZAPOSLENIH V IZBRANIH PODJETJIH 29
4.3.4 GOSTOTA PROMETA V OBČINSKEM SREDIŠČU 30
5. KLJUČNI PREDNOSTNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE 31
6. VIZIJA RAZVOJA PROMETA 34
7. STRATEŠKI STEBRI OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE 35
8. KROVNI STRATEŠKI CILJI 36
9. STRATEŠKA VODILA 37
10. VZPOSTAVLJENI ENOTNI KAZALNIKI ZA SPREMLJANJE STANJA NA PODROČJU PROMETA 38
11. OPREDELITEV CILJNIH VREDNOSTI/KVANTIFIKACIJA AMBICIJ 40
12. UKREPI PO POSAMEZNEM STRATEŠKEM STEBRU 42
12.1 OBLIKOVAN SCENARIJ IZVAJANJA UKREPOV 42
12.2 KROVNI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE 43
12.3 OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 1: PEŠ PROMET 45
12.4 OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 2: KOLESARSKI PROMET 47
12.5 OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 3: JAVNI POTNIŠKI PROMET 49
12.6 OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 4: OSEBNI MOTORNI PROMET, VKLJUČNO Z MIRUJOČIM PROMETOM 51
IZVEDBENI DEL OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE 54
13. AKCIJSKI NAČRT 55
14. TVEGANJA PRI IZVEDBI UKREPOV 67
15. VIRI IN LITERATURA 68
16. PRILOGE 69

UVODNIK ŽUPANA

Mestna občina Murska Sobota je s sprejetjem Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota za korak bližje cilju, da postane mestna občina, ki, skozi usmerjanje razvoja prometa in celostnega upravljanja s prometom, dosega večjo stopnjo ureditve prometa po meri in potrebah ljudi. Zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse, izboljšanje pogojev za bivanje, izboljšanje prometne varnosti in lastne samopodobe so le ene od koristi, ki jih prinaša naša trajna zavezanost k celovitemu prometnemu načrtovanju.

Izdelan strateški dokument predstavlja tudi osnovo tako za pridobivanje evropskih nepovratnih sredstev za izgradnjo načrtovane infrastrukture kot tudi za načrtovanje prometnih povezav s sosednjimi občinami.

Posebna zahvala velja občankam in občanom ter ostalim institucijam, vključenim v proces izdelave tega krovnega strateškega dokumenta s področja prometnega načrtovanja, saj je končni rezultat plod skupnega dela in odraz velike zainteresiranosti celotne javnosti, da se stanje na področju prometa in mobilnosti v naši mestni občini še dodatno izboljša.

Damjan Anželj

župan Mestne občine Murska Sobota



1. KAJ JE OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA (OCPS)?

Mestna občina Murska Sobota je bila **uspešna na razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo RS za izdelavo Občinske celostne prometne strategije (OCPS)** in tako, v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021–2027, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in s čezmejno mobilnostjo«, **dobila odobreno sofinanciranje v višini 70 % ocenjene vrednosti celotne operacije izdelave Občinske celostne prometne strategije.**

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA JE SEDEMLETNI TEMELJNI STRATEŠKI DOKUMENT MESTNE OBČINE O USMERJANJU RAZVOJA IN CELOSTNEGA UPRAVLJANJA PROMETA NA NJENEM OBMOČJU.

USMERJANJE RAZVOJA IN CELOSTNEGA UPRAVLJANJA PROMETA TEMELJI NA UKREPIH ZA SPODBUJANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI, KATERIH CILJ JE DOSEČI VEČJO STOPNJO UREDITVE PROMETA PO MERI IN POTREBAH LJUDI.

UREJANJE PROMETA PO MERI IN POTREBAH LJUDI PRINAŠA S SABO ŠTEVILNE KORISTI, KI SE BODO KAZALE SKOZI ZAGOTOVLJENO UČINKOVITO IN ENAKOPRAVNO DOSTOPNOSTJO ZA VSE, V IZBOLJŠANJU POGOJEV ZA BIVANJE, V IZBOLJŠANJU PROMETNE VARNOSTI IN V IZBOLJŠANJU PODOBE MESTNE OBČINE. VSE TO SE BO DOSEGLO SKOZI IMPLEMENTACIJO UKREPOV PO POSAMEZNI ZVRSTI PROMETA, KI TEMELJIJO NA ODLOČITVAH, KI JIH PODPIRA JAVNOST.

NAMEN OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE STA SPREMEMBA POTOVALNIH NAVAD V MESTNI OBČINI IN IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA HOJO, KOLESARJENJE, JAVNI PREVOZ TER DRUGIH ALTERNATIVNIH OBLIK MOBILNOSTI ZARADI ZMANJŠANJA OBSEGA OSEBNEGA MOTORNEGA PROMETA.

Občinska celostna prometna strategija predstavlja instrument, ki nadomešča in nadgrajuje predhodno Celostno prometno strategijo Mestne občine Murska Sobota (CPS MOMS), ki je bila izdelana leta 2017 in imela začrtano zaporedje izvajanja ukrepov s področja celostnega prometnega načrtovanja za obdobje petih let (2017–2022). Tudi leta 2017 je bila Mestna občina Murska Sobota uspešna na razpisu Ministrstva za okolje in prostor RS ter v okviru sredstev sklada za podnebne spremembe dobila odobreno sofinanciranje v višini 85 % vrednosti celotne operacije izdelave Celostne prometne strategije.

1.1 IZHODIŠČA IN ZAKONSKE PODLAGE

Občinska celostna prometna strategija za Mestno občino Murska Sobota je bila izdelana v skladu s/z:

• *Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, leto izdaje 2023),* • *Nacionalnimi smernicami za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij (leto izdaje 2022),* • *Minimalnimi standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več občin skupaj (posodobljene avgusta 2024),*	*Vir:* *Zbirka smernic na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost (SPTM)* *https://www.sptm.si/gradiva/smernice*
• *Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN),*	*Vir:* *https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607*
• *Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja OCPS, načinu spremljanja preverjanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikih in metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju, in*	*Vir:* *https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2023-01-2406/pravilnik-o-vsebini-obliki-nacinu-priprave-odstotku-in-visini-sofinanciranja-obcinskih-celostnih-prometnih-strategij-nacinu-spremljanja-in-merilih-za-presojo-kakovosti-enotnih-kazalnikih-metodologiji-ter-o-informacijski-podpori-in-porocanju*
• *Projektno nalogo za izvedbo Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota, št. 430-0079/2023-1-1.*	

1.2 PROCES PRIPRAVE STRATEGIJE

Proces priprave Občinske celostne prometne strategije za Mestno občino Murska Sobota je v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije obsegal širok nabor različnih aktivnosti, razdeljenih v sedem vsebinskih sklopov (Sklop A – Sklop G).

V 16-mesečnem procesu, ki je trajal od marca 2024 do junija 2025, je bil izveden širok nabor aktivnosti ter izpeljani ključni procesi, ki so vodili k izdelavi tega temeljnega strateškega dokumenta s področja celostnega načrtovanja in upravljanja s prometom. V obdobju med marcem in aprilom 2024 so bile izvedene aktivnosti v okviru sklopa A (Ureditev pogojev za delo) in sklopa B (Vzpostavitev procesa), kjer je bil glavni poudarek na zagonu procesa izdelave Občinske celostne prometne strategije, na oblikovanju delovnih skupin, odgovornih za spremljanje in izvajanje procesa izdelave strategije, na imenovanju koordinatorjev procesa, na izdelavi načrta vključevanja javnosti, na pripravi delovnega in časovnega načrta priprave strategije, na izdelavi poročil o izvedenih aktivnostih in pripravi uvodnih medijskih sporočil za namene obveščanja javnosti. Po zagonu procesa so od aprila do oktobra 2024 potekale aktivnosti v okviru sklopa C (Oris želenega stanja), sklopa D (Analiza obstoječega stanja) in sklopa E (Opredelitev smeri ukrepanja), kjer je bil velik poudarek na vključevanju javnosti in ključnih lokalnih deležnikov preko javnih razprav, delavnic, javne razstave in prireditve na prostem, na izvajanju anketiranj med ključnimi lokalnimi deležniki in posameznimi ciljnimi skupinami prebivalstva (podjetja, osnovne šole, splošna javnost), na izvajanju kordonskega štetja prometa na izbranih cestnih odsekih, na izvedbi terenskih ogledov, na zasnovi prometne vizije, na oblikovanju krovnih strateških ciljev in strateških vodil, na izboru ciljnih vrednosti za posamezni strateški steber ter na oblikovanju ukrepov, ki so izhajali iz zbranih pobud, mnenj in predlogov, podanih s strani širše javnosti, in ki predstavljajo rdečo nit v Občinski celostni prometni strategiji. Od vključno novembra 2024 do junija 2025 je sledila izvedba aktivnosti v okviru Sklopa F (Priprava in potrditev strategije), ko se je na podlagi vseh predhodno izvedenih aktivnosti iz predhodnih sklopov pristopilo k izdelavi strategije in k pripravam na predstavitev tega krovnega strateškega dokumenta na redni seji Mestnega sveta Mestne občine Murska Sobota. Proces izdelave Občinske celostne prometne strategije se je zaključil z njenim sprejetjem na redni seji Mestnega sveta, s čimer je začelo teči tudi uradno obdobje izvajanja strategije (Sklop G).



Slika 1: **Vzpostavitev procesa priprave Občinske celostne prometne strategije za Mestno občino Murska Sobota.**

1.3 ČASOVNI OKVIR STRATEGIJE

Končni rezultat vseh izvedenih aktivnosti iz vseh šestih sklopov tako predstavlja na Mestnem svetu Mestne občine Murska Sobota sprejeta Občinska celostna prometna strategija s pripadajočim akcijskim načrtom, ki zajema širok nabor ukrepov po posamezni zvrsti prometa za obdobje sedmih let (2025–2032). Po preteku sedemletnega implementacijskega obdobja bo treba strategijo prenoviti.

Občinsko celostno prometno strategijo Mestne občine Murska Sobota je Mestni svet Mestne občine Murska Sobota na 21. redni seji, dne 24. junij 2025, sprejel, za kar je bil izdan sklep št. 370-0059/2023-49(720), s čimer je uradno začelo teči obdobje izvajanja Občinske celostne prometne strategije.

1.4 OBMOČJE OBRAVNAVE STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota je temeljni strateški dokument mestne občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju, kar pomeni, da se vsebinsko osredotoča na celotni prometni sistem in s tem na celotni prostor mestne občine.

Primarno v ospredje postavlja potrebe prebivalcev, dnevnih delovnih migrantov in obiskovalcev. Osredotoča se na dejanske potrebe prebivalcev po mobilnosti ter na zagotavljanju ustrezne, učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse ciljne in starostne skupine prebivalstva.

2. NAMEN 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 z onesnaževanja zraka;
- ohranjanju kulturne dediščine;
- telesni dejavnosti z omogočanjem aktivne mobilnosti;
- izboljšanju kakovosti prometnih omrežij; in
- povečanju kakovosti bivanja in prometne varnosti.

Tabela 1: **Razlike med tradicionalnim in celostnim načrtovanjem prometa**

TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA		CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	→	**Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev**
Projektno načrtovanje	→	**Strateško in ciljno načrtovanje**
Netransparentno odločanje	→	**Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti**
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	→	**Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja**
Osredotočenost na avtomobile	→	**Osredotočenost na človeka**
Investicijsko intenzivno načrtovanje	→	**Stroškovno učinkovito načrtovanje**
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	→	**Upravljanje prometnega povpraševanja**
Osredotočenost na velike in drage projekte	→	**Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave**
Domena prometnih inženirjev	→	**Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in z drugimi**
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	→	**Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje**

Vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ljubljana 2023.

3. IZKUŠNJE MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA S CELOSTNIM PROMETNIM NAČRTOVANJEM

V skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije je Mestna občina Murska Sobota izdelala oceno lastne pripravljenosti na proces izdelave strateškega dokumenta – samooceno.

Samoocena je orodje, s katerim se ugotavlja, kako dobro je mestna občina pripravljena na proces izdelave in sprejetja Občinske celostne prometne strategije.
Mestna občina ima izkušnje s pripravo tovrstnih prometnih strategij, zato je s pomočjo vprašalnika iz priloge št. 2, ki je sestavni del Nacionalnih smernic za pripravo Občinske celostne prometne strategije, izdelala poglobljeno samooceno.
V okviru priprave samoocene je mestna občina preverjala, kje je potreba po izboljšavah v mestni občini največja, na katerih dobrih praksah bo možno graditi v prihodnje, in analitično ocenila učinke izvajanja predhodne Celostne prometne strategije iz leta 2017.

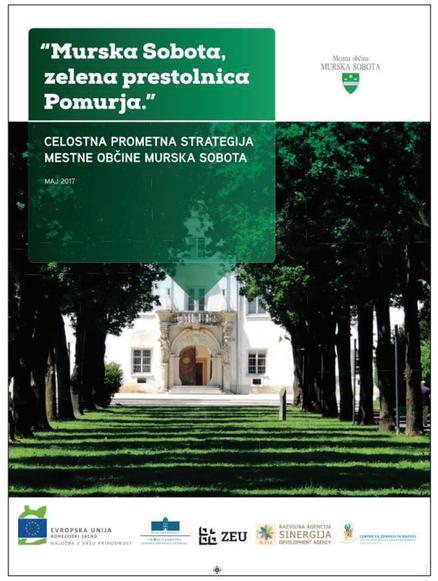
Osnovni namen priprave samoocene je odprava zaznanih pomanjkljivosti. Zbrane ugotovitve so služile pri krepitvi politične podpore v mestni občini in v procesu priprave Občinske celostne prometne strategije.

Priprava samoocene je temeljila na naslednjih treh aktivnostih:

- preučili so se začrtan proces in zmogljivosti za prenovo Celostne prometne strategije;
- ocenile so se preteke izkušnje in učinki izvajanja predhodne Celostne prometne strategije; in
- evidentirale so se zaznane pomanjkljivosti iz predhodne Celostne prometne strategije.



Slika 2: **Načrt trajnostne mobilnosti na območju Mestne občine Murska Sobota (2008).**



Slika 3: **Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota (2017).**

KLJUČNE UGOTOVITVE IZDELANE POGLOBLJENE SAMOOCENE IZ PREDHODNE CPS MOMS

POLITIČNA PODPORA

- Vodstvo mestne občine ob prisotni ustrezni in usklajeni politični podpori sprejema in izvaja celostno prometno načrtovanje, kar potrjujeta v preteklosti že dva izdelana strateška dokumenta s področja celovitega prometnega načrtovanja: »Načrt trajnostne mobilnosti na območju Mestne občine Murska Sobota (2008)« in »Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota (2017)«. Z izdelano Občinsko celostno prometno strategijo mestna občina tako nadgrajuje svojo trajno zavezanost celovitemu prometnemu načrtovanju na njenem območju.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA (CPS MOMS):

- CPS MOMS je bil v mestni občini glavni dokument na temo celostnega načrtovanja in upravljanja s prometom. Občinska celostna prometna strategija nadomešča in nadgrajuje CPS MOMS.
- »Trajnostna urbana strategija (TUS)«, »Odlok o ureditvi cestnega prometa« ter »Sklep o spremembah in dopolnitvah sklepa o določitvi cene parkirnine, drugih taks in parkirnih con ter pripadajočih območij na območju Mestne občine Murska Sobota« se obravnavajo kot alternativni dokumenti s področja načrtovanja in urejanja prometa. Istočasno s pripravo OCPS MOMS se je izvedla novelacija Trajnostne urbane strategije (TUS 2035), ki v primerjavi s predhodno Strategijo pokriva celotno mestno občino, zato so bila vsebinska izhodišča v obeh strategijah usklajene.

IZVAJANJE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE IN UKREPOV

- Ukrepi iz CPS MOMS so se izvajali predvsem na področju ureditve površin za pešce in kolesarje.
- Največja rezerva obstaja na področju optimizacije javnega mestnega potniškega prometa, predvsem v smislu finančnih obveznosti in zmožnosti mestne občine.

VKLJUČEVANJE UKREPOV IZ CPS MOMS V PRORAČUN:

- Akcijski načrt z ukrepi iz predhodne CPS MS je služil kot temelj pri pripravi vsakoletnih proračunov.

URAVNOTEŽENOST PORABE FINANČNIH VIROV

- Finančni viri za izvedbo »trdih« ukrepov so bili pridobljeni predvsem iz EU in drugih skladov RS. Prav tako je mestna občina za izvedbo nekaterih zahtevnejših infrastrukturnih ukrepov namenila tudi lastna sredstva, v višini tudi do 50 %. Izvedbo »mehkih« ukrepov je mestna občina financirala izključno iz lastnih virov. Viri iz sredstev EU in drugih skladov RS so se spreminjali glede na razpise.

IZVAJANJE UKREPOV IN AKTIVNOSTI

- Vzpostavljena je bila plačilna politika uporabe javnega potniškega prometa, ki je bila ena izmed najugodnejših v Republiki Sloveniji. Uporaba javnega mestnega prevoza je bila v samem mestu Murska Sobota brezplačna (cona I), medtem ko je cena za vožnjo v primestna naselja znašala 0,5 € (cona II). Mestna občina je vsem občanom do junija 2024 sofinancirala vožnje na GJS-linijah.
- Izvedena je bila prenova središča mesta na način ureditve skupnega prometnega prostora (južni del Slovenske ulice), kjer se je ukinilo večje število parkirnih mest.
- Na račun ukinitve ulice je bil urejen Drevored Martina Luthra, kjer so se zagotovile ambientalno in arhitekturno urejene površine, primarno namenjene pešcem.
- Slomškova ulica, Gregorčičeva ulica, Ulica arhitekta Novaka, Ulica Staneta Rozman, Kroška ulica … so bile deležne temeljite prenove, kjer so se na novo urejale površine za pešce in kolesarje.
- Z namenom odprave ozkega grla je bil zgrajen premostitveni objekt za kolesarje v naselju Polana.
- V mestu je bilo vzpostavljeno območje kratkotrajnega parkiranja. Leta 2023 je bila izvedena optimizacija mirujočega prometa na račun vzpostavitve progresivne plačilne politike (v središču mesta dražje in kratkotrajno parkiranje, na obrobju mesta cenejše in dolgotrajno parkiranje).

VKLJUČEVANJE JAVNOSTI

- Sodelovanje z javnostjo je na visoki ravni, saj mestna občina individualno pristopa k pobudam občanov. Odziv občanov je bil vedno precejšen. Prav tako so bili občani vključeni v javno razpravo pri uvedbi skupnega prometnega prostora na Slovenski ulici.

SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE UČINKOV

- CPS MOMS se je uporabljala predvsem pri pripravi vsakoletnih proračunov, medtem, ko se učinki izvedenih ukrepov posebej niso spremljali, ne kvalitativno ne kvantitativno. V novi Strategiji bi bilo treba jasno določiti nabor obveznih kazalnikov za spremljanje ter opredeliti postopek spremljanje teh, kar bo mestni občini omogočilo sprotno preverjanje in merjenje napredka.

SPREMEMBE V PROMETNEM SISTEMU

- Spremembe v prometnem sistemu so bile dosežene predvsem z izvedbo skupnega prometnega prostora na Slovenski ulici, ureditvijo nekaterih prometno najbolj frekventnih ulic na račun vzpostavljenih površin za pešce in kolesarje ter z izvedbo nadgradnje parkirne politike. Rezultat tega je, da je promet v samem mestu danes bolj tekoč, po drugi strani pa so ob ključnih objektih javnega pomena vedno na voljo prosta parkirna mesta z možnostjo kratkotrajnega parkiranja.



STRATEŠKI DEL OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

4. STANJE PROMETA V MESTNI OBČINI MURSKA SOBOTA DANES

4.1 DEMOGRAFIJA IN DNEVNE MIGRACIJE

Mestna občina Murska Sobota leži v severovzhodnem delu Slovenije. Ustanovljena je bila 1. januarja 1995 ter obsega mesto Murska Sobota in naselja Bakovci, Černelavci, Krog, Kupšinci, Markišavci, Nemčavci, Polana, Rakičan, Satahovci, Veščica in romsko naselje Pušča. Mestno občino Murska Sobota ozemeljsko obkroža 7 sosednjih občin: Občina Beltinci, Občina Moravske Toplice, Občina Puconci, Občina Tišina, Občina Radenci, Občina Križevci pri Ljutomeru in Občina Veržej.

MESTNA OBČINA Z MESTOM MURSKA SOBOTA NA ČELU JE REGIJSKO SREDIŠČE POMURJA TER PREDSTAVLJA PRAVNO, GOSPODARSKO, BANČNO, ŠOLSKO, INFORMACIJSKO, ZDRAVSTVENO, OSKRBOVALNO IN PROMETNO SREDIŠČE POMURJA IN ŠIRŠEGA OBMOČJA POMURSKE STATISTIČNE REGIJE.

Tabela 2: **Demografski podatki za Mestno občino Murska Sobota in primerjava med leti 2013 in 2023**

DEMOGRAFSKI PODATKI ZA MESTNO OBČINO MURSKA	(LETO 2023)	(LETO 2013)
POVRŠINA (KM^2)	64,4	64,4
ŠTEVILO NASELIJ	12	12
ŠTEVILO PREBIVALCEV	18.651	19.188
STAROST OD 0 DO 14 LET	2.323 (12,5 %)	2.417 (12,6 %)
STAROST OD 15 DO 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	-6,5	-3,7
SKUPNI SELITVENI PRIRAST NA 1.000 PREBIVALCEV	2,8	-5,4
GOSTOTA NASELJENOSTI (PREB/KM^2)	289,8	298

Za Mestno občino Murska Sobota je značilna visoka gostota naseljenosti, saj na kvadratnem kilometru površine prebiva 290 prebivalcev, kar presega slovensko povprečje (104,6 preb./km^2).

Povprečna starost prebivalstva se je v zadnjih desetih letih povečala za več kot 3 leta. Opazna sta trend povečanja deleža ljudi, starih nad 65 let (povečanje za 7,7 %), ter trend zmanjšanja deleža ljudi, starih med 15 in 64 let (znižanje za 7,6 %).

Leta 2023 se je v mestno občino priselilo 839 ljudi, odselilo pa 787. Skupni selitveni prirast je tako znašal 2,8 ljudi na 1.000 prebivalcev. Leta 2023 je v nasprotju s selitvenim prirastom bilo več umrlih (240) kot živorojenih (118), zaradi česar je skupni naravni prirast znašal –6,5 ljudi na 1.000 prebivalcev.

Tako v mestu Murska Sobota kot v nekaterih večjih naseljih sta opazna trend zmanjševanja števila prebivalcev in dvig povprečne starosti prebivalstva.

Tabela 3: **Demografski podatki za mesto Murska Sobota in nekatera večja naselja v mestni občini ter primerjava med leti 2013 in 2023**

DEMOGRAFSKI PODATKI	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 DO 14 LET	1.340/1.360	183/188	174/177	149/186
STAROST OD 15 DO 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

Upad števila prebivalcev v zadnjih desetih letih je najopaznejši v primeru naselja Rakičan, kjer je število prebivalcev upadlo za 10,5 %. V primeru mesta Murska Sobota je število prebivalcev v enakem obdobju upadlo za dobra 2 %.

Bolj kot upadanje števila prebivalcev 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, in sicer se je ta povečala za dobra 4 leta.

Z izjemo naselja Rakičan je opazen trend povečanja števila prebivalcev, starih nad 65 let. Leta 2023 se je število prebivalcev, starosti nad 65 let, najbolj povečalo v naselju Černelavci, in sicer z 12,9 % (2013) na 27,4 % (2023). V primeru mesta Murska Sobota pa z 20,2 % (2013) na 28,5 % (2023).

DELOVNI PROCESI, IZOBRAŽEVALNI PROCESI, PROCESI UPORABE JAVNIH STORITEV (IZRAZITEJE ZDRAVSTVENIH STORITEV) IN NAKUPOVALNI PROCESI PREDSTAVLJAJO JEDRO VSEH GENERIRANIH PROMETNIH OBREMENITEV V MESTNI OBČINI IN GLAVNI RAZLOG ZA NASTANEK DNEVNIH MIGRACIJ.

4.1.1 DELOVNI PROCESI

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

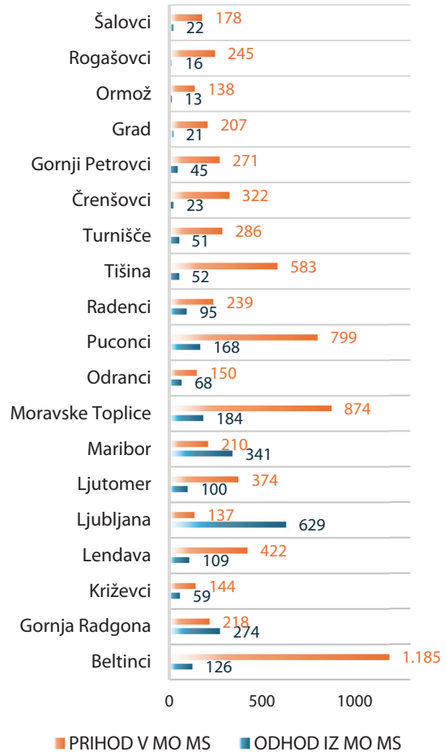
Tabela 4: **Delovno aktivno prebivalstvo in z njimi povezane dnevne delovne migracije v primeru Mestne občine Murska Sobota**

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

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 delovno aktivnega prebivalstva v mestni občini.

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

Največ delovnih migracij iz mestne občine je napotenih v Ljubljano (629), Maribor (341), Gornjo Radgono (274), Moravske Toplice (184), Puconce (168), Beltince (126), Lendavo (109), Ljutomer (100) …, medtem ko delovne migracije v mestno občino prevladujejo iz Beltincev (1.185), Moravskih Toplic (874), Puconcev (799), Tišine (583), Lendave (422) …



Grafikon 1: **Razmerje dnevnih delovnih migracijskih tokov med Mestno občino Murska Sobota in posameznimi ostalimi občinami**

Vse te znane dnevne delovne migracije najbolj vplivajo na nastanek prometnih tokov, ki so tako na dnevni ravni tekom delovnika najizrazitejše na povezavah Beltinci–Rakičan–Murska Sobota, Radenci–Tišina–Murska Sobota, Dobrovnik–Moravske Toplice–Murska Sobota, Puconci–Markišavci–Murska Sobota, Vaneča–Murska Sobota in Murska Sobota–AC-priključek Murska Sobota in na vseh navedenih povezavah tudi v obratni smeri.

Močni prometni tokovi nastajajo tudi znotraj mestne občine in mesta, kjer se nahajajo glavni in obenem največji generatorji prometa v občini.

4.1.2 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 razlogov za dvig prometnega povpraševanja. Dejavnosti izobraževalnih procesov so najizrazitejše med delovnikom in podobno kot delovni procesi največ prometa generirajo ravno v koničnih urah. Prevozi predšolskih in šoloobveznih otrok, prevozi dijakov in študentov so evidentirani kot najpogostejše razlogi za nastanek potovanj.

Tabela 5: **Vključenost otrok, učencev, dijakov in študentov iz Mestne občine Murska Sobota v izobraževalnih procesih v šolskem letu 2022/2023.**

	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, visokošolsko 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 in študentje). Posredno pa kar do 40 % celotnega prebivalstva, predvsem na račun vključenosti staršev, starih staršev in ostalih skrbnikov pri zagotavljanju ustrezne mobilnosti.

4.1.3 PROCESI UPORABE 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 živečem prebivalstvu, pa tudi prebivalcem iz drugih regij. Ozemeljsko pokriva 27 občin s 125.000 prebivalci. Na letni ravni bolnišnica sprejme več kot 270.000 pacientov.

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. V obdobju večjih virusnih obolenj sprejme tudi več kot 1.000 obiskovalcev na dan.

Splošna bolnišnica Murska Sobota se tako v mestni občini uvršča med največje generatorje prometa, saj poleg tega, da generira ogromno prometa iz naslova prihoda obiskovalcev, zaposluje še več kot 1.200 zaposlenih, ki na delo prihajajo iz različno oddaljenih krajev.



Slika 4: **Splošna bolnišnica Murska Sobota – eden izmed največjih in vplivnih generatorjev prometa v mestni občini.**

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. 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. dislociranih enotah. Leta 2022 je bilo v Zdravstvenem domu Murska Sobota zaposlenih več kot 400 ljudi.

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



Slika 5: **Zdravstveni dom Murska Sobota – eden izmed večjih in vplivnih generatorjev prometa v širšem mestnem središču.**

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, Okrajno sodišče Murska Sobota, Center za socialno delo Murska Sobota in Finančni urad Murska Sobota.

4.1.4 NAKUPOVALNI PROCESI

Kot četrti najpogostejši razlog za nastanek prometnih tokov so nakupovalni procesi, ki so načeloma prisotni vse dni v tednu, z nekoliko večjo intenziteto ob koncih tedna (petek in sobota) ter v dnevih pred prazniki.

Mesto Murska Sobota ima opravka s skoncentrirano trgovsko ponudbo predvsem na obrobju mesta, kjer so se razvila večja regionalna trgovska središča (BTC City Murska Sobota na Lendavski ulici, Nakupovalni center Maximus na ulici Štefana Kovača …), ki generirajo velike prometne obremenitve tekom celega tedna, razen ob nedeljah in praznikih, ko so prodajalne v skladu z Zakonom o trgovini (Uradni list RS, št 24/08, 47/15, 139/20 in 161/22) zaprte.

Opazno je, da strateško načrtovanje rabe prostora v mestni občini poteka hkrati z usmerjanjem razvoja in celostnega upravljanja s prometom, v katerega se aktivno vključujejo tudi vprašanja, povezana z zagotavljanjem učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse. Tako so na primer vsa večja trgovska središča na obrobju mesta Murska Sobota vpeta v shemo linij mestnega prevoza potnikov Sobočanec in nekatera izmed njih tudi v sistem izposoje koles Soboški biciklin (BTC City Murska Sobota). Nekatera večja stanovanjska območja, ki se nahajajo ob Lendavski ulici, ulici Štefana Kovača, Trstenjakovi ulici, Cankarjevi ulici ..., so opremljena z manjšimi supermarketi in s prodajalnami ter posameznimi storitvenimi dejavnosti, ki omogočajo osnovno oskrbo prebivalstva v teh območjih. To med drugim zmanjšuje potrebo po potovanjih iz mestnega središča v trgovska središča na obrobju mesta.

Kljub ugodni dostopnosti večjih trgovskih središč in zagotovljeni ustrezni prometni ponudbi se večina nakupov v njih opravi z osebnimi vozili, kar pričajo vsakodnevno polno zasedena parkirišča in dinamični zastoji na okoliškem cestnem omrežju.

4.2 PROMETNO-INFRASTRUKTURNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE

4.2.1 CESTNI PROMET

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

Na podlagi izdelane analize dnevnih delovnih migracijskih tokov kar 58,5 % delovno aktivnega prebivalstva generira notranja potovanja (živijo in delajo znotraj mestne občine), medtem ko 41,5 % delovno aktivnega prebivalstva generira ciljno-izvorna potovanja (delo opravljajo v drugi občini). Ciljno-izvorna potovanja generira tudi delovno aktivno prebivalstvo iz drugih občin, ki delajo v mestni občini. Namreč kar 8.744 delovnih mest zasedajo zaposleni iz drugih občin, kar pomeni, da 68 % vseh zaposlitev v občini generira ciljno-izvorna potovanja.
Mestna občina kot ostale pomurske občine, ki se razprostirajo v neposredni bližini avtoceste A5, ki poteka na povezavi »Dragučova–Lenart–Murska Sobota–Lendava–Pince«, spada med tiste občine v Republiki Sloveniji, ki imajo zagotovljeno ustrezno in hitro dostopnost do

državnega avtocestnega omrežja, saj je središče mesta Murska Sobota oddaljeno dobrih 4,5 km od AC-priključka Murska Sobota in kjer je čas vožnje z osebnim vozilom ocenjen na okrog 8 minut.

CESTNO OMREŽJE

Skupna dolžina javnih cest v mestni 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 večja od gostote javnega cestnega omrežja na državni ravni, ki 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 ravni države.

STOPNJA MOTORIZACIJE

Stopnja motorizacije na območju mestne občine znaša 569 vozil na 1.000 prebivalcev, kar je manj od slovenskega povprečja, ki znaša 579 vozil na 1.000 prebivalcev (–1,7 %). Leta 2013 je v mestni občini živelo 19.188 prebivalcev, kar je več, kot jih živi danes (18.651), medtem ko se je stopnja motorizacije povečala za kar 14 %. Na državni ravni se je stopnja motorizacije v enakem obdobju povečala za 12,2 %.

V primerjavi z letom 2013 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 6: **Gibanje stopnje motorizacije v Mestni občini Murska Sobota med leti 2013 in 2023.**

	STOPNJA MOTORIZACIJE (vozil/1.000 preb.)	
	Mestna občina Murska Sobota (2023/2013)	**Slovenija (2023/2013)**
vozila	569/499	579/516
	POVPREČNA STAROST VOZIL (v letih)	
	10,6/8,8	11,1/9,1

PROMETNE OBREMENITVE (PLDP) NA DRŽAVNIH CESTNIH ODSEKIH

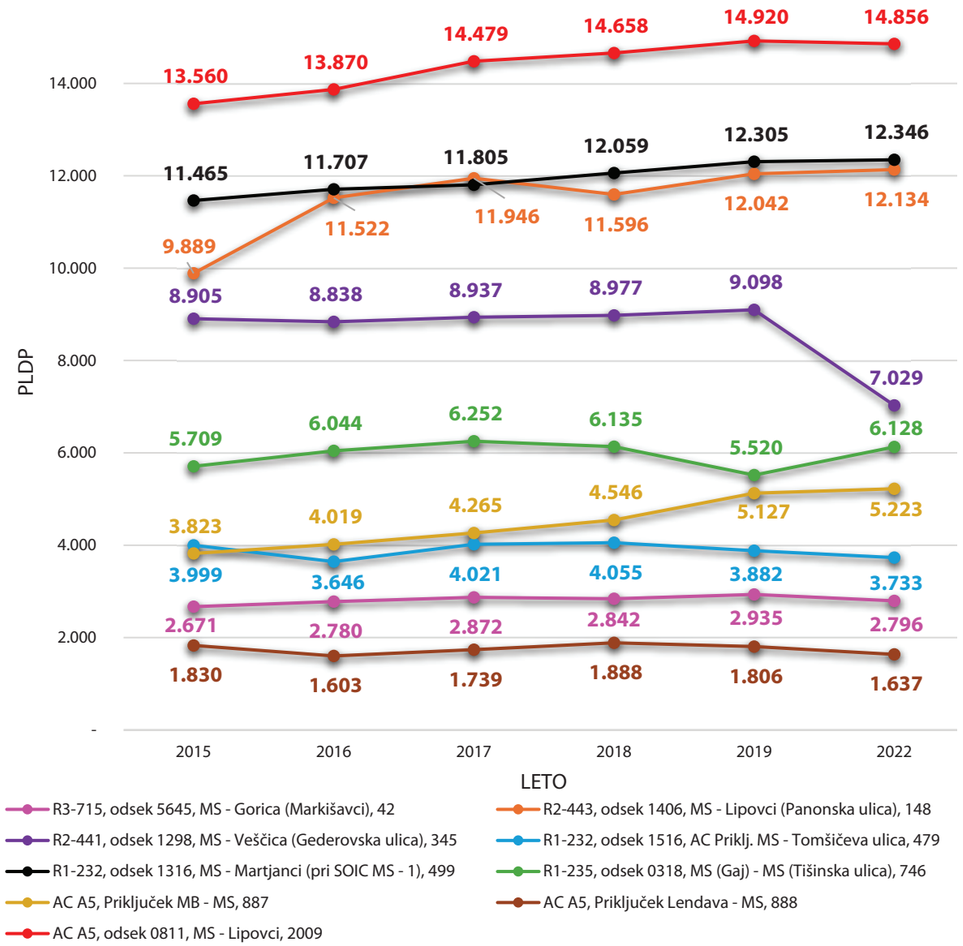
V Republiki Sloveniji se že več kot 35 let zbirajo podatki o številu vozil z avtomatskimi števci prometa. Znotraj mestne občine se na državnih cestah nahaja 9 avtomatskih števcev prometa.

Na območju mestne občine se največje prometne obremenitve pojavljajo na odseku avtoceste A5, kjer je povprečni letni dnevni promet (PLDP) leta 2022 znašal 14.856 vozil/dan. V strukturi prometnih tokov 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-odstotni 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 R1-232, na povezavi Martjanci–Murska Sobota, je PLDP v letu 2022 znašal 12.346 voz./dan, na odseku regionalne ceste R2-443, na povezavi Murska Sobota–Lipovci, pa je PLDP v letu 2022 znašal 12.134 voz./dan.

Največja povprečna rast prometa se zaznava na avtocestnem priključku Murska Sobota, smer Maribor, in sicer 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 % na leto. Prav tako ni zanemarljiva povprečna rast prometa na odseku regionalne ceste R1-232 na povezavi Martjanci–Murska Sobota, ki znaša 1,5 % na leto.

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 (Panonska ulica, Lendavska ulica), Zdravstvenega doma Murska Sobota (Ciril Metodova ulica, Kopališka ulica), Severne obrtno industrijske cone (Lendavska ulica), mestnega središča (ulica Štefana Kovača, Slovenska ulica), v smeri vzgojno-izobraževalnih ustanov in v smeri večjih regionalnih trgovskih središč (Lendavska ulica, Markišavska ulica, Noršinska ulica, Industrijska ulica, Gederovska ulica).



Grafikon 2: **Povprečni letni dnevni promet (PLDP) med leti 2015 in 2022 na državnih cestnih odsekih v Mestni občini Murska Sobota (št. odseka ceste / ime ulice / št. številnega mesta).**
** Leti 2020 in 2021 sta bili, zaradi epidemioloških razmer, povezanih z razglašeno epidemijo covida-19, izvzeti iz analize prometnih obremenitev, saj je gostota prometa v tistem obdobju upadla na celotnem državnem cestnem omrežju in ne predstavljata realne osnove za primerjavo.*
Vir: Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za evidence o cestah, informatiko in arhiv, publikacija Promet 2022.

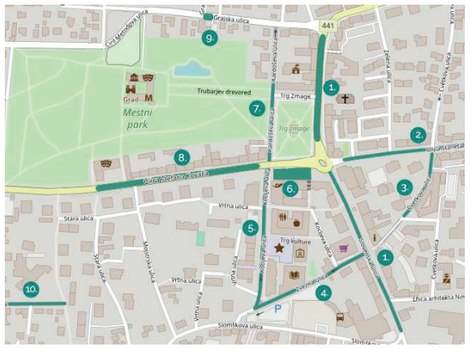
Tabela 7: **Povprečna letna stopnja rasti prometa na analiziranih državnih cestnih odsekih znotraj mestne občine.**

CESTNI ODSEKI NA DRŽAVNIH CESTAH / IME ULICE / ŠT. ŠTEVNEGA MESTA	RAST PROMETA NA LETO
R3-715, odsek 5645, Murska Sobota–Gorica/naselje Markišavci/42	1,010 (1 %)
R2-443, odsek 1406, Murska Sobota–Lipovci/Panonska ulica/148	1,044 (4,4 %)
R2-441, odsek 1298, Murska Sobota–Veščica/Gederovska ulica/345	0,959 (upadanje/stagnacija)
R1-232, odsek 1516, AC priključek MS–Tomšičeva ulica/brez imena/479	0,988 (upadanje/stagnacija)
R1-232, odsek 1316, Murska Sobota–Martjanci/pri SOIC MS - 1/499	1,015 (1,5 %)
R1-235, odsek 0318, Murska Sobota (Gaj)–Murska Sobota/Tišinska ulica/746	1,017 (1,7 %)
AC A5, Priključek MB–Murska Sobota/AC priključek/887	1,065 (6,5 %)
AC A5, Priključek Lendava–Murska Sobota/AC priključek /888	0,982 (upadanje/stagnacija)
AC A5, odsek 0811, Murska Sobota–Lipovci/avtocesta/2009	1,019 (1,9 %)

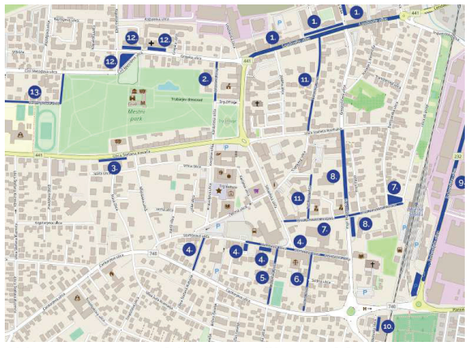
4.2.2 MIRUJOČI PROMET

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

- **Cona 1 (modra cona):** zajema ožje mestno središče z možnostjo kratkotrajnega parkiranja do največ dveh ur (začetnih 30 min. brezplačnih z označitvijo časa pričetka parkiranja).
  - Zajeta območja: slika 6.
  - Okvirna kapaciteta parkirišč: 274 PM.
  - Kapacitetna zasedenost javnih parkirnih površin na podlagi izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času med delovnikom: 70 % (191 PM).
- **Cona 2 (bela cona):** z možnostjo dolgotrajnega parkiranja (ob zdravstvenem domu je omogočeno brezplačno parkiranje do največ dve uri, na ostalih parkirnih površinah do največ 30 min.) in predstavlja vse ostale asfaltirane javne parkirne površine ob cestah.
  - Zajeta območja: slika 7.
  - Okvirna kapaciteta parkirišč: 543 PM.
  - Kapacitetna zasedenost parkirnih površin na podlagi izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času med delovnikom: 37 % (199 PM).
- **Cona 3 (ostale parkirne površine)**, kjer so parkirne površine večinoma v gramozirani izvedbi in plačljive (plačuje se vsaka začetna ura).
  - Zajeta območja: Kopališka ulica, Mojstrska ulica, Vrtna ulica, Bakovska ulica, Gregorčičeva ulica, Stara ulica, Kopitarjeva ulica (1/2 parkirišč), Lendavska ulica in SOIC.
  - Okvirna kapaciteta parkirišč: 1.631 PM.
  - Kapacitetna zasedenost parkirnih površin na podlagi izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času med delovnikom: 28 % (460 PM).
- **P+R parkirišče pri Splošni bolnišnici Murska Sobota:**
  - Okvirna kapaciteta parkirišča: 233 PM.
  - Kapacitetna zasedenost parkirnih površin na podlagi izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času med delovnikom: 75 % (174 PM).
  - Pretežno v uporabi s strani obiskovalcev splošne bolnišnice.



Slika 6: **Javne parkirne površine v sklopu cone 1 (modra cona), izsek iz kartografskega prikaza con parkiranja.**



Slika 7: **Javne parkirne površine v sklopu cone 2 (bela cona), izsek iz kartografskega prikaza con parkiranja.**
Vir: Mestna občina Murska Sobota.

Na podlagi terenske preverbe in izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času med delovnikom največjo zasedenost v coni 1 beležijo javne parkirne površine na Kocljevi ulici (97-odstotna zasedenost) in na ulici Štefana Kovača pred banko NLB d. d. (82 %). V coni 2 največjo zasedenost beležijo javne parkirne površine pri Zdravstvenem domu Murska Sobota (77 -odstotna zasedenost) in v coni 3 javne parkirne površine na Vrtni ulici (60-odstotna zasedenost).
Povprečna zasedenost vseh parkirnih površin (upoštevajoč tudi P+R parkirišče pri splošni bolnišnici) je razmeroma nizka in znaša 38 % (1.024 PM od skupno 2.681 PM).

4.2.3 KOLESARSKI PROMET

V mestni občini 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 izboljšujejo pogoji za kolesarjenje, hojo in uporabo storitev javnega potniškega prometa. Vzporedno se načrtujejo in urejajo tudi površine za motoriziran promet, saj brez njih ni možno zagotoviti osnovnih pogojev za mobilnost ljudi ter ostalih pogojev za opravljanje logističnih procesov, kot so dostavne storitve, odvoz odpadkov, oskrbovanje trgovin, prevoz surovin in izdelkov, opravljanje kmetijskih opravil ter za izvajanje intervencijskih prevozov.

Z vidika kolesarskega prometa je mestna občina storila že ogromno. Razvejano kolesarsko omrežje, ki omogoča dostopnost s kolesi do vseh večjih 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 City Murska Sobota, osnovne šole, Upravna enota, glavna avtobusna postaja, glavna železniška postaja …, vzpostavljen sistem izposoje koles »Soboški biciklin«, umeščena javna kolesarska parkirišča za parkiranje koles, kolesarska počivališča za počitek ter postavljena prometna signalizacija in oprema za varno vodenje kolesarjev se zaznavajo praktično povsod in predstavljajo osnovo za nadaljnji razvoj kolesarstva.

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 ta povečala s 4,4 km (2017) na 5,97 km (2021). Gre za pozitiven premik v funkciji dnevne mobilnosti uporabnikov, k čemur prispevajo najbolj promocija kolesarstva, dograjeno in sklenjeno omrežje kolesarskih povezav in navsezadnje tehnologija na področju proizvodnje koles in električnih koles, ki omogoča ob manjšem telesnem naporu in manjši porabi potovalnega časa tudi daljši doseg. Povečanje povprečne potovalne razdalje na posamezni poti s kolesom na državni ravni predstavlja pozitiven signal tudi za mestno občino. 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.



Slika 8: **Primer dobre prakse – sodobno urejena kolesarska povezava pri Paviljonu Expano.**

Kljub številnim primerom dobre prakse ponekod manjkajo medkrajevne kolesarske povezave, predvsem na povezavah Murska Sobota–Martjanci, Noršinci–Murska Sobota–Markišavci, Murska Sobota–Tišina in Dokležovje–Bakovci. V samem mestu se potrebe po izgradnji sklenjenih površin za kolesarje pojavljajo predvsem pri navezavah na vzgojno-izobraževalne ustanove (npr. ulica Štefana Kovača, Trstenjakova ulica, Tišinska ulica ...).

Evidentirani so bili posamezni odseki z dotrajano vozno površino za kolesarje (npr. Tišinska ulica, Panonska ulica …), posamezna »ozka grla« (nevarna prehajanja kolesarjev s kolesarskih površin na vozišče in obratno), konfliktna območja na skupnih ozkih površinah za pešce in kolesarje (npr. Lendavska ulica) ter manjkajoči ali pomanjkljivo opremljeni prehodi za kolesarje.

4.2.4 PEŠ PROMET

Infrastruktura, namenjena hoji, je v mestni občini na splošno kakovostno urejena in omogoča visoko raven udobja pri uporabi. To se posebej nanaša na peš površine in cone, ki so povsem ločene od motoriziranega prometa, kot so območje Slovenske ulice, kjer je urejen skupni prometni prostor, območje med Mestno tržnico in Kocljevo ulico, Mestni park Murska Sobota, Drevored Martina Luthra, Mali Park ter številne druge površine za pešce, vključno z rekreativnimi potmi (gozd Fazanarije, Soboško jezero, paviljon Expano …), ki potekajo fizično ločeno od motoriziranega prometa.



Slika 9: **Primer dobre prakse – urejen Drevored Martina Luthra, primarno namenjen pešcem.**

Na pločnikih, ki potekajo tik ob najbolj obremenjenih cestah in na prehodih, ki predstavljajo povezovalni člen med peščevimi površinami na obeh straneh teh prometno obremenjenih cest, je udobja manj ter narašča občutek ogroženosti in nelagodja, predvsem zaradi visoke gostote prometa in hitrosti odvijanja prometnih tokov. Izstopajo Lendavska ulica, Industrijska ulica, Panonska ulica, Cvetkova ulica v naselju Rakičan ter v jutranjih urnih konicah tudi ulice ob vzgojno-izobraževalnih ustanovah.

Na skupnih razmejenih površinah za pešce in kolesarje se prav tako zaznava naraščajoč občutek ogroženosti in nelagodja med pešci, predvsem zaradi preozkih površin, namenjenih hoji. Nastajajo konfliktne situacije pri srečevanjih s kolesarji, kar izraziteje občutijo mlade družine z vozički, osebe z gibalnimi oviranostmi in starejši, ki uporabljajo razne medicinske pripomočke pri hoji. Izstopajo deli Lendavske ulice, ulice Štefana Kovača, Kocljeve ulice in Markišavske ulice.

Ko je govora o infrastrukturi za pešce, se poleg osnovne infrastrukture velik poudarek daje tudi zagotavljanju urbane opreme v obliki klopi, košev, pitnikov, senčnikov in podobno, s katero se dopolnjuje infrastruktura za pešce. Na območju mestne občine urbane opreme ne primanjkuje in je zaznana na praktično vsakem bolj frekventnem javnem mestu, izraziteje znotraj samega mesta Murska Sobota, v Mestnem parku, v Malem Parku, v sklopu Paviljona Expano, v sklopu kolesarskih postajališč ob obstoječih kolesarskih povezavah in v območjih javne športne infrastrukture na prostem.

Z vidika dostopnosti in urejenosti prometnih površin za pešce ima mestna občina zagotovljene ustrezne pogoje za še intenzivnejše načrtovanje infrastrukture za hojo in za promoviranje hoje kot oblike potovanja, tudi v povezavi z rekreativnimi dejavnostmi.

Potreba po dograjevanju omrežja peš povezav in odpravi ozkih grl s ciljem zagotavljanja varnih, privlačnih in dobro povezljivih površin za pešce se kaže tako znotraj mesta Murska Sobota (npr. ob Tišinski ulici, ob Ulici Jožefa Benka, med trgovinama BTC in OBI, v ožjem mestnem središču na račun širitve skupnega prometnega prostora na okoliške ulice …) kakor tudi v posameznih naseljih oziroma med naselji (npr. Satahovci, Krog, Nemčavci, Markišavci …).

Urejena in opremljena infrastruktura za hojo pomeni tudi zagotavljanje varnih šolskih poti za predšolske in šolske otroke. Na šolskih poteh in v ožjih šolskih okoliših primanjkujejo urbana oprema in arhitekturno oblikovane prometne površine, s katerimi se vpliva na izboljšanje prometne varnosti otrok. Tako se kažejo potrebe po uvajanju arhitekturno oblikovanih prometnih površin, s katerimi bi se obstoječe prakse zagotavljanja varnih šolskih poti nadgradile s ciljem zagotavljanja manjše ogroženosti otrok na šolskih poteh.

4.2.5 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Na območju mestne občine obstajajo naslednje oblike ponudb javnega potniškega prometa:

- medkrajevni avtobusni promet;
- mestni avtobusni promet (Sobočanec);
- železniški potniški promet; in
- prevoz na poziv – Prostofer.

MEDKRAJEVNI AVTOBUSNI PROMET

Na podlagi standarda dostopnosti (minimalno število prometnih navezav naselja ali kraja, ob upoštevanju števila potencialnih potnikov pri dnevni migraciji) je v času delovnika med glavno avtobusno postajo Murska Sobota in okoliškimi občinskimi središči zagotovljena naslednja frekventnost storitev med delovnikom:

Primerna pogostnost voženj (linije, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov, višjo od 23 parov na dan) je zagotovljena pri povezavah z občinami Lendava (37), Gornja Radgona (34), Radenci (35), Beltinci (41) in Moravske Toplice (28).

Zadovoljiva pogostnost voženj (linije, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov od 8 do 22 parov na dan) je zagotovljena pri povezavah z občinami Ljutomer (16), Odranci (21), Dobrovnik (16), Maribor (22), Ljubljana (8) in Puconci (8).

Neprimerna pogostnost voženj (linije, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov, manjšo od 8 parov na dan) je zagotovljena pri povezavah z občinami Goričkega (Gornji Petrovci, Šalovci, Hodoš ...).

Skozi mestno občino potekata še dve pomembni medkrajevni avtobusni liniji, in sicer na povezavi »Vanča vas–Kupšinci–Černelavci–Murska Sobota–Rakičan bolnišnica« in na povezavi »Bakovci–paviljon Expano–Murska Sobota–Nemčavci–Martjanci–M. Toplice«. Na prvi liniji je dnevno na voljo 10 parov voženj avtobusov, na drugi pa 12, kar ju glede na standard dostopnosti uvršča med linije, na katerih je zagotovljena zadovoljiva pogostnost voženj avtobusov.

Frekvenca voženj avtobusov je v času jutranjega koničnega obdobja na ključnih avtobusnih linijah na zadovoljivi ravni, saj avtobusi vozijo v intervalih od 10 do 50 minut, kar omogoča pokritost različnih delovnih časov podjetij tako v mestu Murska Sobota kot v podjetjih v sosednjih občinah. Podobna pokritost voženj je na istih linijah v obratni smeri zagotovljena tudi v popoldanskem koničnem obdobju med 13:30 in 16.00 uro.

Tabela 8: **Standard dostopnosti na posameznih medkrajevnih avtobusnih linijah.**

Prikaz nekaterih medkrajevnih avtobusnih linij (z izhodiščem AP Murska Sobota)			
Avtobusna linija	Število voženj	Število voženj v času med 05:00 in 07:30 uro	Pogostnost voženj (pari skupaj)
AP MS–Lendava	39	6	37
Lendava–AP MS	37	7	
AP MS–Ljutomer	18	5	16
Ljutomer–AP MS	16	5	
AP MS–G. Radgona	34	6	34
G. Radgona–AP MS	34	8	
AP MS–Radenci	36	7	35
Radenci–AP MS	35	8	
AP MS–Odranci	21	3	21
Odranci–AP MS	21	4	
AP MS–Dobrovnik	18	3	16
Dobrovnik–AP MS	16	3	
AP MS–Beltinci	42	5	41
Beltinci–AP MS	41	9	
AP MS–Puconci	8	2	8
Puconci–AP MS	8	2	
AP MS–M. Toplice	30	6	28
M. Toplice–AP MS	28	5	
AP MS–Maribor	22	3	22
Maribor–AP MS	22	2	

MESTNI AVTOBUSNI PROMET

Mestni avtobusni promet Sobočanec je bil uveden leta 2007 in obratuje na dveh linijah. Mestna linija Sobočanec I poteka na povezavi Prežihova ulica–Jakobovo naselje–AP Murska Sobota–BTC–Nemčavci.
Mestna linija Sobočanec II poteka na povezavi Rakičan–Rakičan bolnica–Mercator–AP Murska Sobota–CPŠ–Maximus–Černelavci.
Na mestni liniji Sobočanec I avtobus vozi med ponedeljkom in petkom na vsako polno uro z začetkom na Prežihovi ulici in s koncem pri BTC-trgovini (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 vsako polno uro z začetkom v Rakičanu Gmajna in koncem na postaji v naselju Černelavci (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).

Uporaba mestnega potniškega prometa je v samem mestu (cona I) brezplačna za imetnike vozovnice Sobočanec (do nje so upravičeni občani s stalnim ali z začasnim prebivališčem v mestni občini) ali vozovnice IJPP (subvencionirana vozovnica, ki vključuje prevoze v cestnem in železniškem prevozu ter v mestnem linijskem prevozu potnikov, kot je to določeno s pogodbo med upravljavcem mestnega linijskega prevoza potnikov in ministrstvom, pristojnim za promet).

Pri vožnji izven mesta Murska Sobota (cona II) je storitev plačljiva in odvisna od tarifnega razreda, katerega cena se spreminja glede na razdaljo potovanja. Za imetnike vozovnice Sobočanec znaša cena vožnje v eno smer, do razdalje 5 km, 0,65 €. Storitev je brezplačna za imetnike vozovnic IJPP, invalide, upokojence, vojne veterane in za otroke do dopolnjenega 6. leta starosti. Za vse ostale uporabnike znaša cena vožnje v eno smer, do razdalje 5 km, 1,3 €.



Slika 10: **Primer dobre prakse – Mestna linija Sobočanec II, ulica Plese.**

ŽELEZNIŠKI POTNIŠKI PROMET

V mestni občini obstaja ponudba javnega potniškega železniškega prometa, saj skozi njo poteka glavna železniška proga Ormož–Hodoš–d. m. Potniški promet se vrši preko glavne železniške postaje Murska Sobota.
Med mestom in naseljem Hodoš je na voljo 8 parov voženj dnevno, ki so brez prestopanj. Čas vožnje potniškega vlaka traja med 16 in 25 minut (v odvisnosti od tipa vlaka in števila postankov na vmesnih postajališčih). Pri povezavi z mestom Ormož je na voljo 10 parov voženj, ki so prav tako brez prestopanj. Čas vožnje potniških vlakov traja med 24 in 41 minut. Potovalni čas potniškega vlaka je na obeh relacijah krajši od potovalnega časa osebnega vozila.
Pri povezavi z mestoma Maribor in Ljubljana je na voljo od 10 do 13 parov voženj, kjer pa na potovalni čas močno vplivajo procesi prestopanja med vlaki. Tako je na primer pri potovanju iz Murske Sobote proti Ljubljani med delovnika na voljo 12 voženj, od katerih sta samo dve direktni vožnji brez prestopanj.

PREVOZ NA POZIV – PROSTOFER

Leta 2020 se je mestna občina vključila v program Prostofer. Gre za obliko brezplačnega prevoza na klic za občane starosti nad 65 let, ki ne vozijo sami, nimajo sorodnikov, imajo nizke mesečne dohodke in prihajajo iz območij, za katere velja slabša povezava z javnimi prevoznimi sredstvi. Prostovoljci, ki jih je danes 10, izvajajo program z vozilom, ki ga je zagotovila mestna občina, vključno z zavarovanjem za voznika in sopotnike. Brezplačni prevozi so starejšim na voljo vse delovne dni med 8. in 16. uro.

4.2.6 PROMETNA VARNOST

V obdobju med leti 2013 in 2022 (10-letno obdobje) se je na območju mestne občine zgodilo 2.065 prometnih nesreč, v katerih se je 570 udeležencev lažje telesno poškodovalo in 73 huje telesno poškodovalo. Skupaj je v prometnih nesrečah življenje izgubilo 8 ljudi.

Glavnina prometnih nesreč se je zgodila na prometno najbolj obremenjenih cestnih povezavah. V zadnjih desetih letih se je na državnih regionalnih cestah zgodilo 741 prometnih nesreč, od tega 3 s smrtnim izidom, na občinskih cestah pa 1.142 prometnih nesreč, od tega prav tako 3 s smrtnim izidom.

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

Tabela 9: **Analiza prometnih nesreč v obdobju 2013–2022 (10 let), s poudarkom na vključenosti pešcev in kolesarjev.**

PROMETNE NESREČE V OBDOBJU 2013–2022 (10 LET)					
	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)	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)**

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa, zemljevid prometnih nesreč, obdobje 2013 – 2022.

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

Pri prometnih nesrečah, v katerih so bili udeleženi kolesarji, so te bolj razpršene po mestni občini. K temu prispeva 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 (do križišča z Noršinsko ulico). V dveh prometnih nesrečah sta poškodbam podlega dva kolesarja, starosti nad 70 let.

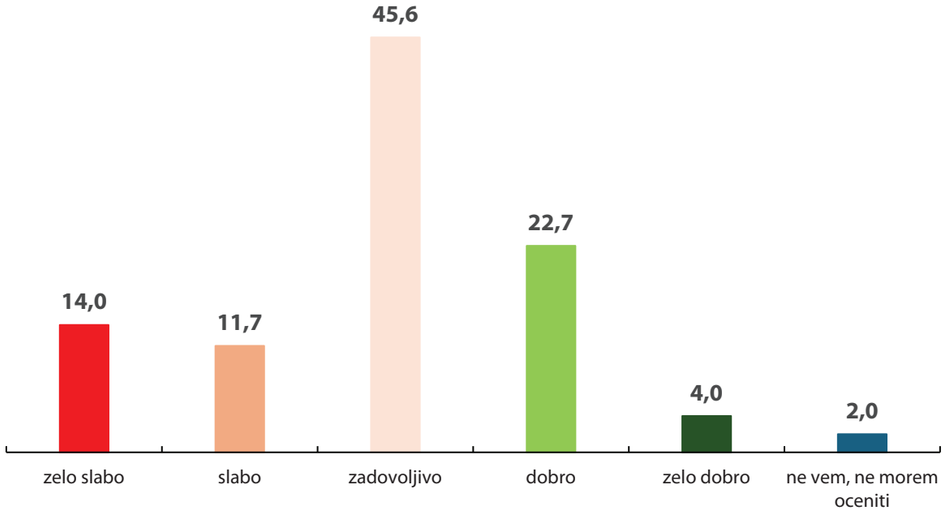
Splošna ocena je, da je raven prometne varnosti v mestni občini na razmeroma visoki ravni. V povprečju se zgodi 207 prometnih nesreč na leto, od tega 6 prometnih nesreč z vključenimi pešci in 22 z vključeni kolesarji.

4.3 MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE

Sestavni del analize obstoječega stanja na področju prometa predstavljajo anketne in druge raziskave na področju mobilnosti ter potovalnih navad različnih ciljnih in starostnih skupin prebivalstva, ki so bile izvedene v skladu z Minimalnimi standardi za izdelavo Občinske celostne prometne strategije. Izsledki raziskav služijo za oblikovanje izhodiščnih obveznih kazalnikov, ki jih bo mestna občina spremljala v prihodnosti s pomočjo izvajanja ukrepov iz Občinske celostne prometne strategije. V nadaljevanju je podanih nekaj ključnih izsledkov izvedenih raziskav na področju mobilnosti v mestni občini.

4.3.1 ZADOVOLJSTVO SPLOŠNE JAVNOSTI S STANJEM PROMETA V MESTNI OBČINI

Za splošno javnost je bila izvedena obširna anketna raziskava na temo zadovoljstva prebivalcev s stanjem prometa v mestni občini.
Dobra četrtina prebivalcev mestne občine ocenjuje zadovoljstvo s stanjem prometa v svoji občini kot dobro ali zelo dobro (26,7 %), kot zadovoljivo pa ga ocenjuje slaba polovica anketiranih (45,6 %). Četrtina anketirancev obstoječe prometno stanje ocenjuje kot zelo slabo ali slabo (25,7 %). Povprečna ocena zadovoljstva s stanjem prometa v mestni občini, na lestvici od 1 do 5, znaša 2,91.



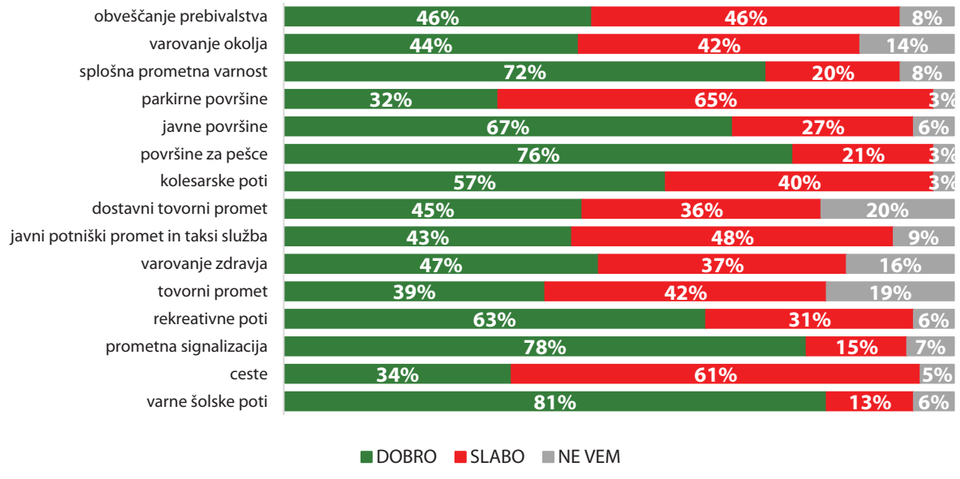
Grafikon 3: **Splošna ocena zadovoljstva splošne javnosti s stanjem prometa v Mestni občini Murska Sobota.**
Vir: Anketa za splošno javnost »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Mestni občini Murska Sobota«, maj 2024, reprezentativni vzorec N=401.

Na podlagi podanih vrednot so anketirani prebivalci izbrali tiste, za katere smatrajo, da jih prihodnje celostno-prometno načrtovanje mora v mestni občini upoštevati. Med navedenimi vrednotami so kot najpomembnejšo vrednoto anketirani prebivalci izpostavili boljši javni potniški promet (40,4 %). Zagotavljanje parkirnih površin (38,7 %) ter varnost pešcev in kolesarjev (35,4 %) zaokrožujeta prva tri mesta.



Grafikon 4: **Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v mestni občini.**
Vir: Anketa za splošno javnost »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Mestni občini Murska Sobota«, maj 2024, reprezentativni vzorec N=401.

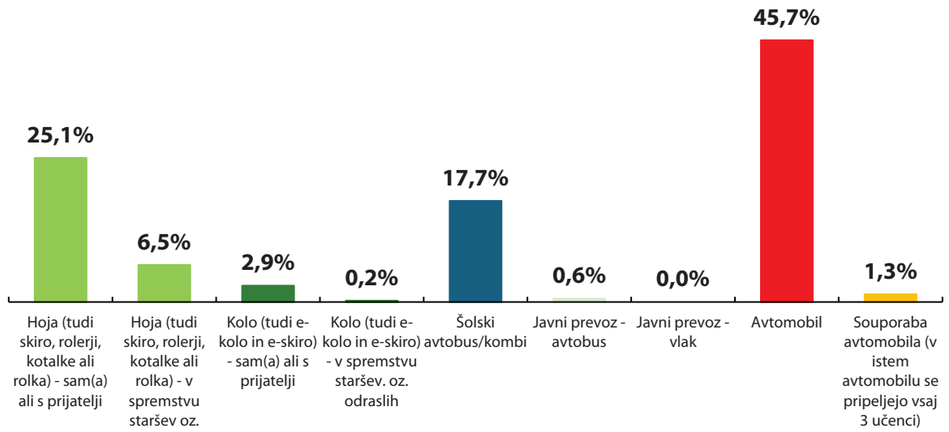
Opažanja prebivalcev glede urejenosti prometnih področij na njihovih vsakodnevnih poteh skozi mestno občino so različna.
Anketirani prebivalci so kot najbolje oziroma dobro urejeno področje ocenili varne šolske poti (81 %) in prometno signalizacijo (78 %). Kot najmanj oziroma slabo urejeno področje ocenjujejo parkirne površine (65 %) in ceste (6 %).



Grafikon 5: **Urejenost posameznih prometnih področij.**
Vir: Anketa za splošno javnost »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Mestni občini Murska Sobota«, maj 2024, reprezentativni vzorec N=401.

4.3.2 POTOVALNE NAVADE UČENCEV V OSNOVNIH ŠOLAH

Namen izvedene anketne raziskave je analiza obstoječega stanja na področju potovalnih navad učencev v osnovnih šolah s sedežem v mestni občini. V anketni raziskavi so sodelovali učenci 3., 5. in 7. razredov iz Osnovne šole I Murska Sobota, Osnovne šole II Murska Sobota, Osnovne šole III Murska Sobota, Osnovne šole IV Murska Sobota (šola za otroke s posebnimi potrebami) in Osnovne šole Bakovci s podružnično šolo POŠ Dokležovje. Skupaj je v anketni raziskavi sodelovalo 568 učencev, kar predstavlja 32,17 % vseh učencev v osnovnih šolah v mestni občini.



Grafikon 6: **Potovalne navade učencev 3., 5. in 7. razredov, ki obiskujejo osnovne šole v mestni občini.**
Vir: Anketa glede potovalnih navad učencev v osnovnih šolah v mestni občini, izvedba april 2024, reprezentativni vzorec N=568.

Na podlagi izvedene anketne raziskave je razvidno, da je največ učencev, ki obiskujejo osnovne šole v mestni občini, v šolo pripeljanih z avtomobilom (45,7 %). 1/4 jih v šolo prihaja peš, bodisi kot sami ali v družbi prijateljev (tudi s skiroji, z rolerji, s kotalkami ali z rolkami). Slabih 18 % učencev v šolo prihaja s šolskim avtobusom oz. s kombijem. Manj jih pešači v spremstvu staršev oz. odraslih (6,5 %) in manj je samostojnih prihodov s kolesom, z e-kolesom ali e-skirojem (2,9 %). Souporaba avtomobila (vsaj trije učenci v istem avtomobilu) je razmeroma nizko zastopana (1,3 %), prav tako je nizka uporaba avtobusnega javnega prevoza (0,60 %) in uporabe kolesa v spremstvu staršev (0,2 %). Javnega prevoza z vlakom ne uporablja noben učenec.

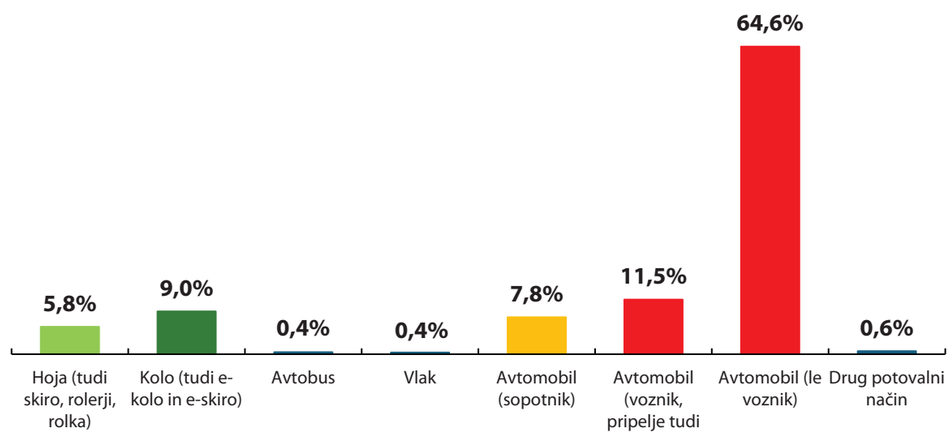
Ključne ugotovitve:

- Avtomobil je najpogosteje zastopan način prihoda v osnovno šolo (45,7 %).
- Slaba 1/3 (31,6 %) 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 (17,7 %).
- 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 (1,3 %).
- Javnih prevoznih sredstev (avtobus in vlak) učenci praktično ne uporabljajo.

4.3.3 POTOVALNE NAVADE ZAPOSLENIH V IZBRANIH PODJETJIH

Podobno kot v primeru osnovnih šol je bila izvedena tudi anketna raziskava med zaposlenimi v izbranih podjetjih s sedežem v mestni občini, s ciljem analiziranja njihovih potovalnih navad. Skupaj je v anketni raziskavi sodelovalo 99 zaposlenih iz treh podjetij. Sodelovali so zaposleni iz Zavoda za kulturo turizem in šport Murska Sobota, iz Javnega podjetja Komunala d. o. o. Murska Sobota in iz podjetja Medicop d. o. o. Murska Sobota.

Iz podjetja Medicop d. o. o. je v anketi sodelovalo kar 75 zaposlenih, kar znaša 56 % vseh zaposlenih v podjetju.



Grafikon 7: **Potovalne navade zaposlenih v izbranih podjetjih s sedežem v Mestni občini Murska Sobota.**
Vir: Anketa glede potovalnih navad zaposlenih v mestni občini, izvedba maj – junij 2024, reprezentativni vzorec N=99.

Ključne ugotovitve:

- Avtomobil je najpogosteje zastopan način prihoda na delo (76,1 %).
- 5,8 % zaposlenih na delo prihaja peš, s kolesom pa 9 %.
- 7,8 % zaposlenih se poslužuje delitve vozila.
- Z avtobusi in vlaki prihaja na delo razmeroma malo zaposlenih (0,8 %).
- 13 % vseh zaposlenih prebiva na oddaljenosti, krajši 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 trajnostnih načinov potovanja.
- 44 % vseh potovanj do delovnega mesta traja manj kot 15 minut.
- Zavod za kulturo, turizem in šport ter javno podjetje Komunala d. o. o. sta locirana znotraj mesta Murska Sobota in kot taka obdana z ustrezno in dovolj kakovostno urejeno infrastrukturo za pešce in kolesarje, saj tisti zaposleni, ki prebivajo na oddaljenosti do največ 5 km od kraja delovnega mesta, kar pogosto uporabljajo hojo in vožnjo s kolesom. V primeru podjetja Medicop d. o. o. je situacija nekoliko drugačna, saj se podjetje nahaja v Severno obrtno industrijski coni, do katere ni na voljo ustrezno urejene infrastrukture za pešce in kolesarje, tako iz smeri mesta Murska Sobota, kakor tudi iz smeri naselij Nemčavci ali Martjanci, zaradi česar v tem podjetju pri potovanjih na delo prevladuje uporaba osebnih vozil.

4.3.4 GOSTOTA PROMETA V OBČINSKEM SREDIŠČU

Znotraj mesta Murska Sobota je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa na treh presekih cest. Štetje se je izvajalo v dopoldanskem času med 6:30 in 8:30 uro in v popoldanskem času med 14:30 in 16:30 uro na začetku junija 2024 na naslednjih treh lokacijah:

- 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.

Struktura prometnih tokov za vse tri lokacije skupaj:

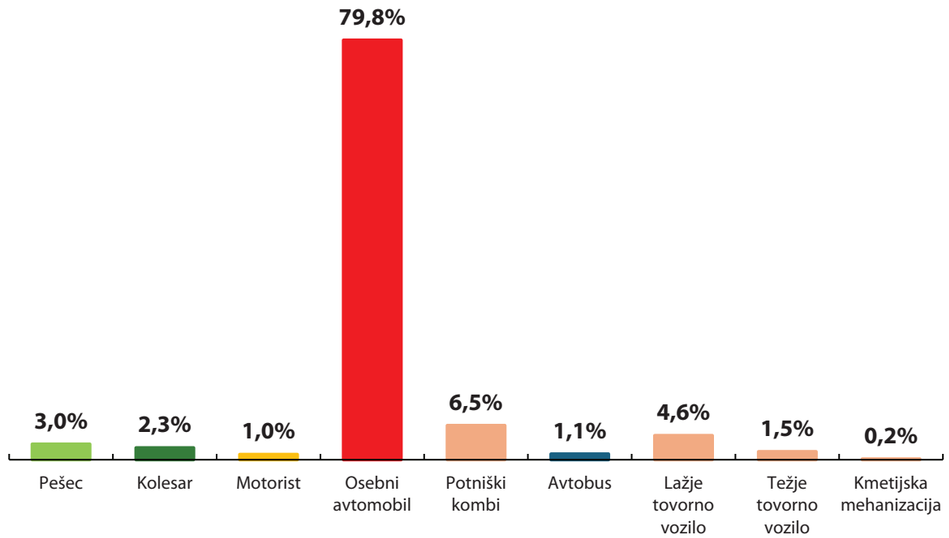
- Evidentirane vrednosti za dopoldanski in popoldanski čas so združene.
- Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili, katerih delež znaša 79,8 %.
- Sledijo potniška kombinirana vozila s 6,5 %, lahka tovorna vozila s 4,6 %, težka tovorna vozila z 1,5 % in motoristi z 1 %.
- Iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev, ki se ne prištevajo med motorizirane prometne udeležence, je največ pešcev (3,0 %), ki jim sledijo kolesarji (2,3 %).

Delež potnikov za vse tri lokacije skupaj:

- 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 s 4,0 %, potniki v avtobusih s 3,1 % in potniki v težkih tovornih vozilih z 1,3 %.
- 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 %.

Povprečna zasedenost vozil:

- 1,1 potnika na osebno vozilo;
- 1,6 potnika na kombinirano vozilo; in
- 3,2 potnika na avtobus.



Grafikon 8: **Struktura prometnih tokov v mestu Murska Sobota (seštevek vseh treh lokacij skupaj).**
Vir: Kordonsko štetje prometa, junij 2024.

5. KLJUČNI PREDNOSTNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE

Od izdelane temeljite analize obstoječega stanja na področju prometa do oblikovanja ključnih izzivov, priložnosti in prioritet, ki jih Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota prednostno naslavljala.

KLJUČNI (PREDNOSTNI) IZZIVI

Ključni izziv je povečanje potenciala kolesarjenja, hoje in uporabe javnega potniškega prometa ter s tem uravnotežiti potovalne navade prebivalcev, saj je danes 80 % vseh potovanj znotraj mestnega središča opravljenih z osebnimi vozili. Na ravni mestne občine morajo biti vsi trije segmenti bolj optimalno izkoriščeni, zlasti za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev.

Glavni izzivi se kažejo 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, urejena in opremljena postajališča za potnike v javnem potniškem prometu, nadgradnja linij javnega mestnega prevoza …).

- Zagotavljanje prometno varnih površin za pešce vključno z umeščanjem prehodov za pešce v naseljih Satahovci, Nemčavci in Markišavci.



Slika 11: **Potreba po izgradnji varnih in med sabo povezljivih površin za pešce v naselju Markišavci (na sliki območje ozkega grla med dvema križiščema pri Kapeli).**

STRATEŠKE PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE

Peš promet:

- Nadaljnja nadgradnja usklajenega pristopa k urejanju obstoječe infrastrukture za pešce (npr. označevanje in urejanje obstoječih šolskih poti in prehodov, odprava tektonskih ovir za invalide, investicijsko vzdrževanje površin za pešce – odprava mrežastih razpok, odprava posledic zmrzali, odprava zastajanja vode na površinah za pešce …).
- Nadaljnje dograjevanje omrežja peš povezav in odprave ozkih grl s ciljem zagotavljanja varnih, privlačnih in dobro povezljivih površin za pešce znotraj mesta Murska Sobota (npr. ob Tišinski ulici, ob Ulici Jožefa Benka, med trgovinama BTC in OBI, v ožjem mestnem središču na račun širitve skupnega prometnega prostora na okoliške ulice …).
- V območju vzgojno-izobraževalnih ustanov uvajanje arhitekturno oblikovanih prometnih površin, s katerimi se bodo obstoječe prakse zagotavljanja varnih šolskih poti nadgradile s ciljem zagotavljanja manjše ogroženosti otrok na šolskih poteh.
- Nadgradnja vzporedne infrastrukture za pešce (npr. arhitekturno in ambientalno opremljanje površin za pešce s sodobno urbano, z informativno in drugo podporno opremo: klopi, solarne pametne klopi, naravni ali fizični senčniki, javne sanitarije …).

Kolesarski promet:

- Nadaljnja nadgradnja usklajenega pristopa k urejanju obstoječe infrastrukture za kolesarje (npr. označevanje in urejanje kolesarskih površin in prehodov, nadgradnja sistema

izposoje koles s širitvijo mreže postajališč, vzpostavitev enotnega upravljavca sistema izposoje koles za celotno regijo, zagotavljanje povezljivosti in dostopnosti s kolesi do storitev javnega prevoza …).

- Nadaljnje dograjevanje omrežja kolesarskih povezav s ciljem zagotavljanja zveznosti površin med mestom Murska Sobota in njegovim zaledjem, primarno na povezavah Murska Sobota–Martjanci, Noršinci–Murska Sobota–Markišavci, Murska Sobota–Tišina in Dokležovje–Bakovci.
- V samem mestu se potreba po izgradnji sklenjenih površin za kolesarje pojavlja pri navezavah na vzgojno-izobraževalne ustanove (npr. ulica Štefana Kovača, Trstenjakova ulica, Kranjčeva ulica, Gajeva ulica, Tišinska ulica ...).
- Vsebinska povezava z državno daljinsko kolesarsko povezavo D8.
- Nadgradnja vzporedne infrastrukture za kolesarje (npr. umeščanje arhitekturno urejenih in opremljenih javnih kolesarskih parkirišč in postajališč, arhitekturno in ambientalno opremljanje površin za kolesarje s sodobno urbano, z informativno in drugo podporno opremo: kolesarski števci, oprema s tlačilko in z orodjem za izvedbo manjših samostojnih popravil na kolesu, samopostrežni avtomati za nakup zračnic …).



Slika 12: **Odprava nevarnih prehajanj kolesarjev iz kolesarskih površin na vozišče in obratno predstavlja eno od ključnih področij ukrepanja (na sliki križišče v Nemčavcih).**

Javni potniški promet:

- Potreba po izdelavi strokovne analize optimizacije izvajanja mestnega potniškega prometa Sobočanec.
- Krepitev prilagodljivejšega mestnega prevoza potnikov z uvajanjem manjših in ekološko naravnanih vozil.
- Uskladitev voznih redov avtobusnega in železniškega prometa ter mestnega in medkrajevnega prometa.
- Optimizacija storitve prevoza na klic.
- Uvedba univerzalnih promocijskih vozovnic za podjetja.
- Potreba po aktivnem sodelovanju mestne občine s prevozniki pri povečanju povezav v medkrajevnem avtobusnem prometu, s ciljem povečanja dostopnosti in kakovosti javnega prevoza primarno pri navezavi na zaledne občine Goričkega, iz katerih dnevno na delovna mesta v mestno občino prihaja veliko število dnevnih delovnih migrantov.
- Potencial izboljšanja izkoriščenosti železniškega prometa v smislu spodbujanja kombiniranih potovanj »vlak – kolo« ter na račun vključitve glavne železniške postaje v sistem izposoje koles in v shemo linij javnega mestnega prevoza.



Slika 13: **Izboljšanje izkoriščenosti potenciala železniškega prometa v smislu njegove integracije v shemo linij javnega mestnega prevoza potnikov in v sistem izposoje koles.**

Osebni motorni in mirujoči promet:

- Zaradi visoke stopnje motorizacije in visokih prometnih obremenitev znotraj mesta je treba načrtovati in vzpostaviti ukrepe, s katerimi bo možno doseči enakomerno porazdelitev prometa skozi vitalne predele mesta Murska Sobota (npr. izdelava makroskopskega prometnega modela za potrebe poznavanja obstoječih prometnih razmer in analize načrtovanih sprememb, vzpostavljanje novih prometnih režimov, uvedba območij omejene hitrosti, izvedba ukrepov za umirjanje prometa …).
- Tranzitni promet in ciljno-izvorni promet sta v večini primerov speljana skozi središče mesta Murska Sobota (z izjemo južne obvozne ceste mesta Murska Sobota, ki že omogoča obvoz mimo mestnega središča na osi Tišina - Rakičan), zaradi česar prihaja do pogostih vsakodnevnih zastojev pretežno v severovzhodnem delu mesta (Industrijska ulica–Lendavska ulica–Markišavska ulica–Noršinska ulica) zaradi česar se kaže velika potreba po izgradnji obvoznih povezovalnih cest.



Slika 14: **Do prometnega razbremenjevanja Industrijske, Lendavske in Noršinske ulice z izgradnjo novih obvoznih povezovalnih cest na vzhodni strani mesta Murska Sobota.**

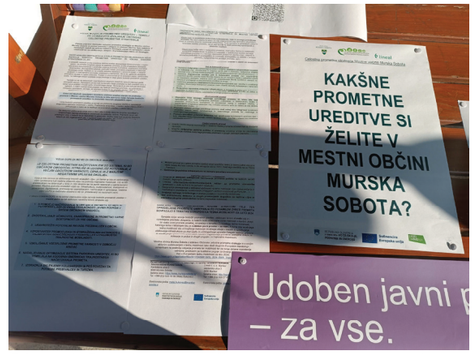
- Mogoča nadgradnja parkirne politike, ki predstavlja »močno« orodje za uravnavanje količine motornega prometa, predvsem v strogem občinskem središču in v območju zdravstvenih ustanov, ki tekom celotnega dneva beležijo visok delež obiskovalcev. Poudarek na sprotni optimizaciji cenovne politike mirujočega prometa s ciljem zmanjšanja vsakodnevnega pritiska na javnih parkirnih površinah v strogem občinskem središču na Kocljevi ulici, na Trgu zmage, na Slovenski ulici, na Zvezni ulici in delu Kardoševe ulice (predvsem na račun dviga atraktivnosti parkirnih površin izven neposrednega občinskega središča, ki danes beležijo nižjo stopnjo zasedenosti, z uvedbo dodatnih spodbud za občane, dnevne delovne migrante in podjetja) ter v območju Splošne bolnišnice Murska Sobota in Zdravstvenega doma Murska Sobota.



Slika 15: **Skozi nadgradnjo parkirne politike do zmanjševanja vsakodnevnega parkirnega pritiska v ožjem mestnem središču.**

Celostno prometno načrtovanje:

- Izboljšati bo treba usklajenost načrtovanja prometne politike na različnih ravneh, tako na lokalni, regionalni kot na državni.
- Uvedba informacijsko-telekomunikacijskih rešitev za prometne uporabnike (predvsem v obliki aplikacij na pametnih telefonih).
- Nadgradnja povezanosti s sosednjimi občinami na temo mobilnosti (npr. redna srečanja in medsebojno obveščanje, sodelovanje z Regijskim centrom mobilnosti za Pomurje …).
- Izvajanje rednega in sprotnega monitoringa ter analize podatkov na področju mobilnosti.
- Več izobraževanj, delavnic in drugih promocijskih dogodkov za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva na temo trajnostne mobilnosti.



Slika 16: **Skozi promocijske dogodke za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva na temo trajnostne mobilnosti do prepoznavanja njenih ključnih prednosti in koristi.**

6. VIZIJA RAZVOJA PROMETA

Vizija razvoja prometa je temelj za učinkovito izvajanje Občinske celostne prometne strategije in opredeljuje dolgoročno zasnovo mobilnosti v občini. Predstavlja smerokaz, v kakšni mestni občini prebivalci želijo živeti v prihodnosti in kako se ta razlikuje od prometnih ureditev danes.

Vizija prihodnjega razvoja prometa v mestni občini upošteva temeljna načela trajnostne mobilnosti s ciljem zadovoljevanja potreb sedanjih generacij, brez ogrožanja možnosti izpolnjevanja potreb prihodnjih generacij. Temeljna načela trajnostne mobilnosti:

- ohranjanje naravnega okolja;
- ohranjanje in izboljševanje zdravja in varnosti vseh ljudi;
- izpolnjevanje potreb ljudi po mobilnosti;
- zmanjševanje stroškov prevoza;
- zagotavljanje uporabe alternativnih »trajnostnih« načinov potovanja;
- zmanjševanje povpraševanja po fosilnih gorivih; in
- zagotavljanje integriranih prometnih sistemov.

Pri zasnovi vizije razvoja prometa so bila upoštevana tudi Priporočila Svetovne zdravstvene organizacije (SZO) glede krepitve zdravega življenjskega sloga. Namreč hoja in kolesarjenje imata številne pozitivne učinke na zdravje ljudi in okolje. Torej peš ali s kolesom v službo, v šolo, po nakupih in v prostočasne dejavnosti lahko občani zadostijo dnevnim potrebam po telesni dejavnosti ter hkrati prispevajo k ohranjanju in varovanju okolja.

Za namene oblikovanja vizije so s člani ožje in širše delovne skupine bile organizirane delavnice ter za širšo javnost še javne razprave, kjer se je razmišljalo in razpravljalo o dolgoročnem razvoju prometa in mobilnosti v mestni občini. Na podlagi izpostavljenih stališč sodelujočih in konstruktivnih diskusij je bila zasnovana naslednja vizija za obdobje 2024–2032:

»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«



Slika 17: **Izvedba delavnice o oblikovanju vizije in krovnih strateških ciljev s člani t. i. širše delovne skupine.**

Obrazložitev vizije:

Vizija naslavlja prometne izzive in zastavlja ambiciozne, a realne cilje v smeri celostnega prometnega načrtovanja, ki bo prebivalcem omogočalo kakovostnejše bivanje in mobilnost. Zelena komponenta vizije odraža načrtovano zmanjševanje emisij in ohranjanje kakovostnega širšega območja Prekmurja. Celostno načrtovanje pa podaja zavezo, ki temelji na vključevanju javnosti in sodelovanju z lokalnimi deležniki. Tudi poudarek na varnosti je ključnega pomena, da se zagotovi varen prostor za pešce in kolesarje. Peš in kolesarski promet tudi predstavljata temelj za cenejšo ter na krajših razdaljah marsikdaj hitrejšo mobilnost.

7. STRATEŠKI STEBRI OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občinsko celostno prometno strategijo Mestne občine Murska Sobota sestavljajo krovni strateški steber, ki obravnava celostno prometno načrtovanje v mestni občini, in štirje ločeni obvezni stebri za peš promet, kolesarski promet, javni potniški promet in osebni motorni promet, vključno z mirujočim prometom.

- **Analiza današnjega stanja na področju prometa**
- **Ključni izzivi, priložnosti in prioritete**
- **Zasnova vizije prihodnjih prometnih ureditev**
- **Določeni strateški stebri Občinske celostne prometne strategije**
  - **Krovni strateški steber: Celostno prometno načrtovanje**
  - **Obvezni strateški steber 1: Peš promet**
  - **Obvezni strateški steber 2: Kolesarski promet**
  - **Obvezni strateški steber 3: Javni potniški promet**
  - **Obvezni strateški steber 4: Osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom**
- **Definiranje krovnih strateških ciljev**
- **Oblikovanje strateških vodil po posameznem strateškem stebru**
- **Opredelitev ciljnih vrednosti po posameznem strateškem stebru**
- **Oblikovanje seznama ukrepov za posamezni strateški steber**

Slika 18: **Organigram procesa izdelave Občinske celostne prometne strategije, ki orisuje zaporedje aktivnosti od izdelave temeljite analize današnjega stanja prometa do izbora ukrepov za posamezni strateški steber.**

8. KROVNI STRATEŠKI CILJI

Na osnovi zasnovane vizije razvoja prometa in določenih strateških stebrov so se opredelili krovni strateški cilji oziroma pripravili opisi konkretnejših izboljšav, ki se bodo skušali doseči z uresničevanjem Občinske celostne prometne strategije.

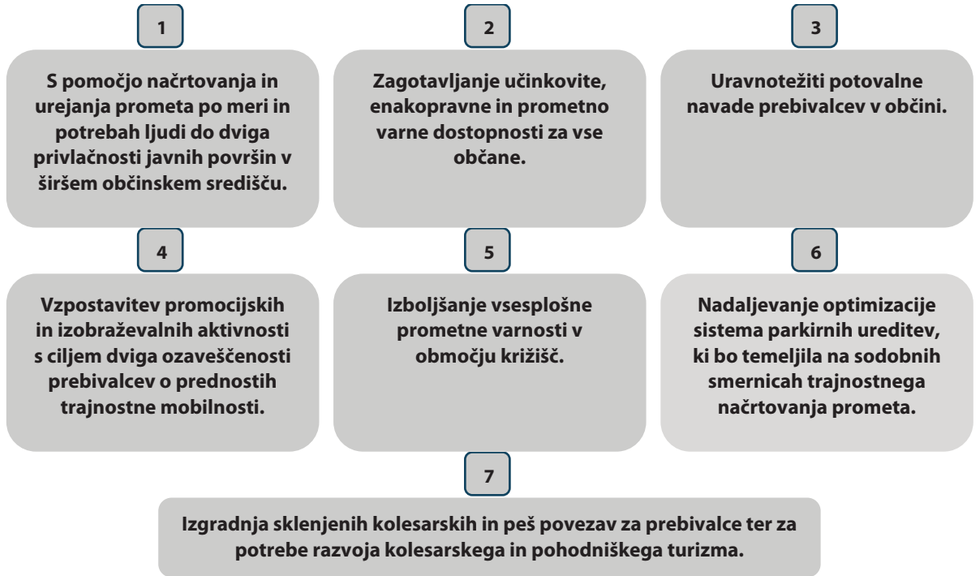
Za lažje in učinkovitejše delo vseh občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih strateških ciljev. Njegov namen je, da so cilji v Občinskih celostnih prometnih strategijah usklajeni s prizadevanji na nacionalni ravni. Ti cilji, katerih vrstni red navedbe ne izraža njihove prioritete, so:

- izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti;
- znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa;
- bolj zdravi in dejavnejši prebivalci;
- vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost;
- okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo;
- večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa;
- izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in dejavnosti.

Pri opredelitvi krovnih strateških ciljev je bilo upoštevano, da ti v Občinski celostni prometni strategiji niso povezani le s prometom, temveč nagovarjajo številne izzive, na katere promet pomembno vpliva.

Zasnovana vizija razvoja prometa in zbir sedmih obveznih državnih strateških ciljev sta predstavljala osnovo pri oblikovanju krovnih strateških ciljev za Občinsko celostno prometno strategijo. Cilji so bili prediskutirani in dokončno usklajeni na delavnicah z ožjo in s širšo delovno skupino ter na javnih razpravah z zainteresirano javnostjo.

Krovni strateški cilji Občinske celostne prometne strategije so naslednji:



Slika 19: **Organigram definiranih krovnih strateških ciljev.**

9. STRATEŠKA VODILA

Strateška vodila kratko in učinkovito povzamejo spremembe, ki jih bo mestna občina z Občinsko celostno prometno strategijo želela v posameznem strateškem stebru doseči.

Pri določanju strateških vodil je bil upoštevan razkorak med današnjim stanjem v mestni občini in zasnovano vizijo ter določenimi krovnimi strateškimi cilji. Strateško vodilo posameznega tematskega stebra izhaja iz več krovnih strateških ciljev, odraža prioritete in je hkrati »dežnik« predvidenih ukrepov po posameznem strateškem stebru. Strateška vodila tako odražajo ambicije posameznih stebrov, a morajo biti realno dosegljive in merljive (kvantifikacija ambicij oz. ciljne vrednosti). Za posamezni strateški steber so bila oblikovana naslednja strateška vodila:

STRATEŠKO VODILO ZA STEBER »CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE« **Izboljšava informacijskih storitev za prometne uporabnike in promocijski dogodki za prebivalce.**	*Strateško vodilo za steber »Celostno prometno načrtovanje« želi izboljšati informacijske storitve za uporabnike ter povečati število promocijskih in izobraževalnih dogodkov na temo trajnostne mobilnosti. Strateško vodilo se vsebinsko navezuje na tri krovne strateške cilje (3, 4 in 6).*
STRATEŠKO VODILO ZA STEBER »PEŠ PROMET« **Ureditev varnih in medsebojno sklenjenih poti za pešce, s poudarkom na varnih šolskih poteh.**	*Strateško vodilo za steber »peš promet« ima namen urediti medsebojno sklenjene poti za pešce, s poudarkom na šolskih poteh. Strateško vodilo se vsebinsko navezuje na pet krovnih strateških ciljev (1, 2, 3, 5 in 7).*
STRATEŠKO VODILO ZA STEBER »KOLESARSKI PROMET« **Vzpostavitev med seboj povezanih in varnih kolesarskih povezav, na katerih bo tudi sodobna spremljajoča infrastruktura za kolesarje.**	*Strateško vodilo za steber »kolesarski promet« ima namen urediti medsebojno sklenjene in varne poti za kolesarje ter ureditev spremljajoče infrastrukture. Strateško vodilo se vsebinsko navezuje na štiri krovne strateške cilje (1, 2, 3 in 7).*
STRATEŠKO VODILO ZA STEBER »JAVNI POTNIŠKI PROMET« **Zagotovitev pogojev za izboljšanje obstoječega javnega prometa v mestni občini, s spodbujanjem električne mobilnosti in konkurenčnosti.**	*Strateško vodilo za steber »javni potniški promet« ima ambicijo izboljšati obstoječo ponudbo javnega potniškega prometa v mestni občini. Strateško vodilo se vsebinsko navezuje na štiri krovne strateške cilje (1, 2, 3 in 4).*
STRATEŠKO VODILO ZA STEBER »OSEBNI MOTORNI PROMET VKLJUČNO Z MIRUJOČIM PROMETOM« **Zmanjševanje prevlade avtomobilov s krčenjem površin v mestnem jedru, z nižanjem hitrosti na določenih odsekih in z upravljanjem ponudbe parkiranja.**	*Strateško vodilo za steber »osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom«, ima namen zmanjšati prevlado motornega prometa v mestnem jedru predvsem s širitvijo con omejene hitrosti (30 km/h) in z upravljanjem parkirne politike. Strateško vodilo se vsebinsko navezuje na šest krovnih strateških ciljev (1, 2, 3, 4, 5 in 6). Pomembno orodje pri dosegu namere predstavlja upravljanje s ponudbo parkiranja (cenovna in kapacitetna politika).*

Slika 20: **Organigram oblikovanih strateških vodil.**

10. VZPOSTAVLJENI ENOTNI KAZALNIKI ZA SPREMLJANJE STANJA NA PODROČJU PROMETA

Izvajanje Občinske celostne prometne strategije bo mestna občina spremljala z enotnimi kazalniki učinka izvajanja in izvedbe Občinske celostne prometne strategije. Z enotnimi kazalniki učinka se bodo merili vplivi celostnega prometnega načrtovanja, z enotnim kazalnikom izvedbe pa samo izvajanje ukrepov.

Mestna občina poroča pristojnemu ministrstvu za prometno politiko preko spletnega portala o trajnostni mobilnosti **enotne kazalnike učinka** izvajanja Občinske celostne prometne strategije, vsako leto do 15. marca za preteklo leto. Prvič poroča izhodiščno stanje enotnih kazalnikov učinka izvajanja Občinske celostne prometne strategije iz analize stanja po sprejetju te in priloži sklep občinskega sveta o sprejetju strateškega dokumenta.

Mestna občina prav tako poroča ministrstvu preko spletnega portala o trajnostni mobilnosti **enotni kazalnik izvedbe** Občinske celostne prometne strategije do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju Občinske celostne prometne strategije. Poročilo glede spremljanja enotnega kazalnika izvedbe poleg deleža izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta mora vsebovati tudi realizirane vrednosti izvedenih ukrepov.

Izhodiščno stanje enotnih kazalnikov učinka za leto 2024, ki jih bo mestna občina spremljala v prihodnosti vsako leto do vključno leta 2031 ter o njih poročala pristojnemu ministrstvu za prometno politiko, je podano v spodnjih tabelah.

Tabela 10: **Kazalnik 1: Delež 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%

Tabela 11: **Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.**

POTOVALNI NAČINI	DELEŽI (tedensko povprečje za vse razrede in vse osnovne šole)
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%

Tabela 12: **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%

Tabela 13: **Kazalnik 4: Delež 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%

Tabela 14: **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%

11. OPREDELITEV CILJNIH VREDNOSTI/KVANTIFIKACIJA AMBICIJ

Ciljne vrednosti so konkretno zavezujoč element Občinske celostne prometne strategije, saj se z njimi kvantitativno določita želena sprememba in časovni rok za njihovo uresničitev. Z njimi se merijo primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov. Ciljne vrednosti so bile opredeljene za vsak strateški steber z zastavljenim časovnim rokom njihove uresničitve do vključno leta 2031 (7-letno obdobje) z izhodiščnim stanjem ciljnih vrednosti iz leta 2024, ko so bile izvedene vse ključne prometne raziskave.

Tabela 15: **Opredeljene ciljne vrednosti za krovni strateški steber: Celostno prometno načrtovanje.**

KROVNI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	Vsebinska navezava na krovne strateške cilje
1. *Uvedba nove mestne kartice, ki bo podprta za avtobuse mestnega prevoza in bo imela možnost nadgradnje z mobilno aplikacijo za potrebe parkiranja.*	***2, 3 in 6***
2. *Vsakoletno vključevanje v vseevropsko iniciativo Evropski teden mobilnosti (enkrat na leto).*	***1 in 4***
3. *Vzpostavitev občinske prireditve za javnost na temo trajnostne mobilnosti (vzpostavitev in izvedba, enkrat na leto).*	***1 in 4***
4. *Vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenje obveznih OCPS-kazalnikov (vzpostavljena proračunska postavka PP za obdobje 2025–2031 in njena integracija v pripravo proračunov).*	***1***
5. *Izvedba vsaj 2 (dveh) načrtov/elaboratov s področja trajnostne mobilnosti ali s področja upravljanja prometa v mestu.*	***1***

Tabela 16: **Opredeljene ciljne vrednosti za obvezni strateški steber 1: Peš promet.**

OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 1. PEŠ PROMET	Vsebinska navezava na krovne strateške cilje
1. *Izgradnja novih ali rekonstrukcija obstoječih povezav za pešce v obsegu vsaj 3 km.*	***2, 3, 5 in 7***
2. *Povečanje deleža hoje med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo za 4 % (z 31,6 % na 36 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 500 učencev (anketa za osnovne šole glede potovalnih navad učencev; treba je zajeti enake osnovne šole).*	***3***
3. *Povečanje deleža hoje na poti v službo med zaposlenimi za 4 % (s 5,8 % na 10 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 100 zaposlenih (anketa za podjetja; treba je zajeti enaka podjetja).*	***3***
4. *Povečanje deleža hoje na poti v službo in/ali v šolo med splošno javnostjo za 2 % (z 9,7 % na 12 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 400 prebivalcev (anketa za splošno javnost – Zadovoljstvo s stanjem prometa v Murski Soboti).*	***3***
5. *Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo. Izvedba vsaj 1 (enega) ukrepa na leto.*	***2 in 5***

Tabela 17: **Opredeljene ciljne vrednosti za obvezni strateški steber 2: Kolesarski promet.**

OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 2. KOLESARSKI PROMET	Vsebinska navezava na krovne strateške cilje
1. *Izgradnja novih ali rekonstrukcija obstoječih kolesarskih povezav v obsegu vsaj 5 km.*	***2, 3, 5 in 7***
2. *Širitev sistema izposoje koles »Soboški biciklin« (vsaj 2 (dve) novi ali prestavljeni postajališči).*	***2***
3. *Vzpostavitev mreže oziroma sistema kolesarskih parkirišč po vzoru zagotavljanja ustrezne vzporedne kolesarske infrastrukture za potovanja "od vrat do vrat«. Postavitev vsaj 2 (dveh).*	***2***
4. *Povečanje deleža uporabe kolesa med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo za 4 % (s 3,1 % na 7 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 500 učencev (anketa za osnovne šole glede potovalnih navad učencev).*	***3***
5. *Povečanje deleža uporabe kolesa na poti v službo med zaposlenimi za 6 % (z 9 % na 15 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 100 zaposlenih (anketa za podjetja; treba je zajeti enaka podjetja).*	***3***
6. *Povečanje deleža uporabe kolesa na poti v službo in/ali v šolo med splošno javnostjo za 3 % (s 14,7 % na 18 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 400 prebivalcev (anketa za splošno javnost – Zadovoljstvo s stanjem prometa v Murski Soboti).*	***3***

Tabela 18: **Opredeljene ciljne vrednosti za obvezni strateški steber 3: Javni potniški promet.**

OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 3. JAVNI POTNIŠKI PROMET	Vsebinska navezava na krovne strateške cilje
1. *Optimizacija javnega mestnega potniškega prometa (izvedba mobilnostne študije optimizacije mestnega prevoza).*	***1***
2. *Nadgradnja sistema »prevoz na poziv«. Izdelan akcijski načrt za izboljšavo in implementacijo sistema.*	***1, 2 in 4***
3. *Povečanje deleža uporabe šolskega avtobusnega oz. kombi prevoza med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo za 2 % (s 17,7 % na 20 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 500 učencev (anketa za osnovne šole glede potovalnih navad učencev; treba zajeti enake osnovne šole).*	***3***
4. *Povečanje deleža uporabe storitev javnega potniškega prevoza (avtobus, vlak) na poti v službo med zaposlenimi za 4 % (z 0,8 % na 5 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 100 zaposlenih (anketa za podjetja; treba je zajeti enaka podjetja).*	***3***
5. *Povečanje deleža uporabe storitev javnega potniškega prevoza na poti v službo in/ali v šolo med splošno javnostjo za 4 % (z 8 % na 12 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 400 prebivalcev (anketa za splošno javnost – Zadovoljstvo s stanjem prometa v Murski Soboti).*	***3***

Tabela 19: **Opredeljene ciljne vrednosti za obvezni strateški steber 4: Osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom.**

OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 4. OSEBNI MOTORNI PROMET Z MIRUJOČIM PROMETOM	Vsebinska navezava na krovne strateške cilje
1. *Zmanjšanje deleža prometa osebnih vozil v občinskem središču za 5 % (z 80 % na 75 %). Izvedba kordonskega štetja prometa na treh enakih presekih cest (Bakovska, Grajska in Lendavska ulica).*	***3***
2. *Zmanjšanje deleža prepeljanih učencev 3. 5. in 7. razredov z osebnimi vozili v osnovno šolo za 12 % (s 45,7 % na 33 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 500 učencev (anketa za osnovne šole; treba je zajeti enake osnovne šole).*	***3***
3. *Zmanjšanje deleža uporabe osebnih vozil na poti v službo med zaposlenimi za 16 % (s 76,1 % na 60 %). Na merodajnem vzorcu vsaj N = 100 zaposlenih (anketa za podjetja; treba je zajeti enaka podjetja).*	***3***
4. *Ohranitev deleža uporabe osebnih vozil na poti v službo in/ali v šolo med splošno javnostjo v višini do 40 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N = 400 prebivalcev (anketa za splošno javnost – Zadovoljstvo s stanjem prometa v Murski Soboti).*	***3***
5. *Vzpostavljen pilotni projekt ureditve javnega parkirišča po sistemu P+R na obrobju mesta (1 pilotni projekt).*	***2, 4 in 6***

12. UKREPI PO POSAMEZNEM STRATEŠKEM STEBRU

Izbira ukrepov v vsebinskem smislu predstavlja osrednji in hkrati vitalni del priprave Občinske celostne prometne strategije. Z izbiro področij nadaljnjih aktivnosti se neposredno odgovarja na vprašanja, kako se bo uresničevala vizija in dosegali zastavljeni cilji.

Pri vrednotenju ukrepov je bil najprej izdelan nabor različnih scenarijev možnega izvajanja Občinske celostne prometne strategije z jasno definiranimi prednostmi in slabostmi za vsak scenarij posebej.

Celovita in uravnotežena obravnava vseh prometnih podsistemov je predstavljala glavno vodilo pri oblikovanju končnega scenarija, po katerem se bo Občinska celostna prometna strategija izvajala. Poleg tega oblikovan scenarij nagovarja **enakovredno obravnavo prometnih izzivov za celotno mestno občino**.

12.1 OBLIKOVAN SCENARIJ IZVAJANJA UKREPOV

Oblikovan scenarij izvajanja Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota:

»UKREPI SE IZVAJAJO ČIM BOLJ ENAKOMERNO IN TRAJNOSTNO ZA VSE ZVRSTI PROMETA.«

Oblikovan scenarij zagotavlja **celovit pristop (**raznovrstni ukrepi omogočajo celovit pristop k reševanju prometnih izzivov, saj vključujejo različne vidike s področja javnega prevoza, kolesarskega in peš prometa ter mirujočega prometa), **povečano prilagodljivost** (različni ukrepi omogočajo prilagodljivost glede na specifične potrebe in pogoje posameznih območij v mestni občini, kar vodi do učinkovitejših rešitev), **spodbujanje trajnostne mobilnosti** (zmanjšanje odvisnosti od osebnih avtomobilov na račun uvajanja različnih trajnostnih oblik prevoza) in **izboljšanje kakovosti bivalnega okolja in prometne varnosti** (zmanjšanje števila vozil na cestah in spodbujanje uporabe do okolja prijaznih načinov prevoza prispeva k izboljšanju kakovosti zraka, medtem ko izgradnja sklenjenih kolesarskih in peš povezav izboljšuje prometno varnost najranljivejših prometnih udeležencev).

V skladu z oblikovanim scenarijem se je opredelil končni zbir ukrepov po posameznem strateškem stebru, katerih izvedba je načrtovana od leta 2025 do vključno leta 2031.

12.2 KROVNI STRATEŠKI STEBER: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Končni zbir ukrepov za krovni strateški steber: »Celostno prometno načrtovanje« zajema izvedbo naslednjih ukrepov:

1. IZDELAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE (OCPS)

Občinska celostna prometna strategija je sedemletni temeljni strateški dokument mestne občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju. Strategija predstavlja instrument, ki nadomešča in nadgrajuje preteklo Celostno prometno strategijo iz leta 2017. Kot taka predstavlja krovno podlago za dolgoročni proces trajnostnega načrtovanja prometa in za pridobivanje sredstev iz javnih razpisov za izvedbo načrtovanih ukrepov. Zajema širok nabor ukrepov po posamezni zvrsti prometa za obdobje od leta 2025 do vključno leta 2031. V skladu z Nacionalnimi smernicami za izdelavo Občinske celostne prometne strategije se od leta 2032 naprej predvideva njena prenova.

2. VZPOSTAVITEV SISTEMA REDNEGA SPREMLJANJA OCPS-KAZALNIKOV

Izvajanje Občinske celostne prometne strategije bo mestna občina spremljala z enotnimi kazalniki učinka izvajanja in izvedbe. Z enotnimi kazalniki učinka se bodo merili vplivi celostnega prometnega načrtovanja, z enotnim kazalnikom izvedbe pa samo izvajanje ukrepov. **Enotne kazalnike učinka** izvajanja Občinske celostne prometne strategije bo mestna občina poročala vsako leto do 15. marca za preteklo leto, **enotne kazalnike izvedbe** pa do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po njenem sprejetju. V sklopu poročanja o enotnih kazalnikih izvedbe bo mestna občina poročala tudi o realiziranih vrednostih izvedenih ukrepov.

3. IZVAJANJE ANKETNIH RAZISKAV S PODROČJA POTOVALNIH NAVAD

Enotne kazalnike učinka bo mestna občina spremljala skozi izvedbo vsakoletnih anketnih raziskav in kordonskega štetja prometa. Vsako leto se izvede anketa v osnovnih šolah – "Potovalne navade učencev v osnovnih šolah v Mestni občini Murska Sobota", anketa v podjetjih – "Potovalne navade zaposlenih v podjetjih v Mestni občini Murska Sobota" ter kordonsko štetje prometa in potnikov na treh presekih cest v mestu Murska Sobota (Bakovska ulica, Grajska ulica, Lendavska ulica). V sklopu prenove OCPS (predvidoma leta 2032) se izvede še anketa za splošno javnost – »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Murski Soboti«.

4. IZDELAVA NAČRTA IZVAJANJA PARKIRNE POLITIKE (NIPP)

Načrt izvajanja parkirne politike (NIPP) je sistemsko usklajevanje ukrepov na področju parkiranja. Je sestavni del prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni z namenom upravljanja ponudbe parkirnih mest v občini in s tem upravljanja prometnega povpraševanja. Rezultat načrta bo opredelitev načina dolgoročnega izvajanja in spremljanja izvajanja parkirne politike v mestni občini.



Slika 21: **Do zmanjšanja parkirnega pritiska v občinskem središču s pomočjo izdelave Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP MOMS).**

5. IZDELAVA IN SPROTNO AŽURIRANJE NAČRTOV ŠOLSKIH POTI

Z namenom zagotavljanja manjše ogroženosti otrok na šolskih poteh bo mestna občina s svojimi prizadevanji in usmeritvami spodbudila vse osnovne šole in podružnične osnovne šole k

izdelavi in/ali k posodobitvi obstoječih načrtov šolskih poti. Pri tem jim bo nudila ustrezno strokovno podporo preko Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, po potrebi pa zagotovi tudi zunanjo strokovno podporo. Izdelani načrti šolskih poti se naložijo na zbirni spletni portal Agencije za varnost v prometu.

6. IZDELAVA MOBILNOSTNEGA NAČRTA ZA SPLOŠNO BOLNIŠNICO M. SOBOTA

Za Splošno bolnišnico Murska Sobota bo izdelan mobilnostni načrt, s poudarkom na načrtovanju in vzpostavitvi ukrepov za izboljšanje dostopnosti tako z vidika izboljšanja razmer za trajnostne potovalne načine kot z vidika opravljanja intervencijskih prevozov.

7. OPTIMIZACIJA VODENJA KMETIJSKE MEHANIZACIJE IN TEŽKIH TOVORNIH VOZIL SKOZI MESTO MURSKA SOBOTA

Optimizacija vodenja prometa kmetijske mehanizacije in težkih tovornih vozil na osi "Tišinska ulica–Industrijska ulica/BTC City Murska Sobota" in na osi "Gederovska ulica–Industrijska ulica/BTC City Murska Sobota" na račun preprečitve voženj po ulici Miklоša Kuzmiča in po Severjevi ulici. Izdelan bo mobilnostni načrt ali drug ustreznejši elaborat prometnega inženirstva za imetnike oziroma lastnike kmetijske mehanizacije in težkih tovornih vozil, ki danes zaradi opravljanja lastnih storitev bremenijo mesto Murska Sobota.

8. MAKROSKOPSKI PROMETNI MODEL MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

Za celotno mestno občino bo izdelan sodoben makroskopski prometni model za potrebe poznavanja obstoječih prometnih razmer in analize načrtovanih sprememb. Z izdelavo prometnega modela bo mestna občina imela vpogled, kako se bodo prometni tokovi prerazporedili na prometnem omrežju v primeru spremembe prometnih režimov na določenih cestnih odsekih, v primeru uvedbe enosmernih ulic, v primeru spremembe geometrije križišč ali v primeru izgradnje novih povezovalnih in obvoznih cest. Poleg tega izdelan prometni model lahko služi kot orodje pri komuniciranju z javnostjo, z jasnim prikazom prometnih obremenitev »pred« in »po« uveljavitvi načrtovanih sprememb.

9. SODELOVANJE V EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI

Sodelovanje mestne občine v vsakoletni vseevropski iniciativi Evropski teden mobilnosti, za katerega se pripravijo programska izhodišča, vezana na tematiko, ki jo bo dogodek v posameznem letu nagovarjal. Hkrati se bo v prihodnjih letih vzpostavila nova občinska prireditev za javnost na temo trajnostne mobilnosti, ki bo kot nova blagovna znamka mestne občine postala prepoznana in tradicionalna vsakoletna prireditev. Z namenom dosega čim širšega kroga ljudi bodo pripravljene atraktivne vsebine na temo trajnostne, zelene in aktivne mobilnosti. Izvajala se bo vsako leto v času Evropskega tedna mobilnosti.



Slika 22: **Nadaljevanje sodelovanja mestne občine v Evropskem tednu mobilnosti.**

10. SODELOVANJE PRI PRIJAVI PROJEKTOV TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Aktivno sodelovanje pri prijavi projektov s področja trajnostne mobilnosti na različne nacionalne in evropske razpise s ciljem pridobitve dodatnih virov sofinanciranja ukrepov s področja trajnostne mobilnosti (tudi v okviru CTN-projektov).

11. VZPOSTAVITEV PREVENTIVNIH IN IZOBRAŽEVALNIH AKTIVNOSTI

Vzpostavitev in izvedba preventivnih ter izobraževalnih delavnic in seminarjev glede varne uporabe koles, e-koles in e-skirojev ter glede poznavanja cestno-prometnih predpisov za različne ciljne in starostne skupine prebivalcev. Preučitev možnosti vključitve poligona varne vožnje Murska Sobota z možnostjo koriščenja tamkajšnjih prometnih površin za izvedbo praktičnih vsebin.

12.3 OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 1: PEŠ PROMET

Končni zbir ukrepov za obvezni strateški steber 1: »Peš promet« zajema izvedbo naslednjih ukrepov:

1. NADALJNJA FAZA ŠIRITVE SKUPNEGA PROMETNEGA PROSTORA V MESTNEM SREDIŠČU

Celovito urbanistično, arhitekturno in krajinsko arhitekturno urejanje odprtih javnih površin mestnega središča Murske Sobote do Trga zmage na severu, Slovenske ulice na vzhodu, Slomškove ulice na jugu in Kocljeve ulice na zahodu. Izvede se nadaljnja faza širitve skupnega prometnega prostora v mestnem središču. Cilji nadaljnje širitve skupnega prometnega prostora so izboljšanje kakovosti javnega prostora v širšem mestnem središču, zagotavljanje enakopravne dostopnosti za vse do javnih storitev in informacij, zmanjšanje prometnega pritiska na javnih parkirnih površinah ter znižanje gostote ciljno-izvornega in tranzitnega prometa skozi mestno središče.

2. ZAGOTAVLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE

Površine za pešce se bodo načrtovale na naslednjih odsekih oziroma lokacijah:

2.1 Izgradnja površin za pešce ob regionalni cesti R2-441 čez razbremenilni kanal na drugi strani ulice Štefana Kovača med krožnim križiščem pri trgovini Eurospin in avtobusnim postajališčem pri SPTŠ MS. Ukrep sovpada z izgradnjo površin za kolesarje.

2.2 Izgradnja površin za pešce na Ulici Jožefa Benka z navezavo na Tomšičevo ulico.

2.3 Izgradnja površin za pešce v naselju Markišavci z odpravo ozkega grla med obema križiščema pri Kapeli v središču naselja. Ukrep sovpada s predvideno rekonstrukcijo ceste, v okviru katere se bodo uredile tudi površine za kolesarje.

2.4 Izgradnja površin za pešce ob LC 269131 skozi naselje Satahovci, vključno z zagotovitvijo ustrezne javne razsvetljave.

2.5 Izgradnja površin za pešce med naseljem Nemčavci in križiščem pri trgovini Obi Murska Sobota (ob LC 269042) z dodatno izvedbo navezave na površine za pešce pri sami trgovini OBI (umestitev prehoda).

3. NADGRADNJA ŠOLSKIH POTI

V širšem območju osnovnih šol se izvede nadgradnja šolskih poti v smislu urejanja privlačnih površin za pešce z uporabo sodobne arhitekturno-urbane opreme v skladu s *Smernicami za postavitev in izvedbo urbane opreme ter arhitekturnega oblikovanja prometnih površin za izboljšanje prometne varnosti otrok – šolarjev (MZI, junij 2022).*
Hkrati se bo stremelo k dvigu kakovosti površin za pešce v obliki arhitekturno-ambientalnega opremljanja površin za pešce s sodobno urbano, informativno in podporno opremo, kot so: klopi, solarne pametne klopi, koši, pitniki, naravni in fizični senčniki, javne sanitarije, interaktivne usmerjevalne table in zemljevidi s prikazom dolžine trajanja poti peš med lokacijami ...
Vsaj 2 (dve) območji na leto.



Slika 23: **Uporabljeni bosta urbana horizontalna in vertikalna oprema za urejanje in označevanje prometnih površin v območju šol in vrtcev ter v območju avtobusnih postajališč (šolski prevoz).**

4. VZPOSTAVLJANJE IN UREJANJE ŠOLSKIH POTI

Nadaljnje vzpostavljanje in urejanje šolskih poti na območju celotne mestne občine s poudarkom na odpravi ozkih grl, na zagotavljanju ukrepov za zagotavljanje ustrezne dostopnosti do avtobusnih postajališč, preko katerih se izvajajo šolski prevozi otrok, in na zagotavljanju t. i. neformalnih, v naravnem okolju vzpostavljenih poti za pešce med naseljenimi območji in šolami. Največji

poudarek bo na odpravi nevarnih in problematičnih mest na šolskih poteh. Izdelani načrti šolskih poti bodo služili kot smernice pri identifikaciji ozkih grl in problematičnih mest.
Vsaj 1 (eno) območje oziroma lokacija na leto.

5. UVEDBA OBMOČJA UMIRJENEGA PROMETA

V sodelovanju z lokalnimi deležniki in javnostjo bo v mestni občini do vključno leta 2031 vzpostavljeno eno območje umirjenega prometa, v katerem bo hitrost osebnih vozil omejena na 10 km/h, kjer gostota prometa ne presega 100 vozil na uro ter kjer bodo prednost imeli pešci in kolesarji.
Primerne lokacije ureditve takšnega območja so strjena urbana in blokovska območja.
Območje umirjenega prometa bo arhitekturno ambientalno urejeno območje, po možnosti brez delitve prometnih površin na različne uporabnike, brez parkirnih mest in z vzpostavljenim enosmernim prometnim režimom.
Vsaj 1 (eno) območje do vključno leta 2031.

6. UREJANJE PREHODOV ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Prehodi za pešce in kolesarje se bodo v mestni občini sistemsko urejali.
Pomanjkljivo opremljeni obstoječi prehodi za pešce in kolesarje bodo ustrezno nadgrajeni in optimizirani. Predvideni ukrepi na obstoječih prehodih so zagotovitev preglednosti (odstranitev naravnih ali fizičnih ovir), zagotovitev čakalnih površin, umestitev klančin za gibalno ovirane osebe, vgradnja talnih taktilnih vodilnih sistemov za slepe in slabovidne, nižanje robnikov na nivo ceste ali deniveliranje prehodov, vgradnja svetlobnih utripalnikov v konstrukcijo vozišča, osvetlitev prehodov, označitev površine prehoda, postavitev zaščitnih labirint ograj za pešce in kolesarje, uvedba semaforizacije prehoda, delni zamiki prehodov …
V skladu z dejanskimi potrebami se bodo umestili dodatni novi prehodi za pešce in kolesarje s ciljem povečanja prometne varnosti, izboljšanja dostopnosti za določene ranljive skupine pešcev in zagotovitve integracije infrastrukture za hojo. Pri novih prehodih za pešce in kolesarje bo šlo za popolnoma nove lokacije ali za lokacije, kjer se bo prehod ukinil ter se bo prestavil na istem cestnem odseku na drugo prometno varnejšo in primernejšo lokacijo.
Vsaj 1 (en) optimiziran ali nov prehod na leto.



Slika 24: **Eden od obstoječih prehodov za pešce, ki je potreben nadgradnje (na sliki križišče pri vrtcu Romano, Pušča).**

7. PRILAGOJENOST PEŠ INFRASTRUKTURE OSEBAM Z ZMANJŠANO MOBILNOSTJO

Na obstoječi infrastrukturi za pešce se bodo odpravljale arhitekturne ovire in ozka grla za funkcionalno, gibalno in senzorno ovirane osebe ter za starše z vozički. Predvidevajo se ukrepi, kot so prestavitev drogov cestne razsvetljave in količkov z območja peščevih površin, odstranitev razraščene in neustrezno zasajene hortikulture, umeščanje klančin in vgradnja držal z namenom zagotavljanja enakopravnega dostopa do javnih površin, športnih objektov in drugih javnih objektov ...
Vsaj 1 (eno) območje/lokacija na leto.

8. OPTIMIZACIJA ODLOKOV, KI SE NAVEZUJEJO NA UREJANJE PROMETNEGA REŽIMA V MESTNEM PARKU

Sprotna optimizacija **Odloka o javnem redu in miru** s poudarkom na prometnem režimu v Mestnem parku (prepoved vožnje z motornimi vozili, s kolesi in z e-skiroji skozi mestni park).
Sprotna optimizacija **Odloka o sprejetju ureditvenega načrta za ureditev soboškega mestnega parka**.
Parkovne površine se bodo privlačno urejale z namenom prepovedi vožnje koles, e-koles in skirojev.

12.4 OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 2: KOLESARSKI PROMET

Končni zbir ukrepov za obvezni strateški steber 2: »Kolesarski promet« zajema izvedbo naslednjih ukrepov:

1. ZAGOTAVLJANJE MEDKRAJEVNIH KOLESARSKIH POVEZAV

Medkrajevne kolesarske povezave se bodo načrtovale na naslednjih povezavah oziroma odsekih:

1.1 Izgradnja kolesarske povezave od križišča LC269071 in LC269081 (MS-Noršinci-Rakičan) do vhoda v naselje Rakičan (II. faza) in do naselja Noršinci oziroma do meje z Občino Moravske Toplice (III. faza).
1.2 Rekonstrukcija obstoječe kolesarske povezave ob regionalni cesti R3-715 "Murska Sobota (BS Shell)–Murska Sobota (TC Merkur)" v prometno varno kolesarsko površino (*obstoječa kolesarska povezava je s prometno-varnostnega vidika neustrezna in preveč v konfliktu z motornim prometom*).
1.3 Izgradnja kolesarske povezave ob regionalni cesti R3-715 "Murska Sobota (TC Merkur) – Markišavci (trgovina Živex)–naselje Markišavci". Ukrep sovpada s predvideno rekonstrukcijo ceste, v okviru katere se bodo uredile tudi površine za pešce.
1.4 Izgradnja kolesarske povezave ob LC 050063 "Dokležovje (Občina Beltinci) –Bakovci".
1.5 Rekonstrukcija obstoječe kolesarske povezave "Murska Sobota–Rakičan" v več fazah.
1.6 Izgradnja kolesarske povezave med restavracijo Mc'donalds, Nakupovalnim centrom BTC, trgovino Obi in krožnim križiščem Čarda s podaljškom do pokopališča Nemčavci in do križišča pri Rimski Čardi (do meje Občine Puconci).
1.7 Preureditev Kranjčeve ulice in Gajeve ulice med priključkom za naselje Pušča (gostišče Gaj), vrtcem Romano in križiščem z Gederovsko cesto (vključno z ureditvijo pravno-formalne bližnjice do vhoda v NC Maximus na zahodni strani kompleksa) v kolesarsko ulico, oziroma v drugo trajnostno urejeno prometno površino za kolesarje.
1.8 Izgradnja kolesarske povezave ob regionalni cesti R2-441 čez razbremenilni kanal na drugi strani ulice Štefana Kovača med krožnim križiščem pri trgovini Eurospin in avtobusnim postajališčem pri SPTŠ MS (vključno z ureditvijo dostopa do kolesarnice pri šoli). Ukrep sovpada z izgradnjo površin za pešce in rekonstrukcijo dela odseka ulice.
1.9 Izgradnja kolesarske ulice na Trstenjakovi ulici v Murski Soboti med Osnovno šolo II in Osnovno šolo III. Ukrep sovpada s predvideno rekonstrukcijo ulice.
1.10 Izgradnja kolesarske povezave od križišča regionalne ceste R2-441/1298 in občinske ceste LC269141 do vstopa v naselje Kupšinci.


Slika 25: **Predvidena izgradnja kolesarske povezave od križišča lokalnih cest LC269071 in LC269081 do začetka naselja Rakičan (II. faza).**

2. ŠIRITEV SISTEMA IZPOSOJE KOLES »SOBOŠKI BICIKLIN« IN VZPOSTAVITEV ENOTNEGA UPRAVLJAVCA SISTEMA

Sistem izposoje koles »Soboški biciklin« se bo razširil in v mrežo postajališč bodo vključeni objekti javnega pomena (npr. glavna železniška in avtobusna postaja, SPTŠ MS, Ekonomska šola MS, NC Maximus ...). Možna je tudi prestavitev posameznih obstoječih postajališč na bolj frekventna in uporabna mesta.
Vsaj 2 (dve) novi ali prestavljeni postajališči do vključno leta 2031.
Do leta 2032 vzpostavitev enotnega upravljavca sistema izposoje koles za celotno regijo, ob

podpori Regijskega centra mobilnosti Pomurja oziroma drugih regijskih razvojnih agencij.

3. CELOSTNO UREJANJE SPREMLJEVALNIH POVRŠIN ZA KOLESARJE

Vzpostavitev mreže oziroma sistema kolesarskih parkirišč po vzoru zagotavljanja ustrezne vzporedne kolesarske infrastrukture za potovanja "od vrat do vrat". Poudarek je na arhitekturno urejenih, osvetljenih in pokritih kolesarskih parkiriščih, opremljenih s fiksno pritrjenimi stojali za parkiranje koles, s polnilnimi postajami za polnjenje elektro koles in s kamerami, preko katerih se vrši videonadzor nad parkiranimi kolesi. Tovrstna kolesarska parkirišča bodo umeščena na lokacijah bodo ločena od motoriziranega prometa in maksimalno oddaljena do 250 m od ciljne destinacije kolesarjev. Zagotavljala bodo možnost parkiranja koles za daljši čas (daljši od dveh ur), zato se bodo takšna kolesarska parkirišča umestila na lokacijah ali ob 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. Primerna območja za tovrstna kolesarska parkirišča so območja zdravstvenih ustanov, strnjena blokovska območja, območja trgovskih središč, območje mestnega središča, območja ob knjižnici, šolah in šolskih centrih, območja ob glavni avtobusni in železniški postaji ter območja znotraj gospodarskih con.
Vsaj 2 (dve) postajališči do vključno leta 2031.



Slika 26: **Območja osnovnih šol se izkazujejo kot ena od najustreznejših lokacij za postavitev sodobno urejenih in opremljenih kolesarskih parkirišč (na sliki obstoječa kolesarnica pri OŠ III Murska Sobota).**

Postavitev novih ter vzdrževanje in obnova obstoječih kolesarskih postajališč, namenjenih postanku kolesarjev, ki potujejo med regijami in med državami (npr. obnova poškodovanih nadstreškov, barvanje konstrukcije, zagotovitev manjkajoče in odtujene opreme, postavitev stojal za kolesa ...). Vsaj 1 (eno) postajališče na leto.



Slika 27: **Kolesarsko postajališče z dotrajano in odtujeno opremo (na sliki kolesarsko postajališče v naselju Černelavci).**

Dvig kakovosti površin za kolesarje s sodobno podporno kolesarsko opremo (npr. postavitev števcev kolesarjev, postavitev opreme s tlačilko in z orodjem za izvedbo manjših samostojnih popravil na kolesu, opcijsko postavitev samopostrežnih avtomatov za nakup zračnic na javnih mestih ...).
Vsaj 1 (eno) območje/lokacija na leto.



Slika 28: **Zagotavljanje samostoječih servisnih stojal ob kolesarskih površinah po vzoru postavljenega stojala s servisnim orodjem na ulici Štefana Kovača.**

12.5 OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 3: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Končni zbir ukrepov za obvezni strateški steber 3: »Javni potniški promet« zajema izvedbo naslednjih ukrepov:

1. IZDELAVA STROKOVNE ANALIZE OPTIMIZACIJE IZVAJANJA MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA – SOBOČANEC

Zaradi številnih predlogov in zaznanih potreb po spremembah voznih redov, zagotovitvi večje pogostnosti voženj ali uvedbi dodatnih linij mestnega potniškega prometa, kakor tudi zaradi potreb po racionalizaciji stroškov se bo izvedla strokovna analiza optimizacije izvajanja mestnega prevoza potnikov.
Skozi strokovno analizo bo podana ocena, ali je dolgoročno možno zagotoviti učinkovito in enakopravno dostopnost storitve za vse občane in obiskovalce, ki bo predstavljala tudi alternativo osebni motorizaciji. Na osnovi zbranih mnenj, pobud in predlogov iz izvedenih javnih razprav, delavnic in intervjujev so bile pripravljene usmeritve, ki jih bo strokovna analiza upoštevala:

- vključenost celotne mestne občine in vseh naselij v shemo mestnega prometa;
- za vse občane in obiskovalce morajo veljati enaki pogoji tako z vidika uporabnosti, dostopnosti kot plačila;
- oblikovanje enotnih cenovnih tarif po načelu za vse uporabnike enako;
- zagotovitev višje frekventnosti voženj in zagotovitev delovanja linij od jutra do večera (do 21 ure);
- zagotovitev voženj avtobusov na vsakih 30 minut (vsaj v času jutranjega koničnega obdobja);
- zagotovitev stalne povezave mestnega avtobusa med »hubom« mestnih in medkrajevnih linij na avtobusni postaji ter železniško postajo ob vsakem prihodu oziroma odhodu potniškega vlaka;
- umeščanje dodatnih avtobusnih postajališč (npr. ob glavni železniški postaji, v območju SOIC MS-1, kjer bo uveden pilotni projekt »P+R« sistema).

2. KREPITEV FLEKSIBILNEJŠEGA MESTNEGA PREVOZA POTNIKOV Z UVAJANJEM MANJŠIH IN EKOLOŠKO NARAVNANIH VOZIL

Vozni park avtobusov za izvajanje storitve mestnega prevoza potnikov bo posodobljen z uvedbo manjših in ekološko naravnanih vozil. Z manjšimi avtobusi se bo vplivalo na zagotavljanje večje pretočnosti prometa, predvsem v zavojih v križiščih, ki jih danes večji avtobusi zaradi premajhnih zavijalnih radijev prevozijo z nižjimi hitrostmi, zaradi česar se podaljšujejo potovalni časi in nastajajo občasni krajši dinamični zastoji v območju križišč.
Z ekološko naravnanimi vozili se bo prispevalo k izboljšanju kakovosti bivanja v mestni občini, saj bo zaradi zmanjševanja uporabe konvencionalnih pogonskih goriv manj onesnaževanja okolja s toplogrednimi plini, z vibracijami in s hrupom.
Uvedba 1 (enega) do 2 (dveh) novih vozil do vključno leta 2031.

3. CELOVITA PRENOVA ALI PRESTAVITEV GLAVNE AVTOBUSNE POSTAJE

Arhitekturno-ambientalna ureditev obstoječe glavne avtobusne postaje v središču mesta s ciljem tako dviga vizualne privlačnosti samega kompleksa kakor tudi dviga vsesplošnega občutka varnosti dnevnih uporabnikov.
Dolgoročna vizija urejanja glavne avtobusne postaje mora slediti sodobnim smernicam in standardom na področju uvajanja t. i. intermodalnih potniških terminalov v mestih. To pomeni prestavitev glavne avtobusne postaje bližje glavni železniški postaji, s čimer bi bil za celotno mesto in tudi za širšo regijo zagotovljen en skupni potniški terminal za izvajanje celovite ponudbe javnih prevozov.
Ideja o prestavitvi avtobusne postaje bližje železniški postaji je bila predstavljena že pred leti, za kar so bile izdelane tudi idejne zasnove. Zaradi nasprotovanja tamkajšnjih stanovalcev sami gradnji se je postopek preselitve bližje železniški postaji ustavil.

Vendar glede na dejstvo, da se v danem trenutku v samem središču mesta in v neposredni bližini avtobusne postaje izvaja gradnja novega stanovanjskega kompleksa »Zeleni dvor«, s kapaciteto 76 stanovanj, je zaradi spremenjene rabe prostora v občinskem središču ponovno oživel razmislek o prestavitvi avtobusne postaje bližje železniški postaji. Preučile se bodo možnosti prestavitve glavne avtobusne postaje bližje železniški postaji ali na območje nekdanjega »Potrošnika« ali na drugo funkcionalno lokacijo, ki bo omogočala ustrezno povezanost z železniškim prometom.

4. IZGRADNJA NOVIH IN PRENOVA OBSTOJEČIH AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

Mestna občina stremi k zagotavljanju učinkovitega javnega potniškega prometa, ki ga sestavljata mestni in medkrajevni avtobusni promet s prevozniki ter cestna infrastruktura s pripadajočo infrastrukturo v obliki avtobusnih postajališč. Avtobusna postajališča so po mestni občini razporejena v skladu s poselitvijo občine oziroma z lokacijo naselij. Dostopnost prebivalcev do avtobusnih postajališč iz naseljenih območij je načeloma dobra, saj ima do 60 % celotnega prebivalstva mestne občine zagotovljeno ustrezno dostopnost do avtobusnih postajališč (v razdalji do 500 m od svojega kraja bivanja). Kljub ugodni dostopnosti so nekatera avtobusna postajališča brez ustrezne opreme ali celo umeščena na prometno neustreznih lokacijah, kar znižuje uporabnost storitve javnega prevoza.
S ciljem izboljšanja osnovne infrastrukture za avtobusni potniški promet se bodo obstoječa avtobusna postajališča sistemsko prenavljala in opremljala s sodobno opremo. V skladu s potrebami v realnem okolju in v sklopu načrtovanih rekonstrukcij cest se bodo umeščala tudi nova sodobno opremljena avtobusna postajališča na prometno varnih, dostopnih in preglednih lokacijah.
Predvideni ukrepi pri prenovah: ureditev čakališč in vzporednih komunikacijskih poti za pešce ter njihovo opremljanje s talnim taktilnim vodilnim sistemom za slepe in slabovidne, postavitev nadstrešnic, postavitev tabel z voznimi redi, postavitev sedežev, zagotavljanje elektronskih medijev s prikazom časa prihoda in odhoda avtobusov ter osvetlitev čakališč.
Vsaj 1 (en) par obstoječih ali novih avtobusnih postajališč na leto.



Slika 29: **Primer obstoječega avtobusnega postajališča na vozišču v območju SOIC MS-2, ki je brez opreme in ustreznega čakališča.**

5. VZPOSTAVITEV DODATNIH AKTIVNOSTI NA PODROČJU PROMOCIJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Aktivno delo mestne občine na področju promocije javnega potniškega prometa:

1.1 Vzpostavitev aktivnega sodelovanja s prevozniki pri povečanju povezav v medkrajevnem avtobusnem prometu, s ciljem povečanja dostopnosti in kakovosti javnega prevoza primarno pri navezavi na zaledne občine Goričkega, iz katerih dnevno na delovna mesta v mestno občino prihaja veliko število delovnih migrantov.

1.2 Aktivno sodelovanje s prevozniki pri uvajanju univerzalnih promocijskih vozovnic javnega potniškega prometa za pot na delo za podjetja s sedežem v mestni občini.

1.3 Aktivno sodelovanje pri uresničevanju vizije razvoja nadgradnje železniškega omrežja in železniškega prometa v državi (Vizija 2050+), pri aktivnostih umeščanja hitre železniške povezave na osi "Murska Sobota–Maribor–Celje–Ljubljana" (2050-2055) in železniške povezave na osi "Beltinci–Lendava–Redič " (2030-2035).

1.4 Aktivno delo na optimizaciji storitve prevoza na klic, ki bo obsegal širitev seznama prostovoljcev, na vzpostavitvi nadzora nad zlorabo sistema (ustrezno evidentiranje uporabnikov) ter na oblikovanju dodatnih ciljnih in starostnih skupin prebivalstva, ki bo upravičeno do koriščenja storitve, kot so npr. brezposelni, prebivalci starosti pod 65 let, ki prejemajo invalidsko, predčasno ali vdovsko pokojnino, in druge skupine ljudi.

12.6 OBVEZNI STRATEŠKI STEBER 4: OSEBNI MOTORNI PROMET, VKLJUČNO Z MIRUJOČIM PROMETOM

Končni zbir ukrepov za obvezni strateški steber 4: »Osebni motorni promet, vključno z mirujočim prometom« zajema izvedbo naslednjih ukrepov:

1. INVESTICIJSKO VZDRŽEVANJE OBČINSKEGA PROMETNEGA OMREŽJA

Investicijsko vzdrževanje občinskega cestnega omrežja, vključno s površinami za pešce in kolesarje, obsega manjša vsakoletna vzdrževalna dela, kot so odprava mrežastih razpok na vozišču, odprava zastajanja vode na voznih površinah, odprava posledic zmrzali, utrjevanje bankin in druga dela. Z ustreznim in s pravočasnim vzdrževanjem se zagotavljajo ustrezne vozno-tehnične lastnosti prometnih površin, izboljšujejo prometno-varnostni vidiki vseh udeležencev v prometu ter se prispeva k manjšemu onesnaževanju okolja in k dvigu kakovosti bivanja zaradi sprotne odprave vzrokov za nastanek vibracij in hrupa.
V obsegu vsaj 5 km na leto.

2. IZGRADNJA VZHODNE OBVOZNE CESTE MESTA MURSKA SOBOTA

Tranzitni promet in ciljno-izvorni promet sta v večini primerov speljana skozi središče mesta, zaradi česar v mestu prihaja do pogostih vsakodnevnih daljših dinamičnih zastojev, izraziteje v vzhodnem in severovzhodnem delu mesta, kjer so velikim prometnim pritiskom podvržene predvsem Industrijska ulica, Lendavska ulica, Markišavska ulica in Noršinska ulica. Na eni strani k temu prispeva tako dejstvo, da je regionalna cesta R1-232/1316, (Martjanci–Murska Sobota) prometno najbolj obremenjena cesta v mestni občini z več kot 12.300 PLDP-ja (z izjemo avtoceste), kot tudi dejstvo, da so znotraj tega vplivnega območja prisotni številni manjši generatorji prometa in skoncentrirana trgovska ponudba okrog Nakupovalnega centra BTC City. Intenzivno prometno dogajanje v tem širšem območju mesta zmanjšuje atraktivnost javnega prostora, praktično onemogoča dnevna potovanja s kolesi, vpliva na naraščajoč občutek ogroženosti in nelagodja med pešci ter podaljšuje potovalne čase vožnje avtobusov.
Čeprav izgradnja obvoznih cest povečuje prometno povpraševanje motoriziranega prometa, izvedba tovrstnih ukrepov omogoča tudi vzpostavitev ustreznih pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti znotraj samih mest. V mestu Murska Sobota se pričakuje prometna razbremenitev mesta od motoriziranega prometa vse od Nakupovalnega centra BTC City na Lendavski ulici do Osnovne šole III Murska Sobota na Bakovski ulici na račun preusmeritve glavnine tranzitnih in dela ciljno-izvornih potovanj na vzhodno obvozno cesto na osi »Goričko–AC priključek Murska Sobota«. Dolgoročno se bo tako ponudila možnost za postopno prekategorizacijo obstoječe regionalne ceste R1-232 skozi severovzhodni del mesta, kar bo omogočilo dolgoročno možnost preureditve cest v večnamenske funkcionalne javne prometne površine, s poudarkom na zagotavljanju dodatnih varnih pogojev za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe storitev javnega potniškega prometa.
Predvidena izgradnja obvozne ceste v obdobju med leti 2027 in 2028.



Slika 30: **Z izgradnjo vzhodne obvozne ceste mesta Murska Sobota do prometnega razbremenjevanja širšega območja okrog Lendavske ulice in Industrijske ulice ter do vzpostavitve pogojev za postopno prekategorizacijo cest in preureditev ulic v večnamenske funkcionalne javne prometne površine za pešce, kolesarje in uporabnike storitev javnega potniškega prometa.**

3. NAČRTOVANJE ZAHODNE OBVOZNE CESTE MESTA MURSKA SOBOTA

Nadaljnje aktivnosti umeščanja zahodne obvozne ceste v prostor (izdelava projektne dokumentacije, odkupi zemljišč). V primeru potreb bo izvedena dodatna preučitev možnosti spremembe poteka trase zahodno od naselja Pušča od krožnega križišča na Tišinski ulici do novo predvidenega krožnega križišča na odseku Gederovske ulice z možnostjo zagotavljanja direktne povezave med Goričkim in avtocesto A5 preko obroča obvoznih cest. Po potrebi se izdela novelacija prometne študije in izvede dopolnitev OPN.

4. REKONSTRUKCIJA CEST V POVEZAVI Z UREJANJEM IN UMEŠČANJEM POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Izvedle se bodo naslednje rekonstrukcije cestnih odsekov:

4.1 Rekonstrukcija regionalne ceste R3-715 skozi naselje Markišavci (TC Merkur–TC Živex–Markišavci), vključno z izvedbo površin za pešce in kolesarje.

4.2 Rekonstrukcija lokalne ceste LC 269041 Markišavci–Polana z namenom razširitve vozišča in zagotovitve prevoznosti ter varnega srečevanja kmetijske mehanizacije (zagotavljanje podpornih ukrepov za preusmeritev kmetijske mehanizacije in tovornih vozil iz smeri Gederovske ulice skozi naselje Polana in nadalje v smeri naselja Markišavci do Industrijske ulice ali BTC-ja).

4.3 Rekonstrukcija lokalne ceste LC 269042 Nemčavci–križišče OBI z namenom širitve vozišča, vključno z umestitvijo površin za pešce.

4.4 Rekonstrukcija Trstenjakove ulice, vključno z izvedbo površin za pešce in kolesarje.

4.5 Rekonstrukcija dela regionalne ceste R2-441 na ulici Štefana Kovača med križiščem s Severjevo ulico in priključkom za Temlinovo ulico s ciljem odprave ozkega grla pri avtobusnem postajališču na desni strani vozišča v smeri naselja Černelavci.

4.6 Prostorsko načrtovanje umestitve obvozne ceste s površinami za pešce in kolesarje za naselje Rakičan – navezava na krožno križišče pri splošni bolnišnici (izdelava študije različic, sprememba OPN).

5. UREJANJE KRIŽIŠČ V POVEZAVI Z ZAGOTAVLJANJEM VIŠJE RAVNI PROMETNE VARNOSTI

Izvedle se bodo naslednje ureditve križišč:

1.1 Rekonstrukcija obstoječega klasičnega dvopasovnega krožnega križišča pri železniškem podvozu na Lendavski ulici v Murski Soboti v krožno križišče s spiralnim potekom krožnega vozišča.

1.2 Izgradnja krožnega križišča na odseku regionalne ceste R2-441 Murska Sobota–Gederovci v naselju Černelavci.

1.3 Preureditev trikrakega križišča "Slovenska ulica–Lendavska ulica–Grajska ulica" v mini urbano krožno križišče (izkazuje se kot možnost začetka vstopa v razširjen skupni prometni prostor).

1.4 Sanacija montažnega krožnega križišča na odseku regionalne ceste R3-441 v Murski Soboti (na Lendavski ulici pri trgovini Mavrica) na račun zagotovitve trajnejše, obstojnejše in varnejše rešitve ureditve krožnega križišča.

1.5 Izboljšanje pretočnosti prometa in prometne varnosti v območju križišča regionalne ceste R1-232/1316 in lokalne ceste LC 269042 (pri trgovini OBI) na račun zagotovitve prehodov za pešce.



Slika 31: **Za križišče pri trgovini OBI bodo uvedeni ukrepi, s katerimi se bo povečala prometna varnost celotnega križišča tudi na račun zagotovitve zavarovanih prehodov za pešce.**

6. VZPOSTAVITEV IN IZVEDBA NAPRAV TER UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Na ravni mestne občine se bodo vzpostavile in izvedle naprave ter ukrepi za umirjanje prometa primarno na vstopnih točkah v naselja, v območju vzgojno-izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov in v strnjenih urbanih območjih.

Glede na funkcijo ceste, gostote prometa in strukture prometnih tokov bodo določeni ukrepi in naprave za umirjanje prometa. Sistemski ukrepi (prometne ureditve), regulativni ukrepi (prometna pravila), opozorilne naprave (optične in zvočne naprave), grbine in ploščadi (prisilno zmanjševanje hitrosti), zožitve vozišča (pridobivanje novih površin, ki se lahko namenijo pešcem in kolesarjem), razmejitve smernih vozišč in zamiki osi vozišča (onemogočeno prehitevanje vozil) predstavljajo nabor možnih ukrepov za umirjanje prometa.

Vsaj 1 (eno) območje/lokacija na leto.



Slika 32: **Ena od potencialnih lokacij za vzpostavitev in izvedbo ukrepov ter naprav s ciljem umirjanja prometa na vstopnih točkah v naselja (vstop v naselje Rakičan iz smeri Občine Beltinci).**

7. UVEDBA OBMOČIJ OMEJENE HITROSTI

V sodelovanju z lokalnimi deležniki in javnostjo bodo na ravni mestne občine uvedena območja omejene hitrosti, kjer bo največja dovoljena hitrost omejena na 30 km/h ali 40 km/h in kjer konične prometne obremenitve ne bodo presegale 400 vozil na uro. Najprej bodo izbrana območja definirana kot pilotna območja, z določenim časom trajanja do na primer enega leta. V tem času se bo vzpostavljen ukrep spremljal ter ustrezno ocenil skozi učinke. Po preteku pilotnega obdobja se sprejme končna odločitev glede trajne vzpostavitve prometnega režima.

Vsaj 2 (dve) območji do vključno leta 2031.

8. OPTIMIZACIJA CENOVNE POLITIKE MIRUJOČEGA PROMETA

Sprotno optimiziranje cenovne politike mirujočega prometa v mestni občini na račun zmanjšanja vsakodnevnega pritiska na javnih parkirnih površinah na Kocljevi ulici, na Trgu zmage pri banki NLB d. d., na Slovenski ulici, na Zvezni ulici in delu Kardoševe ulice, predvsem na račun dviga atraktivnosti parkirnih površin izven neposrednega občinskega središča, ki danes beležijo nižjo stopnjo zasedenosti z uvedbo dodatnih spodbud za občane, dnevne delovne migrante in podjetja.

Ukrep bo podrobneje načrtovan še v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Murska Sobota (NIPP MO MS).

9. VZPOSTAVITEV PILOTNEGA PROJEKTA »PARK&RIDE« V SOIC MS –1

V območju Severno obrtne industrijske cone (SOIC MS – 1) se bo v sklopu obstoječih parkirnih površin vzpostavil pilotni projekt ureditve parkirišča po sistemu »Park&Ride«. V coni se nahaja 400 parkirnih mest, s katerimi upravlja mestna občina in katerih kapacitetna zasedenost je danes manjša od 3 %. Hkrati bo izvedena integracija pilotnega projekta v sistem izposoje koles Soboški biciklin in v shemo mestnega potniškega prometa Sobočanec. Vsled temu se bo območje opremilo z avtobusnim postajališčem in s postajališčem za izposojo koles.

Ukrep bo podrobneje načrtovan še v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Murska Sobota (NIPP MO MS).



Slika 33: **V območju SOIC MS – 1 se bo v sklopu obstoječih parkirišč vzpostavil pilotni projekt ureditve parkirišča po sistemu »Park&Ride« (»parkiranj in prestopi« sistem).**



IZVEDBENI DEL OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

13. AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt vsebuje pregled vseh tistih aktivnosti, s katerimi bo mestna občina uresničila strateška izhodišča in uravnoteženo naslavljala vse potovalne načine ter druge prometne podsisteme. Akcijski načrt obsega zbir ukrepov za vsak strateški steber posebej z zastavljenim časovnim rokom njihove izvedbe do vključno leta 2031 (7-letno obdobje).

Na koncu akcijskega načrta je dodan še zbir ukrepov, katerih realizacija ni predvidena do konca leta 2031 oziroma za katere danes veljajo določene prostorske, infrastrukturne, lastniške in finančne omejitve. Kljub temu bo za te ukrepe, ki so bili tudi s strani javnosti naslovljeni kot pomembni, mestna občina v naslednjih letih intenzivno iskala ustrezne prostorske rešitve in jih v skladu z ugotovitvami v največji možni meri upoštevala pri prenovi Občinske celostne prometne strategije (po letu 2031).

Tabela 20: **Akcijski načrt ukrepov za krovni strateški steber »Celostno prometno načrtovanje«.**

KROVNI STRATEŠKI STEBER – CELOSTNO-PROMETNO NAČRTOVANJE					
Št. ukrepa	**Ukrep**	**Finančna ocena**	**Odgovornost**	**Rok izvedbe**	**Možni viri financiranja, sofinanciranja**
1	Izdelana in na Mestnem svetu Mestne občine Murska Sobota sprejeta Občinska celostna prometna strategija (OCPS) ter njena prenova po preteku sedmih let.	izdelava: do 50.000 € prenova: do 50.000 €	MOMS, ZI	izdelava: 2025 prenova: po letu 2031	proračun MOMS, MOPE, SPS
2*	Vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenja obveznih OCPS -kazalnikov (učinki in izvedba). Uvedba nove proračunske postavke "Spremljanje obveznih kazalnikov OCPS 2024–2032" za področje "Promet, prometna infrastruktura in komunikacije". *»Redno poročanje pristojnemu ministrstvu za prometno politiko in objavljanje na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti in na občinski spletni strani.«* Izvedba ankete v osnovnih šolah – "Potovalne navade učencev v osnovnih šolah v Mestni občini Murska Sobota". Na merodajnem vzorcu N = 500 učencev. Izvedba ankete v podjetjih – "Potovalne navade zaposlenih v podjetjih v Mestni občini Murska Sobota". Na merodajnem vzorcu N = 100 zaposlenih. Izvedba kordonskega štetja prometa in potnikov na treh presekih cest v mestu Murska Sobota (Bakovska ulica, Grajska ulica, Lendavska ulica) – "Struktura prometnih tokov, delež potnikov".	uvedba proračunske postavke: brez stroškov 500 €/leto za pripravo, oddajo in objavo poročil 1.200 €/leto 1.200 €/leto 1.500 €/leto	MOMS	2025–2032	proračun MOMS
3**	Izvedba ankete za splošno javnost – "Zadovoljstvo s stanjem prometa v Murski Soboti". Na merodajnem vzorcu N = 400 prebivalcev. V sklopu prenove OCPS.	3.500 €	MOMS	2031–2032	proračun MOMS
4	Izdelava Načrta izvajanja parkirne politike v MO Murska Sobota (NIPP MOMS).	do 25.000 €	MOMS	2025–2026	proračun MOMS, MOPE
5	Izdelava načrtov šolskih poti za vse osnovne in podružnične šole oziroma sprotno ažuriranje obstoječih.	brez stroškov	SPVCP, OŠ	2025–2031	brez stroškov

	V skladu s »Smernicami za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti«				
6	Izdelava mobilnostnega načrta za Splošno bolnišnico Murska Sobota.	do 30.000 €	MOMS, SBMS, ZI	2025–2031	proračun MOMS, MOPE, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
7	Izdelava makroskopskega prometnega modela za celotno Mestno občino Murska Sobota, upoštevajoč različne scenarije umeščanja novih povezovalnih cest, sprememb prometnih režimov, ipd. (po izgradnji vzhodne obvozne ceste mesta Murska Sobota za izhodiščno stanje 2.030, vmesno stanje 2.040, plansko dobo 2050, upoštevanje različnih podscenarijev, priprava prometnih obremenitev za obe urni konici).	50.000 €	MOMS	2028–2029	proračun MOMS
8	Sodelovanje v vsakoletni vseevropski iniciativi "Evropski teden mobilnosti", za katerega se pripravijo programska izhodišča, vezana na tematiko, ki jo bo ETM v posameznem letu naslavljal, ter vzpostavitev občinske prireditve za javnost na temo trajnostne mobilnosti, ki bo kot nova blagovna znamka mestne občine postala prepoznana in tradicionalna vsakoletna prireditev.	7.000 €/leto za aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti 7.000 €/leto za občinsko prireditev	MOMS, ZI	2025–2031	proračun MOMS, MOPE, SS, ES, SPS
9* **	Aktivno sodelovanje pri prijavi projektov s področja trajnostne mobilnosti na različne nacionalne in evropske razpise s ciljem pridobitve dodatnih virov sofinanciranja ukrepov s področja trajnostne mobilnosti.	do 10 % vrednosti projekta	MOMS, ZI	2025–2031	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
10* ** **	Vzpostavitev in izvedba preventivnih in izobraževalnih delavnic ter seminarjev glede varne uporabe koles, e-koles in e-skirojev ter glede poznavanja cestno-prometnih predpisov za različne ciljne in starostne skupine prebivalcev. *»Preučitev možnosti vključitve poligona varne vožnje Murska Sobota z možnostjo koriščenja tamkajšnjih površin in trenerjev za izvedbo praktičnih vsebin.«*	5.000 €/leto	MOMS, SPVCP, NVO, RC, ZI	vzpostavite v v letu 2025 izvajanje 2025–2031	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
11* ** ** **	Optimizacija vodenja prometa kmetijske mehanizacije in težkih tovornih vozil na osi "Tišinska ulica–Industrijska ulica/BTC City Murska Sobota" in na osi "Gederovska ulica–Industrijska ulica/BTC City Murska Sobota" na račun preprečitve voženj po ulici Mikloša Kuzmiča in po Severjevi ulici. Potrebna izdelava mobilnostnega načrta za imetnike kmetijske mehanizacije in lastnike tovornih vozil.	do 10.500 €	MOMS	2026–2027	proračun MOMS, MOPE, SPS, ES

Finančna ocena je brez DDV-ja.

Legenda:
MOMS – Mestna občina Murska Sobota; MOPE – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; ZI – Zunanji izvajalec/institucija; NVO – Nevladne organizacije; SBMS – Splošna bolnišnica Murska Sobota; RC – Razvojni centri; OŠ – Osnovna šola; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; SS – sponzorska sredstva; CTN – Celostne teritorialne naložbe, ESRR – Evropski sklad za regionalni razvoj, KS – Kohezijski sklad; SPS – Sklad za podnebne spremembe; ES – Eko sklad.

Ključne opombe:
** - V primeru izbora zunanjega izvajalca, ki pripravi in izvede anketne raziskave ter izdela vsa končna poročila (poročila za pristojno ministrstvo za prometno politiko glede spremljanja kazalnikov OCPS). V primeru, da mestna občina določene raziskave izvede sama, se vsled temu lahko znižajo stroški vsakoletnega spremljanja obveznih kazalnikov.*
*** - Okvirna finančna ocena v primeru, da se za izvedbo anketne raziskave najame zunanja strokovna institucija, ki je specializirana za javnomnenjske raziskave (metoda zbiranja podatkov CATI, CAWI …).*
**** - Okvirna finančna ocena v primeru najema zunanjega izvajalca, če se mestna občina zanj odloči (spremljanje razpisov, priprava dokumentacije, prevod dokumentacije v tuji jezik …). V povprečju se strošek giblje do 10 % glede na vrednost operacije/projekta.*
***** - Za izvedbo izobraževalnih in promocijskih dogodkov je možno pridobiti dodatne vire sofinanciranja s strani Eko sklada iz naslova sofinanciranja podnebnih programov vsebinskih mrež nevladnih organizacij za področje trajnostne mobilnosti.*
****** - Okvirno finančno oceno opredeljuje Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih.*

Tabela 21: **Akcijski načrt ukrepov za obvezni strateški steber »peš promet«.**

OBVEZNI STRATEŠKI STEBER - PEŠ PROMET					
Št. ukrepa	**Ukrep**	**Finančna ocena**	**Odgovornost**	**Rok izvedbe**	**Možni viri financiranja, sofinanciranja**
1	Celovito urbanistično, arhitekturno in krajinsko arhitekturno urejanje odprtih javnih površin mestnega središča Murske Sobote do Trga zmage na severu, Slovenske ulice na vzhodu, Slomškove ulice na jugu in Kocljeve ulice na zahodu (faza 2. širitve skupnega prometnega prostora v mestnem središču).	5 mio. € (od tega nepovratna sredstva znašajo največ 80 % priznanih upravičenih stroškov)	MOMS, DRSI	2028–2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
2*	Izgradnja površin za pešce ob regionalni cesti R2-441 čez razbremenilni kanal na drugi strani ulice Štefana Kovača med krožnim križiščem pri trgovini Eurospin in avtobusnim postajališčem pri SPTŠ MS.	490.000 € (delež MO MS v višini 130.000 €)	MOMS, DRSI	do leta 2030	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
3	Izgradnja površin za pešce na Ulici Jožefa Benka z navezavo na Tomšičevo ulico (zagotovitev zveznosti površin za pešce).	230.000 €	MOMS	do leta 2030	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
4 **	Izgradnja površin za pešce v naselju Markišavci z odpravo ozkega grla med obema križiščema pri Kapeli v središču naselja. *»Ukrep sovpada s predvideno rekonstrukcijo regionalne ceste R3-715 Murska Sobota–Markišavci, v okviru katere se bodo zagotovile tudi površine za kolesarje.«*	3,3 mio. (delež MO MS v višini 770.000 €)	MOMS, DRSI	2026–2027 (če bodo zemljišča odkupljena)	proračun MOMS, DRSI
5* **	Izgradnja površin za pešce ob LC 269131 skozi naselje Satahovci, vključno z zagotovitvijo ustrezne javne razsvetljave.	260.000 €	MOMS	2026–2027	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
6	Izgradnja površin za pešce med naseljem Nemčavci in križiščem pri trgovini Obi Murska Sobota (ob LC 269042) z dodatno izvedbo navezave na površine za pešce pri sami trgovini OBI (zagotovitev zveznosti površin za pešce). *»Ukrep sovpada s predvideno rekonstrukcijo lokalne ceste LC 269042 med naselji Nemčavci–Markišavci–Polana. Realizacija ukrepa pogojena z odkupom zemljišč.«*	1,3 mio. € (delež MO MS v višini 1.1 mio. €)	MOMS, DRSI	do leta 2031	proračun MOMS, DRSI
7	V širšem območju osnovnih šol izvedba nadgradnje šolskih poti v smislu urejanja privlačnih površin za pešce z uporabo sodobne arhitekturno-urbane opreme (urbana vertikalna in horizontalna signalizacija). Dvig kakovosti površin za pešce (arhitekturno in ambientalno opremljanje površin za pešce s sodobno urbano, z informativno in s podporno opremo: klopi, solarne pametne klopi, koši, pitniki, senčniki, javne sanitarije, postavitev interaktivnih usmerjevalnih tabel in zemljevidov s prikazom dolžine trajanja poti peš med lokacijami ...). Vsaj 2 (dve) območji na leto.	do 25.000 €/leto	MOMS, DRSI, SPVCP, OŠ	2025–2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
8* **	**Optimizacija obstoječih prehodov za pešce in kolesarje** (možni ukrepi: zagotovitev preglednosti, zagotovitev čakalnih površin, umestitev klančin in taktilnih sistemov za gibalno ovirane osebe, nižanje robnikov, vgradnja svetlobnih utripalnikov v vozišče, osvetlitev prehodov, označitev prehoda, postavitev zaščitnih labirint ograj, uvedba semaforizacije, odstranitev hortikulture ...) ali **umestitev novih opremljenih prehodov za pešce in kolesarje** (popolnoma nova lokacija ali lokacija, kjer se	do 22.500 €/leto	MOMS, DRSI	2025–2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)

	prehod ukinja in se ga prestavlja na istem cestnem odseku na drugo lokacijo). Vsaj 1 (en) nov ali optimiziran prehod na leto.				
9***	Uvedba območja umirjenega prometa, primarno v strjenih urbanih območjih ali v blokovskih območjih. Vsaj 1 (eno) območje do leta 2031.	do 400.000 €	MOMS, DRSI	2025–2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
10	Prilagojenost peš infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo (možni ukrepi: odprava arhitekturnih ovir in ozkih grl za funkcionalno, gibalno in senzorno ovirane osebe ter za starše z vozički: prestavitev drogov cestne razsvetljave in količkov z območja peščevih površin, odstranitev razraščene in neustrezno zasajene hortikulture, umeščanje klančin in vgradnja držal z namenom zagotavljanja enakopravnega dostopa do javnih površin, športnih objektov in drugih javnih objektov ... Vsaj 1 (eno) območje/lokacija na leto.	do 5.000 €/leto	MOMS, DRSI	2025–2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
11	Sprotna optimizacija Odloka o javnem redu in miru s poudarkom na prometnem režimu v Mestnem parku (prepoved vožnje z motornimi vozili, s kolesi in z e-skiroji skozi mestni park). Sprotna optimizacija Odloka o sprejetju ureditvenega načrta za ureditev soboškega mestnega parka. Urejanje parkovnih poti z namenom prepovedi vožnje koles, e-koles in skirojev. Na glavnih vstopnih točkah postavitev elektronskih medijev s prikazom veljavnosti prometnega režima.	brez stroškov pri optimizaciji Odlokov do 25.000 €/leto za urejanje parkovnih površin in poti	MOMS	2025–2031	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
12	Nadaljnje vzpostavljanje in urejanje šolskih poti na območju celotne občine (s poudarkom na odpravi ozkih grl, na zagotavljanju ukrepov za zagotavljanje dostopnosti do postajališč šolskega avtobusa in na zagotavljanju t. i. neformalnih poti za pešce v območju vrtcev in osnovnih šol). Vsaj 1 (eno) območje na leto. *»V skladu z izdelanimi načrti šolskih poti. Poudarek na odpravljanju nevarnih in problematičnih mest na šolskih poteh.«*	do 10.000 €/leto	MOMS, DRSI, SPVCP, OŠ	2025–2031	proračun MOMS, DRSI

Finančna ocena je brez DDV-ja.

Legenda:
MOMS – Mestna občina Murska Sobota; MOPE – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; ZI – Zunanji izvajalec/institucija; RC – Razvojni centri; OŠ – Osnovna šola; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; CTN – Celostne teritorialne naložbe, ESRR – Evropski sklad za regionalni razvoj, KS – Kohezijski sklad; SPS – Sklad za podnebne spremembe; ES – Eko sklad.

Ključne opombe:
** - V finančni oceni upoštevan odsek dolžine 400 m (umestitev enostranske mešane površine za pešce in kolesarje s postavko 400 €/m, vključno s prometno opremo, predviden most čez razbremenilni kanal dolžine okrog 40 m s postavko 7.000 €/m ter postavitev javne razsvetljave s postavko 12.000 € za 100 m dolg odsek ceste). V oceni stroška niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, križišč in avtobusnih postajališč ter prestavitve komunalnih vodov. Na osnovi proračuna mestne občine za leto 2025 je investicija ocenjena na vel jit 630.000 €.*
*** - V okvirni finančni oceni upoštevan odsek dolžine okrog 2 km (rekonstrukcija ceste z ureditvijo kolesarskih pasov znotraj naselja Markišavci po postavki 1.000 €/m, predvideni obojestranski pločniki znotraj naselja s postavko 500 €/m, do naselja predvidena enostranska dvosmerna kolesarska povezava s postavko 400 €/m ter postavitev javne razsvetljave znotraj naselja s postavko 12.000 € na 100 m dolg odsek ceste). V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne preureditve cestnih priključkov, križišč in avtobusnih postajališč ter prestavitve komunalnih vodov.*
**** - V okvirni finančni oceni zajet odsek dolžine 700 m (umestitev enostranskega pločnika širine do 1,3 m s postavko 250 €/m, vključno s prometno opremo, in postavitev javne razsvetljave s postavko 12.000 € na 100 m dolg odsek ceste). V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, hišnih priključkov, križišč in avtobusnih postajališč ter prestavitve komunalnih vodov.*
***** - Končna cena je odvisna od urejanja in opremljanja prehodov za pešce in kolesarje. V primeru, da se obstoječi prehod za pešce zgolj nadgrajuje s talnim taktilnim vodilnim sistemom, je strošek posega ocenjen na okrog 1.500 €. V primeru, da se obstoječi prehod opremlja z javno razsvetljavo in z bičem nad njim, je strošek opremljanja prehoda ocenjen na 10.000 €. Do vrednosti 22.500 € se ocenjuje strošek umestitve novega, deniveliranega, osvetljenega ter polno opremljenega prehoda za pešce in kolesarje. V primeru uvedbe semaforizacije prehoda se lahko strošek opremljanja prehoda poveča tudi za 10.000 € in več.*
****** - Območje umirjenega prometa je lahko arhitekturno ambientalno urejeno območje (po podobnem vzoru kot skupni prometni prostor), lahko pa gre za obstoječo cesto oziroma območje, kjer bo izvedena sprememba prometnega režima in kjer se nov vzpostavljen prometni režim zgolj ustrezno označil s prometno opremo in signalizacijo ter opremil z arhitekturno urbano opremo.*

Tabela 22: **Akcijski načrt ukrepov za obvezni strateški steber »kolesarski promet«.**

OBVEZNI STRATEŠKI STEBER – KOLESARSKI PROMET					
Št. ukrepa	**Ukrep**	**Finančna ocena**	**Odgovornost**	**Rok izvedbe**	**Možni viri financiranja, sofinanciranja**
1	Izgradnja kolesarske povezave od križišča LC269071 in LC269081 (MS–Noršinci–Rakičan) do naselja Rakičan (II. faza) in do naselja Noršinci oziroma do meje z Občino Moravske Toplice (III. faza).	II. faza: 1,18 mio. € (delež MO MS v višini 800.000 €) III. faza: 1,5 mio. € (delež MO MS v višini 1 mio. €)	MOMS	II. faza: 2025-2026 III. faza: 2027–2029	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
2*	Rekonstrukcija obstoječe kolesarske povezave ob regionalni cesti R3-715 "Murska Sobota (BS Shell) –Murska Sobota (TC Merkur)" v prometno varno kolesarsko površino.	400.000 €	MOMS, DRSI	do 2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
3	Izgradnja kolesarske povezave ob regionalni cesti R3-715 "Murska Sobota–Markišavci". *»Ukrep sovpada s predvideno rekonstrukcijo regionalne ceste R3-715 Murska Sobota–Markišavci in z umeščanjem površin za pešce znotraj naselja Markišavci.«*	glej ukrep št. 4 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MOMS, DRSI	2026-2027 (v kolikor bodo zemljišča odkupljena)	proračun MOMS, DRSI
4	Izgradnja kolesarske povezave ob LC050063 "Dokležovje (Občina Beltinci) –Bakovci".	1,21 mio. € (delež MO MS v višini 380.000 €)	MOMS, DRSI	2025–2026	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
5**	Rekonstrukcija obstoječe kolesarske povezave "Murska Sobota–Rakičan" v več fazah.	I. faza: 356.000 € (delež MO MS v višini 70.000 €) II. faza: 400.000 € (delež MO MS v višini 80.000 €)	MOMS, DRSI	2026–2029	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
6***	Izgradnja kolesarske povezave med restavracijo Mc'donalds, Nakupovalnim centrom BTC, trgovino Obi Murska Sobota in krožnim križiščem Čarda s podaljškom do pokopališča Nemčavci in do križišča pri Rimski čardi (do meje Občine Puconci). *»Projekt je zapadel v DRR (Dogovor za razvoj regij), visoko ocenjena vrednost.«*	1,2 mio. € (predviden delež MO MS okrog 400.000 €)	MOMS, DRSI	do leta 2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
7	Preureditev Kranjčeve ulice in Gajeve ulice med priključkom za naselje Pušča (gostišče Gaj), vrtcem Romano in križiščem z Gederovsko cesto (vključno z ureditvijo pravno-formalne bližnjice do vhoda v NC Maximus na zahodni strani kompleksa) v kolesarsko ulico, oziroma v drugo obliko primerne površine, ki omogoča trajnostno mobilnost.	1,13 mio. € (delež MO MS v višini 230.000 €)	MOMS	2026–2029	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
8	Izgradnja kolesarske povezave ob regionalni cesti R2-441 čez razbremenilni kanal na drugi strani ulice Štefana Kovača med krožnim križiščem pri trgovini Eurospin in avtobusnim postajališčem pri SPTŠ MS (vključno z ureditvijo direktnega dostopa s kolesom do kolesarskega postajališča pri SPTŠ MS). *»Ukrep sovpada s predvideno izgradnjo površin za pešce (ukrep št. 2 iz obveznega stebra za peš promet).«*	Glej ukrep št. 2 iz glavnega strateškega stebra za peš promet	MOMS, DRSI	2026–2029	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
9	Izgradnja kolesarske ulice na Trstenjakovi ulici v Murski Soboti med Osnovno šolo II in Osnovno šolo III. *»Ukrep sovpada s predvideno rekonstrukcijo*	1,65 mio. € (delež MO MS v višini 350.000 €)	MOMS	2026–2029	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)

	ulice, v okviru katere se bodo na novo uredile tudi obstoječe površine za pešce.«				
10	Izgradnja kolesarske povezave od križišča regionalne ceste R2-441/1298 z občinsko cesto LC269141 do začetka naselja Kupšinci.	280.000 €	MOMS, DRSI	do leta 2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
11****	Sistem izposoje koles Soboški biciklin razširiti ter v mrežo postajališč vključiti objekte javnega pomena (npr. glavna železniška in avtobusna postaja, SPTŠ MS, Ekonomska šola MS, NC Maximus ...). Možna tudi prestavitev obstoječih postajališč na bolj smiselna in uporabna mesta. Vsaj 2 (dve) novi ali prestavljeni postajališči do leta 2031. Do leta 2032 vzpostavitev enotnega upravljavca sistema izposoje koles za celotno regijo.	do 31.000 €/kolesarsko postajališče do 10.000 € za povečanje voznega parka koles na eno novo postajališče do 8.000 €/leto strošek vzdrževanja posameznega postajališča	MOMS, ZI, RC	2025–2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
12	Celostno urejanje spremljevalnih površin za kolesarje. - Vzpostavitev mreže oziroma sistema kolesarskih parkirišč po vzoru zagotavljanja ustrezne vzporedne kolesarske infrastrukture za potovanja "od vrat do vrat" (poudarek na arhitekturno urejenih, osvetljenih in pokritih kolesarskih parkiriščih s fiksno pritrjenimi stojali za parkiranje koles, z možnostjo dolgotrajnega parkiranja koles). Vsaj 2 (dve) postajališči do leta 2032. - Postavitev novih ter vzdrževanje in obnova obstoječih kolesarskih postajališč, namenjenih postanku kolesarjev (npr. obnova poškodovanih nadstreškov, barvanje konstrukcije, zagotovitev manjkajoče ali odtujene opreme ...). Vsaj 1 (eno) postajališče na leto. - Dvig kakovosti površin za kolesarje s sodobno podporno kolesarsko opremo (npr. postavitev števcev kolesarjev, postavitev opreme s tlačilko in z orodjem za izvedbo manjših samostojnih popravil na kolesu ...). Vsaj 1 (eno) območje/lokacija na leto.	do 30.000 €/kolesarsko parkirišče do 15.000 €/leto za kolesarska postajališča do 4.000 €/leto za sodobno kolesarsko opremo	MOMS, RC	2025–2032	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES

Finančna ocena je brez DDV-ja.

Legenda:
MOMS – Mestna občina Murska Sobota; MOPE – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; ZI – Zunanji izvajalec/institucija; NVO – Nevladne organizacije; RC – Razvojni centri; OŠ – Osnovna šola; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; CTN – Celostne teritorialne naložbe, ESRR – Evropski sklad za regionalni razvoj, KS – Kohezijski sklad; SPS – Sklad za podnebne spremembe; ES – Eko sklad.

Ključne opombe:
** - Obstoječa kolesarska povezava je s prometno-varnostnega vidika neustrezna in preveč v konfliktu z motoriziranim prometom. Z ustrezno ureditvijo se zagotovi zveznost kolesarskih površin med bodočo kolesarsko povezavo v smeri naselja Markišavci in med obstoječim omrežjem kolesarskih povezav na Lendavski ulici ter zagotovi se še navezava na obstoječo kolesarsko povezavo, ki poteka v smeri naselja Nemčavci. V okvirni finančni oceni je upoštevan odsek dolžine 500 m (umestitev enostranske dvosmerne kolesarske povezave širine do 2,5 m s postavko 400 €/m, vključno s prometno opremo, predviden most čez kanal dolžine okrog 12 m s postavko 7.000 €/m ter postavitev javne razsvetljave s postavko 12.000 € za 100 m dolg odsek ceste). V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, križišč in avtobusnih postajališč ter prestavitve komunalnih vodov.*
*** - Za I. fazo upoštevan odsek »Murska Sobota (bencinski servis MOL na Panonski ulici)–krožno križišče–splošna bolnišnica«. Za II. fazo upoštevan odsek »krožno križišče (dostop do bolnišnice)–naselje Rakičan–križišče za Športno letališče Rakičan«.*
**** - V finančni oceni zajet odsek dolžine 2.800 m (umestitev enostranske dvosmerne kolesarske povezave širine do 2,5 m s postavko 400 €/m). V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, križišč in avtobusnih postajališč, postavitev javne razsvetljave ter prestavitve komunalnih vodov.*
***** - V finančni oceni je podana postavka za vzpostavitev in namestitev pokrite kolesarnice z do osmimi priključnimi mesti, postavka za širitev voznega parka koles (4 navadna in 4 električna kolesa) ter okvirna postavka za vzdrževanje posameznega postajališča.*
Ukrepi se lahko izvajajo v tesnem sodelovanju z regionalnimi razvojnimi agencijami, ki izvajajo mednarodne projekte, preko katerih lahko mestna občina pride do različnih novih produktov na področju kolesarske infrastrukture.

Tabela 23: **Akcijski načrt ukrepov za obvezni strateški steber »javni potniški promet«.**

OBVEZNI STRATEŠKI STEBER - JAVNI POTNIŠKI PROMET					
Št. ukrepa	**Ukrep**	**Finančna ocena**	**Odgovornost**	**Rok izvedbe**	**Možni viri financiranja, sofinanciranja**
1	Izdelava študije optimizacije izvajanja mestnega potniškega prometa (MPP) – Sobočanec.	do 15.000 €	MOMS, AP, ZI	2025	proračun MOMS
2*	Krepitev fleksibilnejšega mestnega potniškega prometa z uvajanjem manjših in ekološko naravnanih vozil. Okrepitev voznega parka z 1 (enim) do 2 (dvema) voziloma.	65.000–350.000 €/vozilo	MOMS, AP	do leta 2031	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
3**	Celovita prenova ali prestavitev glavne avtobusne postaje Murska Sobota. *»Arhitekturno ambientalna urejenost celotnega kompleksa s ciljem dviga privlačnosti kompleksa in dviga občutka varnosti uporabnikov.«*	2,6 mio. € (celovita prenova) rezultat študije v primeru preselitve	ZI, AP, MOMS (v primeru preselitve), ZL	do leta 2031	AP, ZL, proračun MOMS (v primeru preselitve), EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
4***	Umeščanje novih in urejanje obstoječih avtobusnih postajališč: - ureditev čakališč, postavitev nadstrešnic, postavitev tabel o voznih redih, postavitev sedežev, osvetlitev čakališč, zagotavljanje elektronskega medija s prikazom časa prihoda/odhoda avtobusov ...). - prilagajanje obstoječih avtobusnih postajališč potrebam oseb z zmanjšano mobilnostjo (npr. zagotovitev čakalnih površin in vzporednih komunikacijskih poti ter njihovo opremljanje s talnim taktilnim vodilnim sistemom za slepe in slabovidne). Vsaj 1 (en) par novih ali optimiziranih avtobusnih postajališč na leto.	do 55.000 €/leto	MOMS, SPVCP, DRSI	2025–2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
5	Aktivno sodelovanje Mestne občine Murska Sobota pri povečanju povezav v medkrajevnem avtobusnem prometu, s ciljem povečanja dostopnosti in kakovosti javnega prevoza primarno pri navezavi na zaledne občine Goričkega. *»Osnovni podatki glede delovnih dnevnih migracij med mestno občino in sosednjimi bližnjimi in bolj oddaljenimi občinami.«*	brez stroškov	MOMS, SO, AP	2025–2031	brez predvidenih stroškov
6	Aktivno sodelovanje Mestne občine Murska Sobota s ponudnikom javnega potniškega prometa pri uvajanju univerzalnih promocijskih vozovnic javnega potniškega prometa za pot na delo za podjetja s sedežem v mestni občini. *»Promocijske vozovnice so brezplačne ali po znižani ceni pridobljene vozovnice z določenim rokom veljavnosti s ciljem privabljanja podjetij in njihovih zaposlenih k praktičnemu testiranju storitev javnega potniškega prometa. Namen ukrepa je zagotovitev občasnih prihodov z javnimi prevoznimi sredstvi na delovno mesto ter da zaposleni pridobijo ustrezne in praktične izkušnje glede same uporabnosti javnega prevoza.«*	brez stroškov	MOMS, SO, AP, RC	2025–2031	brez predvidenih stroškov
7	Aktivno sodelovanje Mestne občine Murska Sobota pri uresničevanju vizije razvoja nadgradnje železniškega omrežja in železniškega prometa v državi (Vizija 2050+), pri aktivnostih umeščanja hitre železniške povezave na osi "Murska Sobota–Maribor–Celje–Ljubljana" (2050–2055) in železniške povezave na osi "Beltinciv Lendava–Redič" (2030–2035)	brez stroškov	MOMS, MZI, DŽŽUP	2025–2031	brez predvidenih stroškov

8	Optimizacija storitve prevoza na klic (širitev seznama prostovoljcev, oblikovanje dodatnih starostnih razredov prebivalstva, ki bo upravičeno do koriščenja programa, kot so npr. brezposelni in tudi prebivalci starosti pod 65 let, ki prejemajo invalidsko, predčasno ali vdovsko pokojnino, vzpostavitev nadzora nad zlorabo sistema – ustrezno evidentiranje uporabnikov). *»Storitev zagotavlja zunanji izvajalec.«*	35.000 € (za nakup in zavarovanje vozila) storitev izvaja zunanji izvajalec	MOMS, ZI	do leta 2031 (nakup vozila) izvajanje storitve 2025–2031	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES

Finančna ocena je brez DDV-ja.

Legenda:
MOMS – Mestna občina Murska Sobota; MZI – Ministrstvo za infrastrukturo; ZI – Zunanji izvajalec / institucija; RC – Razvojni centri; AP – avtobusni prevoznik; SO – Sosednje občine; DŽŽUP – Direktorat za železnice, žičnice in upravljanje prometa; ZL – Zasebno lastništvo; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; CTN – Celostne teritorialne naložbe, ESRR – Evropski sklad za regionalni razvoj, KS – Kohezijski sklad; SPS – Sklad za podnebne spremembe; ES – Eko sklad.

Ključne opombe:
** - Cenovni razpon ekološko naravnanih avtobusov (električni, na stisnjen zemeljski plin, hibridni …) je velik in je odvisen od številnih meril. Poreklo države proizvajalke, dimenzijske karakteristike, pričakovana življenjska doba in uporabnost, število sedežev, število stojišč, skupno število potniških mest, opremljenost vozila, vrsta motorja, energijska učinkovitost, vgrajeni varnostni sistemi in funkcije predstavljajo ključna merila, ki prispevajo k temu, da je cenovni razpon avtobusov lahko izredno velik. Za izvajanje mestnega prevoza potnikov v mestni občini ni potreb po nakupih velikih in dragih avtobusov, katerih cena na trgu dosega tudi do 1 mio. €, ampak predvsem manjših z nižjimi sedežnimi kapacitetami.*
*** - Današnja glavna avtobusna postaja v mestu, vključno s peroni, se razprostira na skupno 3.300 m² površine. Okvirna finančna ocena za celovito prenovo glavne avtobusne postaje izhaja iz postavke 800 €/m² (npr. tlakovanje peronov, postavitev nadstrešnice, ureditev objekta s čakalnico, sanitarijami in prostori za nadzornika prometa …).*
**** - V finančni oceni zajet strošek ureditve enega para avtobusnih postajališč na novo (parkirni BUS boks v niši s postavko 12.600 €, čakalnica z opremo 4.200 €, taktilni vodilni sistem 3.200 € in vzporedni pločnik s čakališčem s postavko 6.300 €). V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, križišč in hišnih priključkov, postavitev javne razsvetljave in prestavitve komunalnih vodov.*

Tabela 24: **Akcijski načrt ukrepov za obvezni strateški steber »osebni motorni promet, vključno z mirujočim prometom«.**

OBVEZNI STRATEŠKI STEBER – OSEBNI MOTORNI PROMET IN MIRUJOČI PROMET					
Št. ukrepa	**Ukrep**	**Finančna ocena**	**Odgovornost**	**Rok izvedbe**	**Možni viri financiranja, sofinanciranja**
1	Investicijsko vzdrževanje občinskega cestnega omrežja, vključno s površinami za pešce in kolesarje (npr. odprava mrežastih razpok, posedkov, odprava zastajanja vode na cestišču, odprava posledic zmrzali, utrjevanje bankin ...). *»Manjša vsakoletna osnovna vzdrževalna dela. V obsegu vsaj 5 km na leto.«*	do 300.000 €/leto	MOMS	2025–2031	proračun MOMS, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS), SPS, ES
2	Izgradnja vzhodne obvozne ceste mesta Murska Sobota.	20,7 mio. € (od tega delež MO MS v višini 2,0 mio. €)	MOMS, DRSI	2027–2028	proračun MOMS, DRSI
3*	Načrtovanje zahodne obvozne ceste mesta Murska Sobota (vzhodno od naselja Pušča od krožnega križišča na Tišinski ulici do krožnega križišča pri NC Maximus). *»Nadaljnje aktivnosti umeščanja zahodne obvozne ceste v prostor (izdelava projektne dokumentacije, odkupi zemljišč)", in/ali preučitev možnosti spremembe poteka trase zahodno od naselja Pušča od krožnega križišča na Tišinski ulici do novo predvidenega krožnega križišča na odseku Gederovske ulice z možnostjo zagotavljanja direktne povezave med Goričkim in avtocesto A5 preko obroča obvoznih cest. V tem primeru potrebna novelacija prometne študije in dopolnitev OPN.«*	rezultat študije	MOMS, DRSI	2025–2031	proračun MOMS, DRSI
4	Rekonstrukcija regionalne ceste R3-715 Murska Sobota–Markišavci vključno z izvedbo površin za pešce in kolesarje. *»Ukrep sovpada s predvideno izgradnjo površin za pešce in kolesarje (ukrep št. 4 iz obveznega stebra za peš promet in ukrep št. 3 iz obveznega stebra za kolesarski promet.«*	glej ukrep št. 4 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MOMS, DRSI	2026–2027 (če bodo zemljišča odkupljena)	proračun MOMS, DRSI
5	Rekonstrukcija lokalne ceste LC 269041 Markišavci–Polana z namenom razširitve vozišča in zagotovitve prevoznosti in varnega srečevanja kmetijske mehanizacije (zagotavljanje podpornih ukrepov za preusmeritev kmetijske mehanizacije in tovornih vozil iz smeri Gederovske ulice skozi naselje Polana in nadalje v smeri naselja Markišavci do Industrijske ulice ali BTC-ja). *»Ukrep sovpada s predvidenim umeščanjem površin za pešce med naseljem Nemčavci in križiščem pri trgovini Obi Murska Sobota (ob LC 269042).«*	glej ukrep št. 6 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MOMS, DRSI	do leta 2031	proračun MOMS, DRSI
6	Rekonstrukcija lokalne ceste LC 269042 Nemčavci–križišče OBI z namenom širitve vozišča, vključno z umestitvijo površin za pešce. *»Ukrep sovpada s predvidenim umeščanjem površin za pešce med naseljem Nemčavci in križiščem pri trgovini Obi Murska Sobota (ob LC 269042).«*	glej ukrep št. 6 iz obveznega strateškega stebra za peš promet	MOMS, DRSI	do leta 2031	proračun MOMS, DRSI
7	Rekonstrukcija Trstenjakove ulice vključno z izvedbo površin za pešce in kolesarje. *»Ukrep sovpada s predvideno izgradnjo površin za kolesarje (ukrep št. 9 iz obveznega*	glej ukrep št. 9 iz obveznega strateškega stebra za	MOMS	2026–2029	proračun MOMS, EU -sredstva (CTN, ESRR, KS)

	stebra za kolesarski promet). V sklopu rekonstrukcije se bodo nadgradile tudi obstoječe površine za pešce.«	kolesarski promet			
8	Rekonstrukcija dela ulice Štefana Kovača med križiščem s Severjevo ulico in priključkom za Temlinovo ulico s ciljem odprave ozkega grla pri avtobusnem postajališču na desni strani vozišča v smeri naselja Černelavci. *»Ukrep do neke mere sovpada s predvideno izgradnjo kolesarske povezave in površin za pešce ob regionalni cesti R2-441 čez razbremenilni kanal na drugi strani ulice Štefana Kovača (ukrep št. 2 iz obveznega stebra za peš promet in ukrep št. 8 iz obveznega stebra za kolesarski promet).«*	rezultat študije	MOMS, DRSI	do leta 2030	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
9**	Prostorska umestitev obvozne ceste za naselje Rakičan.	rezultat študije	MOMS, DRSI	do leta 2031 (sprememba OPN)	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
10	Rekonstrukcija obstoječega klasičnega dvopasovnega krožnega križišča pri železniškem podvozu na Lendavski ulici v Murski Soboti v krožno križišče s spiralnim potekom krožnega vozišča. *»Ukrep zahteva preureditev celotnega območja med tangiranim krožnim križiščem, priključkom do trgovine Lidl in manjšim krožnim križiščem pri piceriji Nona (v tem območju med križišči ukiniti pasove za zavijanje v levo, vmesni priključki le po sistemu desno-desno). Potrebna izdelava prometne študije in celovite kapacitetne analize križišč (poudarek na medsebojni soodvisnosti križišč). Po izgradnji vzhodne obvoznice se tukaj pričakuje upad prometa (vključno z zaporo za težka tovorna vozila teže nad 7,5 t). Po izgradnji vzhodne obvoznice se pristopi k preučitvi preureditve semaforiziranega križišča na Lendavski ulici (pri Decathlonu) v mini urbano krožno križišče.«*	do 1 mio. €	DRSI	2026	proračun DRSI
11	Izgradnja krožnega križišča na odseku regionalne ceste R2-441 Murska Sobota–Gederovci v naselju Černelavci. *»V sklopu rekonstrukcije križišča državne ceste v krožno križišče se bo izvedlo še avtobusni postajališči v niši ter uredilo tudi nove prehode za pešce. Krožno križišče bo imelo tudi funkcijo umirjanja prometa pri vstopu v mesto Murska Sobota«.*	700.000 € (predvideno sofinanciranje MO MS)	MOMS, DRSI	2027	proračun MOMS in DRSI
12***	Preureditev trikrakega križišča »Slovenska ulica–Lendavska ulica–Grajska ulica« v mini urbano krožno križišče. *»Izkazuje se kot možnost začetka vstopa v razširjen skupni prometni prostor.«*	do 750.000 €	MOMS, DRSI	do leta 2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
13	Sanacija montažnega krožnega križišča na odseku regionalne ceste R3-441 v Murski Soboti (na Lendavski ulici pri trgovini Mavrica) na račun zagotovitve trajnejše in obstojnejše rešitve ureditve krožnega križišča.	do 150.000 €	MOMS, DRSI	do leta 2031	proračun MOMS in DRSI
14****	Izboljšanje pretočnosti prometa in prometne varnosti v območju križišča regionalne ceste R1-232/1316 in lokalne ceste LC 269042 v naselju Nemčavci pri trgovini OBI.	do 250.000 €	MOMS, DRSI	do leta 2031	proračun MOMS, DRSI
15	Vzpostavitev in izvedba naprav in ukrepov za umirjanje prometa primarno na vstopnih točkah v naselja in v naseljih, v območju vzgojno-izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov in v strnjenih urbanih območjih. Vsaj 1 (eno) območje/lokacija na leto.	do 50.000 €/leto	MOMS, DRSI, SPVCP	2025–2031	proračun MOMS, DRSI, EU-sredstva (CTN, ESRR, KS)
16	Uvedba območij omejene hitrosti (največja dovoljena hitrost vozil omejena na 30 km/h ali 40 km/h). Vsaj 2 (dve) območji do leta 2031. *»Vzpostavitev pilotnih območij omejene hitrosti, z določenim časom trajanja do npr. enega leta – spremljanje in monitoring, sprejetje končne odločitve glede trajne vzpostavitve prometnega režima.«*	do 15.000 €/območje	MOMS, DRSI, SPVCP	2025–2031	proračun MOMS, DRSI
17	Sprotno optimiziranje cenovne politike mirujočega prometa v MO Murska Sobota na račun zmanjšanja vsakodnevnega pritiska na javnih parkirnih površinah na Kocljevi ulici, na Trgu zmage pri banki NLB d. d., na Slovenski ulici, na Zvezni ulici in delu Kardoševe ulice predvsem na račun dviga atraktivnosti parkirnih površin izven neposrednega občinskega središča, ki danes beležijo nižjo stopnjo zasedenosti z uvedbo dodatnih spodbud za občane, dnevne delovne migrante in podjetja). *»Ukrep je treba podrobneje načrtovati v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Murska Sobota.«*	brez stroškov (potencialni stroški se ovrednotijo v načrtu NIPP)	MOMS	2025–2031	brez stroškov
18	Vzpostavitev pilotnega projekta ureditve parkirišča po sistemu »Park&Ride« v območju Severno obrtne industrijske cone (SOIC MS - 1), kjer se nahaja več kot 400 parkirnih mest, kapacitetna zasedenost le pa danes znaša manj kot 3 %. Integracija storitve v sistem izposoje koles Soboški biciklin in v shemo mestnega javnega linijskega prevoza potnikov Sobočanec (vključno s shemo medkrajevnih linij). *»Ukrep je treba podrobneje načrtovati v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Murska Sobota.«*	rezultat študije (stroški se ovrednotijo v načrtu NIPP)	MOMS, AP, ZI, RC	do leta 2031	proračun MOMS

Finančna ocena je brez DDV-ja.

Legenda:
MOMS – Mestna občina Murska Sobota; MOPE – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; ZI – Zunanji izvajalec/institucija; RC – Razvojni centri; SPVCP – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; CTN – Celostne teritorialne naložbe, ESRR – Evropski sklad za regionalni razvoj, KS – Kohezijski sklad; SPS – Sklad za podnebne spremembe; ES – Eko sklad.

Ključne opombe:
** - Okvirne finančne ocene ni možno podati. Ta se lahko natančneje določi na osnovi izdelane projektno-investicijske dokumentacije. Glede na predvideno dolžino obvozne ceste se ocenjuje, da bo vrednost investicije znašala okrog 10 mio. €.*
*** - »Potrebna prostorska umestitev in sprememba OPN, strateški in visoko ovrednoten finančni projekt. Zaradi pričakovane spremembe prometnih tokov po izgradnji vzhodne obvoznice je treba izvesti študijo prometnih obremenitev (študija različic, makro prometni model).«*
**** - Cenovni razpon preurejanja obstoječih križišč v krožna križišča je razmeroma velik, saj je v investiciji treba predvideti tudi odvodnjavanje, cestno razsvetljavo, prometno opremo in signalizacijo. Okvirni strošek preureditve klasičnega T-križišča v krožno križišče zunanjega premera do D = 36 m dosega vrednosti do 750.000 €, v primeru umeščanja krožnih križišč s spiralnim potekom krožnega vozišča pa vrednosti lahko presegajo tudi 2 mio. €.*
***** - Po izgradnji vzhodne obvozne ceste mesta Murska Sobota se v tangiranem križišču pričakuje upad prometa. Glede na dejstvo, da je križišče na glavni prometni smeri opremljeno s pasovi za zavijanje v levo, je smiselno uvesti semaforizacijo križišča. Opremljanje obstoječega 4-krakega križišča s signalno krmilno opremo dosega danes vrednost okrog 100.000 €. Če se k temu dodajo še pričakovani stroški umeščanja javne razsvetljave, prehodov za pešce z opremo za slepe in slabovidne ter gibalno ovirane osebe ter vzporedne površine za pešce (čakališča in komunikacijski kanali), lahko investicija doseže vrednost okrog 250.000 €. V primeru preureditve obstoječega križišča v krožno križišče pa se pričakujejo precej višji stroški. Vsled temu se najprej predlaga izdelava prometne študije s kapacitetno analizo križišča, upoštevajoč vpliv vzhodne obvozne ceste mesta Murska Sobota, na osnovi katere se poda primerjalna analiza glede najustreznejše različice ureditve križišča.*

Tabela 25: **Zbir ukrepov, katerih realizacija ne bo izvedena ali ni predvidena do konca leta 2031 oziroma, za katere danes veljajo določene prostorske, infrastrukturne, lastniške in finančne omejitve.**

Št. ukrepa	Ukrep
1	Izgradnja površin za pešce ob glavni mestni cesti 269331 čez razbremenilni kanal na Tišinski ulici (od križišča z Ulico Matije Gubca do obstoječe enostranske skupne razmejene površine za pešce in kolesarje). **Težko rešljivo v naslednjih sedmih letih zaradi poteka transportnega vodovoda. Iskale se bodo alternativne rešitve.**
2	Izgradnja površin za pešce ob LC 269112 med pokopališčem Satahovci in pokopališčem Krog. **Realizacija ukrepa predvidena po letu 2031. Upošteva se v procesu prenove OCPS.**
3	V križišču regionalne ceste R1-232/1316 in lokalne ceste LC 269060 (pri PGD Nemčavci) izvesti optimizacijo obstoječega prehoda za kolesarje, ga dopolniti s prehodom za pešce in prehod semaforizirati. **Aktivnosti za dodatno označitev prehoda so v teku s strani DRSI. Namestili se bodo fluorescentni znaki in prehod se bo označil z rdečo barvo. Kot dolgoročna rešitev se izkazuje tudi uvedba semaforizacije prehoda.**
4	Ureditev sprehajalnih poti ob brežini razbremenilnega kanala Ledava–Mura na osi Kroška ulica–Tišinska ulica–ulica Štefana Kovača (v utrjeni makadamski izvedbi) z ureditvijo arhitekturno urejenih prečnih peš dostopov do urbanih območij (npr. iz smeri Jakobovo naselje, Miklošičeva ulica, Ciril Metodova ulica) ter ureditvijo brvi čez razbremenilni kanal iz smeri Prešernove ulice za namene zagotovitve krajše peš dostopnosti do NC Maximus in Eurospina. **Brv težko izvedljiva zaradi DRSV.**
5	Izgradnja kolesarske povezave ob regionalni cesti R1-235 med priključkom za naselje Pušča (gostišče Gaj) –Tišinska ulica (krožno križišče) –meja Občine Tišina (Č. meje). **Za projekt ni zagotovljenega vira financiranja (poteka ob cesti DRSI). Upošteva se v procesu prenove OCPS.**
6	- Izgradnja kolesarske povezave ob glavni mestni cesti 269331 čez razbremenilni kanal na Tišinski ulici od križišča z Ulico Matije Gubca do obstoječe enostranske razmejene površine za pešce in kolesarje na Tišinski ulici. - Rekonstrukcija obstoječe enostranske razmejene površine za pešce in kolesarje ob glavni mestni cesti 269331 med priključkom za naselje Pušča (gostišče Gaj) in razbremenilnim kanalom na Tišinski ulici (na tej obstoječi površini v skladu s postavljeno prometno signalizacijo ni dovoljen dvosmerni promet za kolesarje). **Težavo pri realizaciji ukrepa predstavlja potek transportnega vodovoda. Iskale se bodo alternativne rešitve.**
7	Izgradnja kolesarske povezave ob LC 269112 "Satahovci–Krog". **Realizacija ukrepa predvidena po letu 2031. Upošteva se v procesu prenove OCPS.**
8	Izgradnja kolesarskih povezav skozi naselje Krog. **Realizacija ukrepa predvidena po letu 2031. Upošteva se v procesu prenove OCPS.**
9	Izgradnja kolesarske povezave med koncem naselja Rakičan in Športnim letališčem Murska Sobota (ulica Jezera). **Realizacija ukrepa predvidena po letu 2031. Upošteva se v procesu prenove OCPS.**
10	Izgradnja kolesarske povezave v naseljih Kupšinci in Veščica z navezavo na enostransko dvosmerno kolesarsko povezavo ob regionalni cesti R2-441 Murska Sobota–Gederovci. **Finančno visoko ovrednoten projekt. Analitično se ocenjuje, da je danes gostota prometa skozi naselji razmeroma nizka (med 700 in 1.000 vozil na dan), zato se promet kolesarjev lahko vrši po cesti.**
11	Izdelava celovite projektne dokumentacije (IDZ) ureditve odseka regionalne ceste R2-441 med križiščem "Lendavska ulica–Partizanska ulica" in "Lendavska ulica–Slovenska ulica" s ciljem preučitve možnosti umestitve kolesarske povezave, ki bo potekala ločeno od površin za pešce in s ciljem zagotovitve preglednega polja v območju priključkov iz smeri blokovskih in ostalih urbanih območij na Lendavski ulici. **Ukrep je celovito nastavljen, visoko finančno ocenjen in je pretežno v domeni DRSI. Ukrep bo treba razdeliti na faze. Upošteva se v procesu prenove OCPS.**
12	Izgradnja kolesarske povezave ob LC 269131 skozi naselje Satahovci. **Podobno kot v primeru naselij Kupšinci in Veščica je tukaj motornega prometa razmeroma malo čez dan, zato se promet kolesarjev lahko vrši po cesti. V naselju se uredijo samo površine za pešce, vključno z javno razsvetljavo.**
13	Izgradnja novega železniškega postajališča na odseku glavne enotirne železniške proge Ormož–Hodoš, v območju naselja Rakičan, s ciljem navezave na Splošno bolnišnico Murska Sobota. Med železniškim postajališčem in vhodom v območje Splošne bolnišnice Murska Sobota se uredi mešana površina za pešce in kolesarje, zasajena z drevoredom skupne dolžine okrog 500 m. **Zahteven projekt. Ukrep naslavlja potrebo po zagotovitvi alternativnega dostopa do bolnišnice za obiskovalce na osi Ljutomer–Hodoš, zato se bodo z upravljavcem železniškega omrežja v prihodnosti iskale možne rešitve.**
14	Nadaljevanje aktivnosti umeščanja severne obvozne ceste mesta Murska Sobota (izdelava projektne dokumentacije). **Prioriteta sta vzhodna in zahodna obvoznica.**
15	Izdelava prometno-varnostne analize vseh križišč/skupinskih priključkov, ki se nahajajo izven naselja in kjer je omejitev hitrosti na glavni prometni smeri enaka ali višja od 70 km/h (npr. križišče regionalne ceste R1-235 in LC 269113 Črnske meje–Veščica, križišče regionalne ceste R1-235 in LC 269132 Ogradi–Č. meje, križišče regionalne ceste R2-441 in LC 269142 Gorice–Tropovci, križišče regionalne ceste R2-232 in LC 333212 Puconci–Rimska čarda, križišče LC 50064 in JP 771121 Expano ...). **Ukrep se navezuje na območja državnih cest. Če se bodo izkazale dodatne možnosti, se bo tovrstni ukrep izvedel že v tej Strategiji.**
16	Izgradnja javne infrastrukture za zagotavljanje konsolidacije tovora v mestnem središču (nabor ukrepov mora biti podan v NUML MOMS). **Mestna občina Načrta upravljanja mestne logistike (NUML) ne bo izdelovala, prav tako se ne sooča s težavo »dostave zadnjega kilometra«.**
17	Izgradnja večetažne parkirne hiše ali večnivojskega modularnega parkirišča na obrobju ožjega mestnega središča, ki bi nase prevzelo glavnino mirujočega prometa iz ožjega mestnega središča (odprava razpršenosti javnih parkirnih površin v mestu in izboljšanje javne podobe mestnega središča). **Visoko ocenjena investicija. Potrebno javno-zasebno partnerstvo. Ukrep je za mesto Murska Sobota smiseln, zato se bodo v prihodnosti iskale prostorske zmožnosti za celovito urejanje mirujočega prometa v mestu.**

14. TVEGANJA PRI IZVEDBI UKREPOV

Podan je seznam možnih tveganj, ki bi se lahko pojavile pri izvajanju ukrepov v občinski celostni prometni strategiji in smernice za iskanje rešitev.

FINANČNA TVEGANJA

Pomanjkanje financiranja: Nezadostna sredstva za izvedbo načrtovanih ukrepov zaradi omejenih proračunskih sredstev, nepričakovanih stroškov ali neuspeha pri pridobivanju zunanjih virov financiranja (npr. EU-sredstev).
Rešitev: Iskanje različnih virov financiranja in vključitev fleksibilnih proračunskih postavk.

TEHNIČNA IN INFRASTRUKTURNA TVEGANJA

Napake v načrtovanju ali izvedbi: Težave pri načrtovanju ali gradnji prometne infrastrukture (npr. prostorske omejitve, nepopolne projektne rešitve, tehnične napake v izvedbi).
Rešitev: Izbira izkušenih in strokovnih izvajalcev, redno preverjanje napredka in kakovosti ter vključevanje strokovnjakov za specifične naloge, celovit pristop pri načrtovanju, vključevanje različnih interesnih skupin in izvedba pilotnih projektov za testiranje rešitev.

POLITIČNA IN REGULATIVNA TVEGANJA

Spremembe v politični podpori: Sprememba lokalne oblasti ali sprememba političnega stališča do prometnih ukrepov lahko vpliva na nadaljnjo podporo in financiranje projektov.
Rešitev: Zagotavljanje široke politične podpore ob začetku posameznega projekta, vključevanje občanov in ključnih interesnih skupin v proces odločanja ter ustvarjanje dolgoročnega konsenza, redno spremljanje sprememb zakonodaje in prilagoditev strategije, če so potrebne spremembe v načrtih.

DRUŽBENA IN KULTURNA TVEGANJA

Odpornost prebivalcev na spremembe: Prebivalci in podjetja se lahko upirajo spremembam v prometni infrastrukturi (npr. omejitve parkiranja, spremembe prometnih tokov, uvedba novih vrst prometa).
Rešitev: Obsežne informativne kampanje, vključevanje prebivalcev v proces odločanja, jasno komuniciranje koristi sprememb ter postopno uvajanje ukrepov, promocijske kampanje za spodbujanje uporabe javnega prevoza, kolesarjenja in hoje, uvedba spodbud za uporabnike trajnostnega prevoza.

OKOLJSKA TVEGANJA

Negativni vplivi na okolje: Neupoštevanje okoljevarstvenih predpisov pri izvedbi projektov (npr. vplivi na kakovost zraka, hrup, uničevanje zelenih površin).
Rešitev: Temeljita okoljska presoja vseh projektov, izvajanje ustreznih ukrepov za zaščito okolja (npr. zelene površine, zmanjšanje emisij). Upoštevanje podnebnih sprememb pri načrtovanju infrastrukture in prilagoditev ukrepov za povečanje odpornosti na ekstremne vremenske razmere.

VARNOSTNA TVEGANJA

Povečanje prometnih nesreč: Nepredvidene težave z varnostjo na novih prometnih infrastrukturnih elementih, kot so kolesarske in peš povezave ali javni prevoz.
Rešitev: Redno spremljanje stanja varnosti, izvajanje prometnih analiz in prilagajanje rešitev (npr. izboljšanje signalizacije, uvedba nadzora), povečanje ozaveščenosti o varnosti v prometu, izboljšanje in širitev infrastrukture ter uvedba zaščitnih ukrepov.

TEHNOLOŠKA TVEGANJA

Neusklajenost novih tehnologij s sistemom: Težave pri uvajanju novih tehnologij, kot so pametni semaforji, elektronske napovedi prometa ali aplikacije za javni prevoz.
Rešitev: Testiranje novih tehnologij pred širšo implementacijo, sodelovanje s strokovnjaki za tehnologijo in zagotavljanje ustrezne podpore za uporabnike.

15. VIRI IN LITERATURA

KROVNA IZHODIŠČA IZDELAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

1. »Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje«: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, Ljubljana, april 2023.
2. »S široko podporo do optimalne povezane skupnosti«: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij, Ljubljana, avgust 2022.
3. Minimalni standardi za izdelavo Občinske celostne prometne strategije za občine od 16.000 do 100.000 prebivalcev.
4. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN).
5. Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikih, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju.
6. Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih.
7. Projektna naloga št. 430-0079/2023-1-1 za izvedbo Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota.

OBSTOJEČA RELEVANTNA DOKUMENTACIJA S PODROČJA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

1. Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota (CPS MOMS), 2017.
2. Trajnostna urbana strategija Mestne občine Murska Sobota 2014–2020.
3. Trajnostna urbana strategija Mestne občine Murska Sobota 2023–2035.
4. Sklep o spremembah in dopolnitvah sklepa o določitvi cene parkirnine, drugih taks in parkirnih con ter pripadajočih območij na območju Mestne občine Murska Sobota.
5. Spletni GIS-portal Mestne občine Murska Sobota (OPN, OPPN-ji …).
6. Dvoletni proračun Mestne občine Murska Sobota (2024–2025) in Načrt razvojnih programov 2023–2026.

STATISTIČNI IN DRUGI PROMETNI PODATKI – PROMETNA IZHODIŠČA

1. Statistični urad Republike Slovenije (SURS – https://www.stat.si/statweb) – demografija, delovni procesi, delovne migracije, izobraževalni procesi, mobilnostne navade prebivalcev, stopnja motorizacije, registrirana cestna vozila …
2. Odprti podatki Slovenije (OPSI – https://podatki.gov.si/) – Promet in infrastruktura: dolžina cestnega omrežja.
3. Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za evidenco o cestah, informatiko in arhiv, publikacija Promet (prometne obremenitve na državnih cestnih odsekih), 2022.
4. Avtobusni promet Murska Sobota (APMS – https://www.apms.si/) – kartografski prikazi območij postajališč za mestni potniški promet, vozni redi, cenik za mestni in medkrajevni javni linijski prevoz potnikov, pogostnost voženj na medkrajevnih linijah, hitre avtobusne linije …
5. Slovenske železnice (SŽ – (https://potniski.sz.si/iskalnik-voznih-redov/) – pogostnost voženj potniških vlakov na medkrajevnih železniških povezavah.
6. Prostofer Murska Sobota (https://prostofer.si/).
7. Javna agencija RS za varnost prometa, zemljevid prometnih nesreč, obdobje 2013–2022.
8. Nacionalni inštitut za javno zdravje (NIJZ – https://obcine.nijz.si/obcine/murska-sobota/80/2024/) – zdravstveni kazalniki za Mestno občino Murska Sobota.
9. Letno poročilo Splošne bolnišnice Murska Sobota za leto 2023.
10. Letno poročilo za leto 2023 Zdravstvenega doma Murska Sobota.
11. Anketne in druge raziskave v sklopu procesa izdelave OCPS (anketa za splošno javnost, anketa za osnovne šole, anketa za podjetja, kordonsko štetje prometa in intervjuji s ključnimi lokalnimi deležniki).
12. Izdelana sintezna poročila izvedenih aktivnosti v sklopu procesa priprave Občinske celostne prometne strategije.

UPOŠTEVANI STRATEŠKI IN ZAKONODAJNI OKVIRJI

1. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050.
2. Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, Bruselj, 2011.
3. Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju.
4. »Kolesarjem prijazna infrastruktura«: Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ljubljana, avgust 2017.
5. Pravilnik o kolesarskih površinah.
6. »Hoja – temelj trajnostne mobilnosti«: Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo, 2022.
7. Površine za pešce TSPI – PGV.03.320: 2023.
8. Smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, MZI, 2017.

16. PRILOGE

Priloga 1 – Sklep št. 370-0059/2023-49(720) o sprejetju Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota na 21. redni seji Mestnega sveta Mestne občine Murska Sobota

Mestna občina
MURSKA SOBOTA

MESTNI SVET

Na podlagi Zakona o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN), (Uradni list RS, št. 130/22 in 22/25), Pravilnika o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikih, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju(Uradni list RS, št. 76/23 in 109/23) ter na podlagi 10. in 19. člena Statuta Mestne občine Murska Sobota (Uradni list RS, št. 53/23) je Mestni svet Mestne občine Murska Sobota na 21. redni seji dne 24. 6. 2025 sprejel naslednji

SKLEP

I.

Mestni svet Mestne občine Murska Sobota sprejme Občinsko celostno prometno strategijo Mestne občine Murska Sobota.

II.

Ta sklep velja z dnem sprejema.

Številka: 370-0059/2023-49(720)
V Murski Soboti, dne 24. 6. 2025

MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA MESTNI SVET

Župan
Mestne občine Murska Sobota
Damjan Anželj, mag. jav. upr.

VLOŽENO:
- v zbirko dokumentarnega gradiva

Kardoševa ulica 2 · 9000 Murska Sobota
tel.: (02) 525 16 77 · fax: (02) 525 16 15
mestna.obcina@murska-sobota.si
www.murska-sobota.si

PRESOJA KAKOVOSTI VSEBINE OCPS

1. faza: Izhodišča OCPS

POZITIVNO MNENJE

Občina:	MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA
Presojevalec kakovosti:	Radovan Nikić
Datum:	13.12.2024

Mnenje o ustreznosti gradiva

POZITIVNO MNENJE
Vsebina sinteznih gradiv je ustrezna oziroma je bila dopolnjena skladno z usmeritvami in priporočili za izboljšave, ki jih je podal presojevalec kakovosti. Spremembe so jasno obrazložene. Priprava OCPS se lahko nadaljuje.
Naslednje aktivnosti 1) Pošiljanje dokumentacije z rezultati presoje na MOPE (izvede presojevalec OCPS). Pošlje se: - izpolnjen obrazec za ocenjevanje za 1. fazo, - izpolnjen obrazec za doseganje minimalnih standardov za 1. fazo, - poročilo o rezultatih 1. faze presoje, - poročilo pripravljavca OCPS o izvedenih spremembah in dopolnitvah (če so bile potrebne), - mnenje. 2) Nadaljevanje priprave OCPS.

Komentar: /

PRESOJA KAKOVOSTI VSEBINE OCPS

2. faza: Vsebina dokumenta OCPS

POZITIVNO MNENJE

Občina:	MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA
Presojevalec kakovosti:	Radovan Nikić
Datum:	12.5.2025

Mnenje o ustreznosti gradiva

POZITIVNO MNENJE
Vsebina dokumenta OCPS je ustrezna oziroma je bila dopolnjena skladno z usmeritvami in priporočili za izboljšave, ki jih je podal presojevalec kakovosti. Spremembe so jasno obrazložene. Predlog OCPS se lahko poda v obravnavo in potrditev na občinski svet.
Naslednje aktivnosti 1) Pošiljanje dokumentacije z rezultati presoje na MOPE (izvede presojevalec OCPS). Pošlje se: - izpolnjen obrazec za ocenjevanje za 2. fazo, - izpolnjen obrazec za doseganje minimalnih standardov za 2. fazo, - poročilo o rezultatih 2. faze presoje, - poročilo pripravljavca OCPS o izvedenih spremembah in dopolnitvah (če so bile potrebne), - mnenje. 2) Nadaljevanje priprave OCPS.

Komentar

/.