

Poročilo

# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA



»Murska Sobota, zelena prestolnica Pomurja«

Maj 2017

|                                   |                                                                                                                                         |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Naslov projekta:</b>           | Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota                                                                                |
| <b>Vrsta projekta:</b>            | Strateška študija                                                                                                                       |
| <b>Št. pogodbe:</b>               | št. naročnika: 370-0004/2016-1 (720)<br>št. izvajalca: 012-2016–ST–MČ                                                                   |
| <b>Trajanje projekta:</b>         | od 18. 5. 2016 do 30. 6. 2017                                                                                                           |
| <b>Vsebina/faza projekta:</b>     | Zaključno poročilo                                                                                                                      |
| <b>Naročnik:</b>                  | Mestna občina Murska Sobota<br>Kardoševa 2<br>9000 Murska Sobota                                                                        |
| <b>Odgovorna oseba naročnika:</b> | dr. Aleksander Jevšek, župan Mestne občine Murska Sobota                                                                                |
| <b>Skrbnik pogodbe:</b>           | dr. Hugo Maučec<br>Univerza v Mariboru                                                                                                  |
| <b>Izvajalec projekta</b>         | Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo<br>Smetanova ulica 17, 2000 Maribor                                      |
| <b>Vodja projekta:</b>            | mag. Sebastian Toplak<br>UM FGPA: mag. Sebastian Toplak, dr. Marjan Lep, Mitja Klemenčič                                                |
| <b>Projektna skupina:</b>         | ZEU: Alenka Šumak, Leon Cigüt<br>SINERGIJA: Darja Črepnjak Horvat, Katja Karba<br>CZR: Peter Beznec, Mojca Makovec Haložan, Silva Nemeš |

---

## KAZALO

|           |                                                                                                             |           |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>  | <b>Trajnostno načrtovanje mobilnosti in vizija Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota</b> | <b>4</b>  |
| <b>2</b>  | <b>Vloga dokumenta Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota</b>                             | <b>6</b>  |
| <b>3</b>  | <b>Celostno načrtovanje prometa</b>                                                                         | <b>11</b> |
| <b>4</b>  | <b>Posledice preteklega prometnega načrtovanja v Mestni občini Murska Sobota</b>                            | <b>14</b> |
| 4.1       | Kazalniki zdravja                                                                                           | 14        |
| 4.2       | Okoljski kazalniki                                                                                          | 17        |
| 4.3       | Stroški za osebno mobilnost                                                                                 | 19        |
| 4.4       | Poškodovani in smrtne žrtve v prometu                                                                       | 20        |
| <b>5</b>  | <b>Mobilnostne karakteristike Mestne občine Murska Sobota</b>                                               | <b>22</b> |
| 5.1       | Delovne migracije v Mestni občini Murska Sobota                                                             | 25        |
| 5.2       | Potovalne navade                                                                                            | 28        |
| <b>6</b>  | <b>Možni finančni viri</b>                                                                                  | <b>31</b> |
| 6.1       | Prihodki iz naslova glob, parkirnin in plakatiranja                                                         | 31        |
| 6.2       | Stroški javnega potniškega prometa                                                                          | 36        |
| 6.2.1     | Šolski prevozi                                                                                              | 36        |
| <b>7</b>  | <b>Analiza stanja prometnega načrtovanja</b>                                                                | <b>39</b> |
| 7.1       | Samooocena                                                                                                  | 39        |
| 7.2       | Hierarhija izzivov in vrednot                                                                               | 41        |
| 7.3       | Opis ponudbe                                                                                                | 43        |
| 7.3.1     | Ponudba cestne in železniške infrastrukture                                                                 | 43        |
| 7.3.2     | Ponudba kolesarskega omrežja                                                                                | 44        |
| 7.3.3     | Ponudba javnega potniškega prometa                                                                          | 45        |
| 7.3.4     | Ostalo                                                                                                      | 48        |
| <b>8</b>  | <b>Scenarij razvoja</b>                                                                                     | <b>49</b> |
| <b>9</b>  | <b>Strateški cilji</b>                                                                                      | <b>50</b> |
| <b>10</b> | <b>Stebri razvoja Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota</b>                              | <b>52</b> |
| 10.1      | Celovita promocija pešačenja                                                                                | 52        |
| 10.1.1    | Problemi pešprometa                                                                                         | 53        |
| 10.1.2    | Vizija                                                                                                      | 55        |
| 10.1.3    | Ukrepi                                                                                                      | 56        |
| 10.1.4    | Akcijski načrt                                                                                              | 60        |
| 10.2      | Celovita promocija kolesarjenja                                                                             | 62        |
| 10.2.1    | Problemi kolesarjenja                                                                                       | 62        |
| 10.2.2    | Vizija                                                                                                      | 64        |
| 10.2.3    | Ukrepi                                                                                                      | 65        |
| 10.2.4    | Akcijski načrt                                                                                              | 67        |

|           |                                                 |           |
|-----------|-------------------------------------------------|-----------|
| 10.3      | Privlačen javni potniški prevoz                 | 68        |
| 10.3.1    | Problemi uporabnikov javnega potniškega prometa | 68        |
| 10.3.2    | Vizija                                          | 71        |
| 10.3.3    | Ukrepi za javni potniški promet                 | 72        |
| 10.3.4    | Akcijski načrt                                  | 74        |
| 10.4      | Izboljšanje motoriziranega prometa              | 75        |
| 10.4.1    | Problemi motoriziranega prometa                 | 75        |
| 10.4.2    | Vizija                                          | 77        |
| 10.4.3    | Ukrepi                                          | 78        |
| 10.4.4    | Akcijski načrt                                  | 80        |
| 10.5      | Trajnostno načrtovanje mobilnosti               | 82        |
| 10.5.1    | Simptomi in problemi                            | 82        |
| 10.5.2    | Vizija                                          | 83        |
| 10.5.3    | Ukrepi                                          | 84        |
| 10.5.4    | Akcijski načrt                                  | 87        |
| <b>11</b> | <b>Viri</b>                                     | <b>89</b> |

## **1 Trajnostno načrtovanje mobilnosti in vizija Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota**

V preteklih desetletjih so se slovenska mesta in občine pretežno ukvarjala z odpravljanjem posledic velike stopnje rasti motorizacije. Prioritete pri iskanju rešitev in ukrepov so pogosto sledile logiki obsega. Tistemu prevoznemu načinu, ki je bil najbolj zastopan, je pripadala tudi najvišja prioriteta in pomembnost ukrepanja. V ospredju so tako bili ukrepi za zagotavljanje čim večje pretočnosti in mobilnosti motoriziranega prometa, pogosto tudi na račun drugih načinov mobilnosti. Prometnice skozi mesta in naselja so bile prepoznane kot ozka grla ter jih je bilo treba odpraviti. Tudi v mestih se je uveljavil princip načrtovanja čim bolj širokih, neposrednih in neprekinjenih povezav za motorni promet. Vse več javnega prostora, ki je prvotno bil namenjen pešcem, se je namenjalo avtomobilom in že uveljavljeni sistemi javnega prevoza so izgubljali na pomenu oziroma so se v celoti umaknili avtomobilom.

Kratkoročno so (bili) ti ukrepi sicer všečni, pri čezmerni rabi pa slabšajo kakovost bivanja v mestih.

Za dvig kakovosti bivanja v Murski Soboti bo pri prometnem načrtovanju treba še večji poudarek posvečati ljudem in okolju prijazni mobilnosti. Slednje je še posebej pomembno, saj je Murska Sobota regijsko središče Pomurja in mora razmišljati tako o potrebah občanov kot o zaposlenih in šolajočih se iz drugih občin v regiji, vključno z obiskovalci in turisti. Pri tem se je treba zavedati, da sta dostopnost in kakovost bivanja veliko pomembnejši od pretočnosti in hitrosti motoriziranega prometa.

Ob upoštevanju najbolj tipičnih lastnosti Mestne občine Murska Sobota in splošno uveljavljenih razvojnih usmeritev evropskih mest po trajnostnem prometnem razvoju je moč prihodnjo vizijo razvoja prometa Mestne občine Murska Sobota prav tako opisati s temeljno vizijo razvoja občine, ki jo opredeljuje strateški dokument Trajnostna urbana strategija Mestne občine Murska Sobota (2016):

### **»Murska Sobota, zelena prestolnica Pomurja«**

Obrazložitev vizije razvoja prometa Mestne občine Murska Sobota:

***»Murska Sobota bo občina kratkih in varnih poti, ki bo omogočala dostopnost za vse. Z zmanjšanjem negativnih učinkov motoriziranega prometa na ljudi in okolje ter s povečanim deležem aktivne mobilnosti se bo izboljšala kakovost bivanja v Murski Soboti. Privlačnost mesta se bo povečevala s preurejanjem prometnih površin, ki bodo prijaznejše pešcem, kolesarjem in uporabnikom javnega potniškega prometa. Otroci, mladostniki, starejši ter gibalno in senzorno ovirani bodo brez strahu uporabljali prometne površine in razpoložljiva prevozna sredstva. Murska Sobota bo s pomočjo optimalno urejenega prometa in mobilnosti postala zelena prestolnica Pomurja in kot taka tudi zgled ostalim občinam v regiji.***

***Murska Sobota bo svojim prebivalcem in obiskovalcem ponudila omrežje kakovostnih kolesarskih povezav, odlične pogoje za hojo in privlačen javni potniški promet. Prometno načrtovanje bo podrejeno uresničevanju vizije vzpostavljanja kakovostnejšega življenjskega okolja. Prebivalcem bo v kraju bivanja med različnimi načini potovanja omogočena***

***možnost enakovredne izbire, in če se bodo odločili za osebni avtomobil, bo to bolj smotrno in z višjo vozniško kulturo.***

***Oživljanje mestnega središča bo z uvedbo prijazne cone dajalo večji poudarek okolju prijaznim načinom potovanja in z oblikovanjem privlačnih javnih prostorov, trgov in ulic ljudi privabljal k sprehajanju, druženju in kolesarjenju. Intenzivnost in obseg cone se bosta prilagajala željam občanov, pri čemer pa je širitev območja za pešce nesporen končni cilj.«***

Vizija je prav tako skladna z okoljskimi cilji občine, opredeljenimi v razvojnih dokumentih in Odloku o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Murska Sobota (2013).

## **2 Vloga dokumenta Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota**

*Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota je strateški dokument, ki zajema celotno strategijo razvoja prometa. Dokument temelji na Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije in celostnem načrtovanju prometa, ki prinaša dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Gre za nov način prometnega načrtovanja in razmišljanja, ki vodi k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa.*

Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota postavlja temelj oziroma pomeni začetek sodobnejšega in celovitejšega načrtovanja prometa. Z novim načrtovanjem prometa občina nadgrajuje obstoječe strateške dokumente in prakse. Cilj novega pristopa ni le izdelava dokumenta in njegovo sprejetje, temveč tudi dejansko izvajanje predlaganih ukrepov, ki bodo prispevali k socialni pravičnosti, okoljski sprejemljivosti in gospodarski uspešnosti. Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota bo prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti in s tem izboljšala povezanost med naselji z različnimi prometnimi načini, sistemsko se bo posvetila zmanjševanju prometnih zastojev in preusmeritvi prometnih tokov na določene prometne koridorje, kjer negativni učinki prometa niso tako moteči za ljudi in okolje, s čimer se bosta povečali privlačnost in življenjska kakovost v osrednjih bivalnih območjih občine. Ukrepi zagotavljanja kakovostnejše infrastrukture za pešce, kolesarje in uporabnike javnega potniškega prometa bodo prispevali k boljši prometni varnosti in čistejšemu okolju.

### **Ozadje nastanka dokumenta Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota**

Dokument Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota je nastal v okviru strateške študije Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota, izhajajoče iz javnega naročila št. NMV/1962/2016 z dne 25. 3. 2016. Izdelavo dokumenta sta delno sofinancirali Evropska unija in Republika Slovenija iz Kohezijskega sklada, in sicer v višini 85 %. Preostanek stroškov v višini 15 % opravičenih stroškov je prispevala Mestna občina Murska Sobota. Operacija se je izvedla v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja, poimenovanega razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Nosilec izdelave Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota je bila Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo, ob pomoči partnerjev ZEU – Družba za načrtovanje in inženiring, Murska Sobota, Razvojna agencija Sinergija, Moravske Toplice in Center za zdravje in razvoj – CZR Murska Sobota. Pri določenih aktivnostih in strateških odločitvah so aktivno sodelovali tudi strokovne službe občine, vodstvo občine in zainteresirana javnost.

### **Potek nastanka dokumenta**

Metodologija izdelave Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota temelji na Smernicah za pripravo Celostne prometne strategije<sup>1</sup> in na upoštevanju minimalnih standardov/aktivnosti, ki so bili opredeljeni z javnim razpisom naročila izdelave Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota.

Dokument Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota je nastajal v letih 2016 in 2017. Izhodišče dokumenta predstavlja dolgoročna, dvajsetletna vizija, medtem ko so ukrepi v glavnem opredeljeni za obdobje naslednjih petih let (do leta 2021).

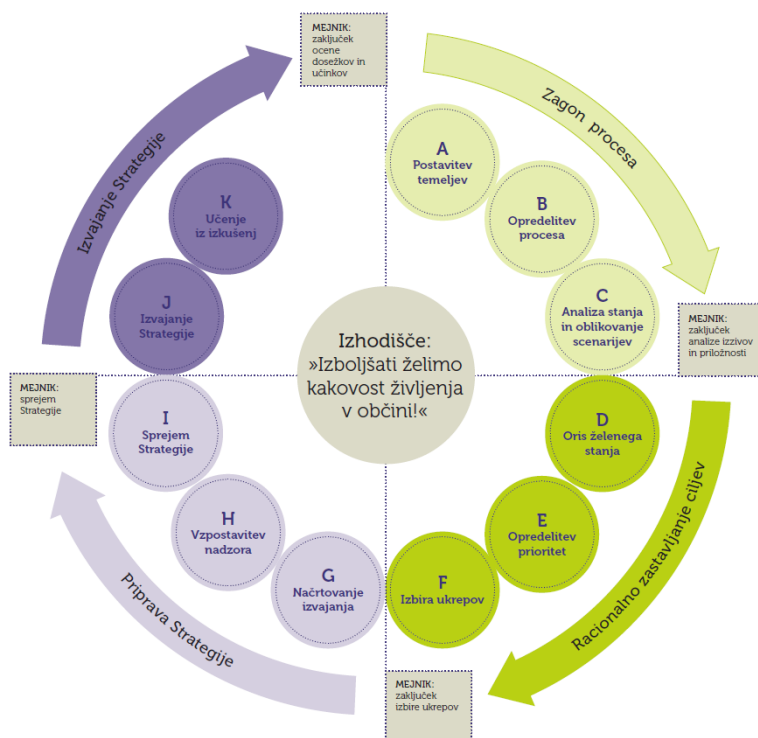
### **Proces priprave dokumenta**

Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota temelji na štirih delovnih sklopih. Od tega so trije delovni sklopi neposredno povezani z izdelavo dokumenta in en sklop z izvajanjem Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota.

- Sklop 1: zagon procesa sestavljajo trije koraki: postavitve temeljev, opredelitev procesa ter analiza stanja in oblikovanje scenarijev. Sklop zaključuje mejnik: zaključek analize izzivov in priložnosti.
- Sklop 2: racionalno zastavljanje ciljev sestavljajo trije koraki: oris zelenega staja, opredelitev prioritet in izbira ukrepov. Sklop zaključuje mejnik: izbira ukrepov.
- Sklop 3: pripravo strategije sestavljajo trije koraki: načrtovanje izvajanja, vzpostavitev nadzora in sprejem strategije. Sklop se zaključi z mejnikom: sprejetje strategije.
- Sklop 4: izvajanje strategije sestavljata dva koraka: izvajanje strategije in učenje iz izkušenj.

---

<sup>1</sup> Vir: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost; Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012



Slika 1: Elementi in dejavnosti procesa priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota

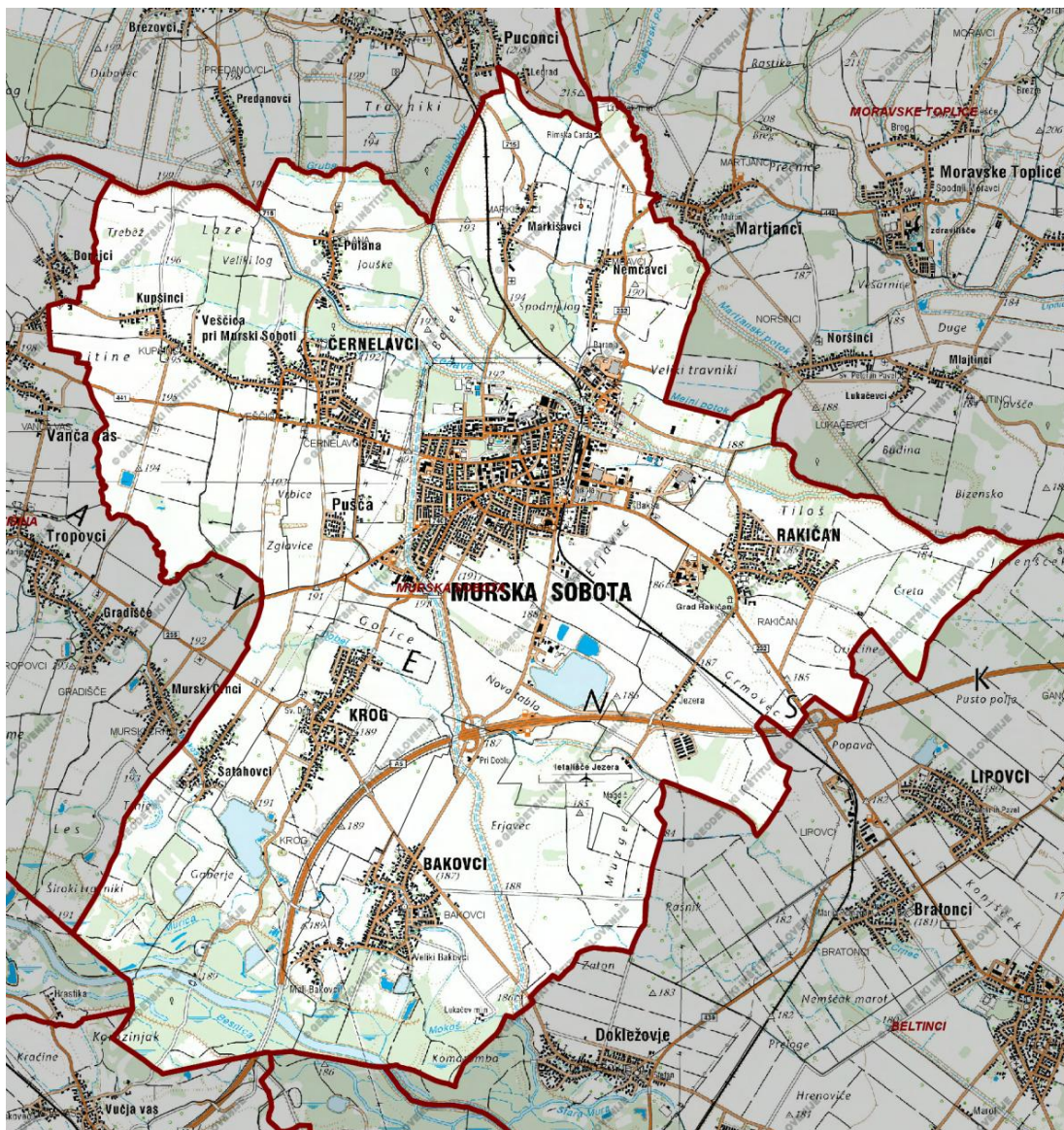
(Vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012)

Proces priprave in uresničevanje Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja,
- celovit pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev,
- participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa,
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev,
- pregled prometnih stroškov in koristi,
- strokovnost, ki temelji na metodah, preizkušenih v mnogih državah in mestih.

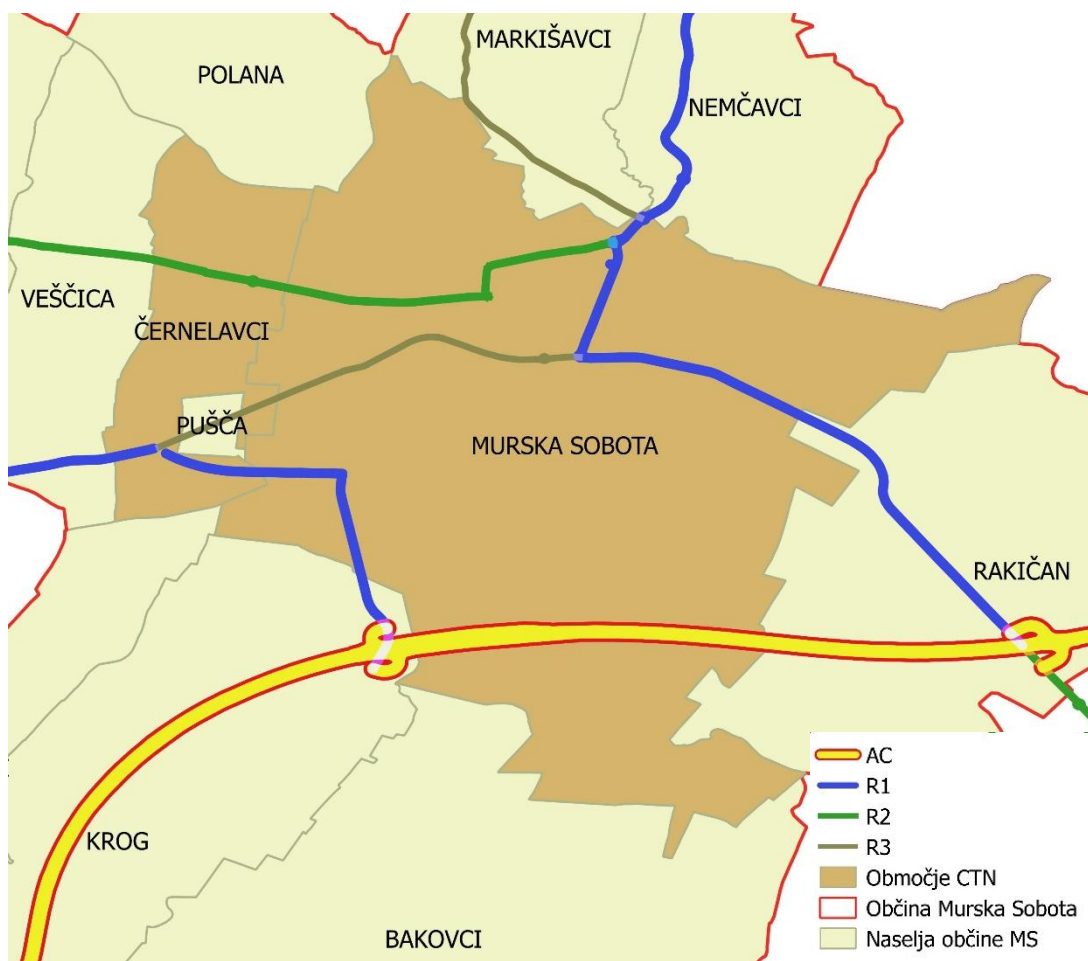
#### Območje obravnave dokumenta

Dokument Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota se osredotoča na prometni sistem in prostor celotne Mestne občine Murska Sobota. Daljinskih in regionalnih prometnih tokov strategija ne more spregledati, saj ti bistveno vplivajo na kakovost življenja v občini, a vseeno v osprednje postavlja občane, dnevne migrante, obiskovalce in turiste ter se osredotoča na njihovem mobilnostne potrebe.



Slika 2: Območje Mestne občine Murska Sobota in njena osnovna cestna infrastruktura  
(Vir <https://gis.iobcina.si>, 13. 4. 2017)

Poseben poudarek je posvečen mestu Murska Sobota in naselju mestnega območja Črnelavci, kjer je zgoščena večina prometnih tokov in so potrebe po ukrepanju največje. Hkrati je to območje predmet Trajnostne urbane strategije Mestne občine Murska Sobota (v nadaljevanju TUS) v sklopu katere so bile opredeljene dolgoročne strateške razvojne umeritve in se bodo v finančni perspektivi 2014–2020 izvajali številni ukrepi sofinancirani iz državnih in evropskih sredstev. Pričujoči dokument v nadaljevanju podaja izhodišča za navedne projekte s področja prometa in mobilnosti.



Slika 3: Območje izvajanja Trajnostne urbane strategije

### Osnovni cilji dokumenta

Osnovni cilji dokumenta so naslednji:

- Prispevati k izboljšanju kakovosti bivanja in zadrževanja v občini;
- Na ravni mesta in regije zmanjšati škodljive emisije, ki jih povzroča motoriziran promet (še posebej prašne delce  $PM_{10}$  in  $PM_5$  ter  $CO_2$ );
- Prebivalcem ponuditi možnost prehoda iz osebnega avtomobila na trajnostno naravnane, energetske učinkovite, čistejše in za njih bolj zdrave ter cenejše načine potovanja, kot so hoja, kolo, javni potniški promet in okolju prijazna vozila.

Širši razlogi:

- Prispevati k enakomernejšemu dostopu do javnih funkcij in storitev za prebivalstvo (predvsem ranljivih skupin, kot so invalidi, starejši, otroci in ekonomsko ter socialno ogroženi);
- Implementacija evropskih in nacionalnih programov ter strategij na področju trajnostnega razvoja (izvajanje ukrepov Trajnostne urbane strategije), izboljšanja varovanja okolja, prometne varnosti in regionalnega razvoja ter možnost črpanja evropskih in državnih sredstev;
- Prispevati k splošnemu razvoju in k razvoju posameznih sektorjev na primer gospodarstva in turizma v občini (posredni učinek).

### 3 Celostno načrtovanje prometa

#### ***Pomen in prednosti celostnega prometnega načrtovanja***

Celostno prometno načrtovanje daje nov zagon in vpogled v reševanje obstoječih problemov, ki so se nabrali v preteklih letih in desetletjih. Reševanje perečih prometnih problemov s pomočjo izgradnje dodatnih cest, mostov, križišč in parkirišč, ki v ospredje postavljajo pretočnost in hitrost motornega prometa, na dolgi rok ne prinaša želenih pozitivnih učinkov. Vse pogostejše se pojavljajo le nove prometne težave, kot na primer onesnaženost okolja, hrup in vibracije. Prav zato je treba ubrati nov pristop, ki nadgrajuje obstoječe prometno načrtovanje.

Pristop celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks in sistemov mnogih evropskih mest. Opazne spremembe v okolju (prometu) dosegajo lokalne skupnosti in mesta, ki so si upala postaviti konkretne cilje in aktivnosti, ki so v ospredje postavile človeka in njegove potrebe ter kakovost bivanja. Promet in mobilnost so izkoristila kot orodje za doseg postavljene vizije in vmesnih ciljev.

Tabela 1: Celostno načrtovanje prometa premika usmerjenost tradicionalnega načrtovanja prometa

| TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA                |   | CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA                                               |
|--------------------------------------------------|---|----------------------------------------------------------------------------|
| Osrednji predmet obravnave je infrastruktura     | → | Infrastruktura je eden izmed 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/gradbenih inženirjev            | → | Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje in prostor |
| Izbor prometnih projektov brez strateških presoj | → | Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje                      |

*(Vir: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012)*

V Sloveniji lahko celostno načrtovanje prometa preseže preživeto tradicionalno načrtovanje prometa.

Celostno prometno načrtovanje ne zavrača obstoječega prometnega načrtovanja, temveč ga nadgrajuje in izboljšuje. Celostno prometno načrtovanje ima številne koristi, ki imajo neposreden vpliv na:

#### **Boljšo kakovost bivanja**

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile in preostali motorni promet. To se na primer odraža v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok in drugih ranljivih skupin ter zmanjševanju količine toplogrednih plinov. Hkrati omogoča, da posamezniki in gospodinjstva porabijo manj denarja za potrebe mobilnosti oziroma transport.

#### **Pozitiven učinek na okolje in zdravje**

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa, blaženja podnebnih sprememb in spodbujanja aktivne mobilnosti prebivalcev (hoja, kolesarjenje itd.) prispeva k boljšemu zdravju in prinaša pomembne prihranke pri stroških.

#### **Izboljšana mobilnost in dostopnost**

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev (predvsem tistih, ki nimajo lastnega avtomobila) in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

#### **Izboljšana podoba občine**

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z inovativnostjo in naprednostjo.

#### **Odločitve, ki jih podpira javnost**

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

#### **Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti**

Izdelava celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

#### **Nove in celovite politične vizije**

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

#### **Izboljšanje dostopa do sredstev**

Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

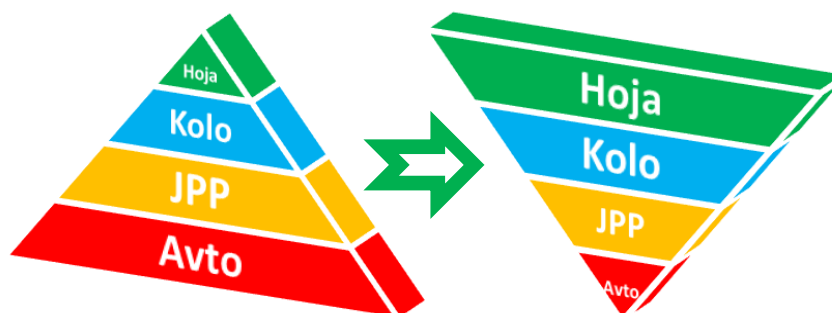
Slovenske občine do zdaj niso upoštevale celostnega načrtovanja prometa. Opirale so se na tradicionalni način dela, ki daje večjo moč naročniku in projektantu oziroma izdelovalcu projekta, ter hkrati dajale prednost hitrosti in učinkovitosti pri sprejemanju ključnih odločitev. Hitre odločitve pri pomembnih projektih pa niso vedno najboljše, saj proces odločanja praviloma ni pregleden in ne vključuje vseh ključnih skupin deležnikov.

Ambicija Mestne občine Murska Sobota v prihodnje je tako osredotočanje na:

- nemotorizirane udeležence v prometu,
- čim boljši izkoristek obstoječe infrastrukture (mreže),

- odlično notranjo povezanost,
- boljšo povezanost navzven in v okviru širše regije z avtobusnim in železniškim prometom,
- dodatno prevozno ponudbo (npr. javni potniški promet, izposoja koles),
- izboljšanje prometne varnosti,
- mehki ukrepi ozaveščanja uporabnikov,
- projekte, ki spodbujajo okolju prijazne oblike prevoza.

Predvsem bo treba po vzoru trajnostno naravnanih mest spremeniti prioritete prometnega načrtovanja in se še bolj osredotočiti na okolju prijazne načine potovanj.



Slika 4: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju

## **4 Posledice preteklega prometnega načrtovanja v Mestni občini Murska Sobota**

V preteklih letih je bilo na področju prometa v Murski Soboti veliko povedanega in napisanega. Murska Sobota je leta 2008 kot prva občina v Sloveniji sprejela Načrt trajnostne mobilnosti, ki velja za neposrednega predhodnika sedanjih celostnih prometnih strategij. Leta 2009 sta sledila celostna ocena kakovosti in načrt za izboljšanje kolesarskega prometa BYPAD. Leta 2013 je bila opravljena presoja kakovosti trajnostne mobilnosti z načrtom ukrepov QUEST.

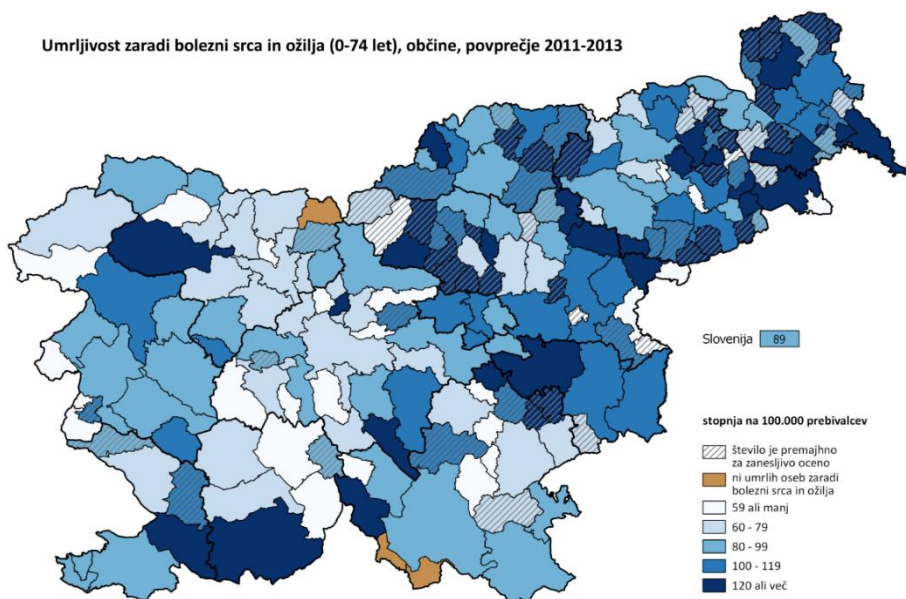
Marsikaj je že bilo doseženega, marsikaj pa je ostalo zgolj na papirju. Najpogosteje zaradi pomanjkanja finančnih sredstev, pogosto pa tudi zaradi razkoraka med politiko, zapisano na papirju, in dejanskimi projekti, ki so se izvajali. Slednji so bili v glavnem spodbujeni z možnostjo črpanja evropskih sredstev.

Pri tokratni Celostni prometni strategiji Mestne občine Murska Sobota je drugače, saj se neposredno naslanja na Trajnostno urbano strategijo, ki je krovni razvojni dokument občine, podprt z izvedbenimi načrti in možnostjo črpanja evropskih sredstev v finančni perspektivi 2014–2020. Trajnostna mobilnost v Trajnostni urbani strategiji je opredeljena kot dolgoročni strateški cilj, podprt s konkretnimi projekti, umeščenimi v sklop »Transport&IKT«.

To, da je izvajanje ukrepov za doseganje trajnostne mobilnosti res potrebno, izhaja iz obstoječih negativnih učinkov prometa na ljudi in okolje. Izpostaviti velja predvsem negativne učinke motoriziranega prometa na kakovost zraka (prašni delci), povečan hrup in vibracije ter zasedenost in »razsekanost« prostora, ki se najpogosteje kažejo v slabšem zdravju ljudi in nižji kakovosti bivanja. Preveč sedeči življenjski slog in neaktivna mobilnost k temu samo še dodatno prispevata. Prometna varnost bi lahko bila boljša in stroški, ki jih gospodinjstva porabijo za mobilnost, nižji.

### **4.1 Kazalniki zdravja**

Neaktiven življenjski slog prispeva k slabšemu zdravju prebivalstva. V mestni občini Murska Sobota izstopata predvsem dva dejavnika, ki bi ju z večjim deležem aktivne mobilnosti (hoja in kolesarjenje) lahko izboljšali. Gre za splošno umrljivost in umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja, ki sta v Murski Soboti precej nad slovenskim povprečjem.



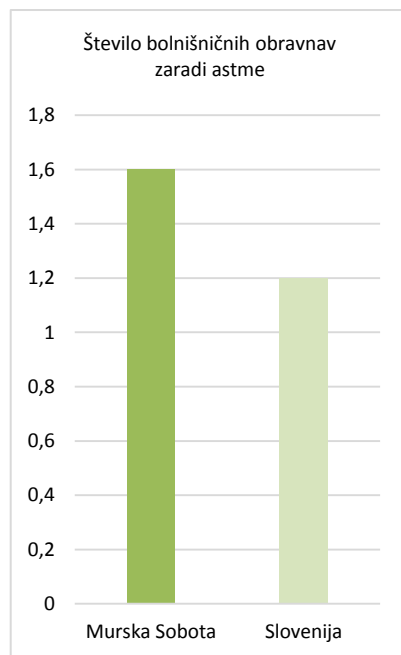
Slika 5: Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja v občinah v obdobju 2011–2013  
(Vir: NIJZ, Zdravje občin 2016)

V Murski Soboti je splošna umrljivost v letih 2011–2013 znašala 1.102 umrlih na 100.000 prebivalcev, kar je 122 nad slovenskim povprečjem z 980 umrlimi. Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja je v tem obdobju znašala 122 umrlih, kar je 33 nad slovenskim povprečjem z 8 umrlimi.



Graf 1: Umrljivost na 100.000 prebivalcev – povprečje 2011–2013  
(vir: NIJZ, Zdravje občin 2016)

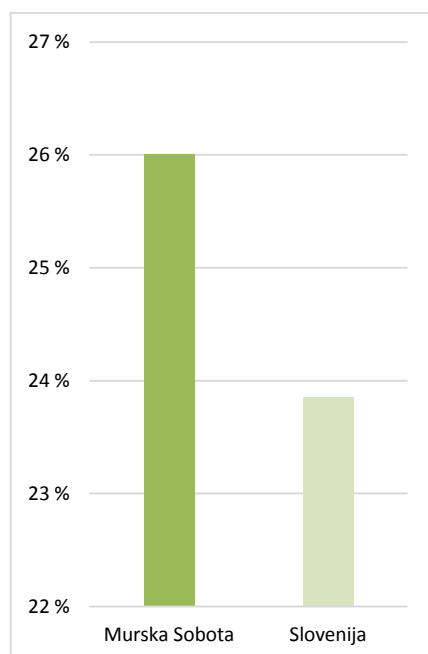
Nekoliko nad slovenskim povprečjem je tudi število bolnišničnih obravnav otrok in mladostnikov zaradi astme, ki znaša 1,6 na 1.000 prebivalcev in je za 0,4 nad slovenskim povprečjem z 1,2 obravnave.



Graf 2: Število bolnišničnih obravnav otrok in mladostnikov zaradi astme na 1.000 prebivalcev v letu 2015  
(vir: NIJZ, Zdravje občin 2016)

V zadnjem obdobju so se na ravni celotne države, torej tudi v Murski Soboti, precej poslabšali dejavniki tveganja za zdravje. Prekomerna telesna teža in debelost sta posebej zaskrbljujoči pri otrocih in mladostnikih. V zadnjih petindvajsetih letih se je delež debelih fantov v starosti 7–18 let povečal s 5,5 % na 12,7 %, pri dekletih v istem starostnem obdobju pa s 3,3 % na 7,9 %.

Leta 2015 je bilo v Murski Soboti 26 % otrok in mladostnikov prekomerno prehranjenih, kar je nad slovenskim povprečjem s slabimi 24 %.



Graf 3: Odstotek prekomerno prehranjenih otrok in mladostnikov v Mestni občini Murska Sobota v letu 2015  
(vir: NIJZ, Zdravje občin 2016)

Priporočena dnevna telesna dejavnost za odrasle in starejše je 30 minut, za otroke in mladostnike pa 60 minut dnevno. Žal številni tega ne dosegajo. Aktivna mobilnost, kot sta kolesarjenje in hoja, bi lahko bistveno prispevala k dvigu telesne dejavnosti.

Predvsem otroci bi lahko s kolesarjenjem in hojo v šolo dvignili svojo telesno dejavnost, vendar morajo zato biti na voljo varne kolesarske poti in pešpoti.

Občina ima torej možnost, da z vzpostavljanjem infrastrukture za kolesarje in pešce vpliva na dvig aktivne mobilnosti in s tem k bolj zdravemu načinu življenja prebivalcev.

To izhaja tudi iz Nacionalnega programa o prehrani in telesni dejavnosti za zdravje<sup>2</sup>, ki navaja, da imajo lokalne skupnosti ključno vlogo pri omogočanju in spodbujanju zdravega življenjskega sloga. Občine so namreč odgovorne in se morajo zavzemati za načrtovanje in izgradnjo ustrezne športne infrastrukture (igrišča in telovadni prostori), pa tudi ostale infrastrukture, ki omogoča rekreacijo, gibanje in sprostitev, med katero uvrščamo parke ter predvsem kolesarske poti in pešpoti.

## 4.2 Okoljski kazalniki

Posledice čezmerne in pogosto tudi nepotrebne uporabe osebnega avtomobila nižajo splošno raven kakovosti življenja v mestu. Prebivalci mesta so čezmerno izpostavljeni emisijam, predvsem prašnim delcem PM<sub>10</sub> in hrupu.

Dnevna mejna vrednost, ki v skladu z Uredbo o kakovosti zunanjega zraka<sup>3</sup> znaša 50 µg/m<sup>3</sup>, ne sme biti presežena več kot 35-krat v koledarskem letu.

V Murski Soboti, natančneje na merilnem mestu »MS Rakičan«, je bila v letu 2015 ta vrednost presežena 47-krat, na podlagi česar je mogoče sklepati, da kakovost zraka ni ustrezna. Primarni razlog za to so sicer kurišča na trda goriva in drva, vendar tudi motorizirani promet k temu prispeva določen delež.

---

<sup>2</sup> *Resolucija o nacionalnem programu o prehrani in telesni dejavnosti za zdravje 2015–2025, Ur. l. RS, št. 58/2015*

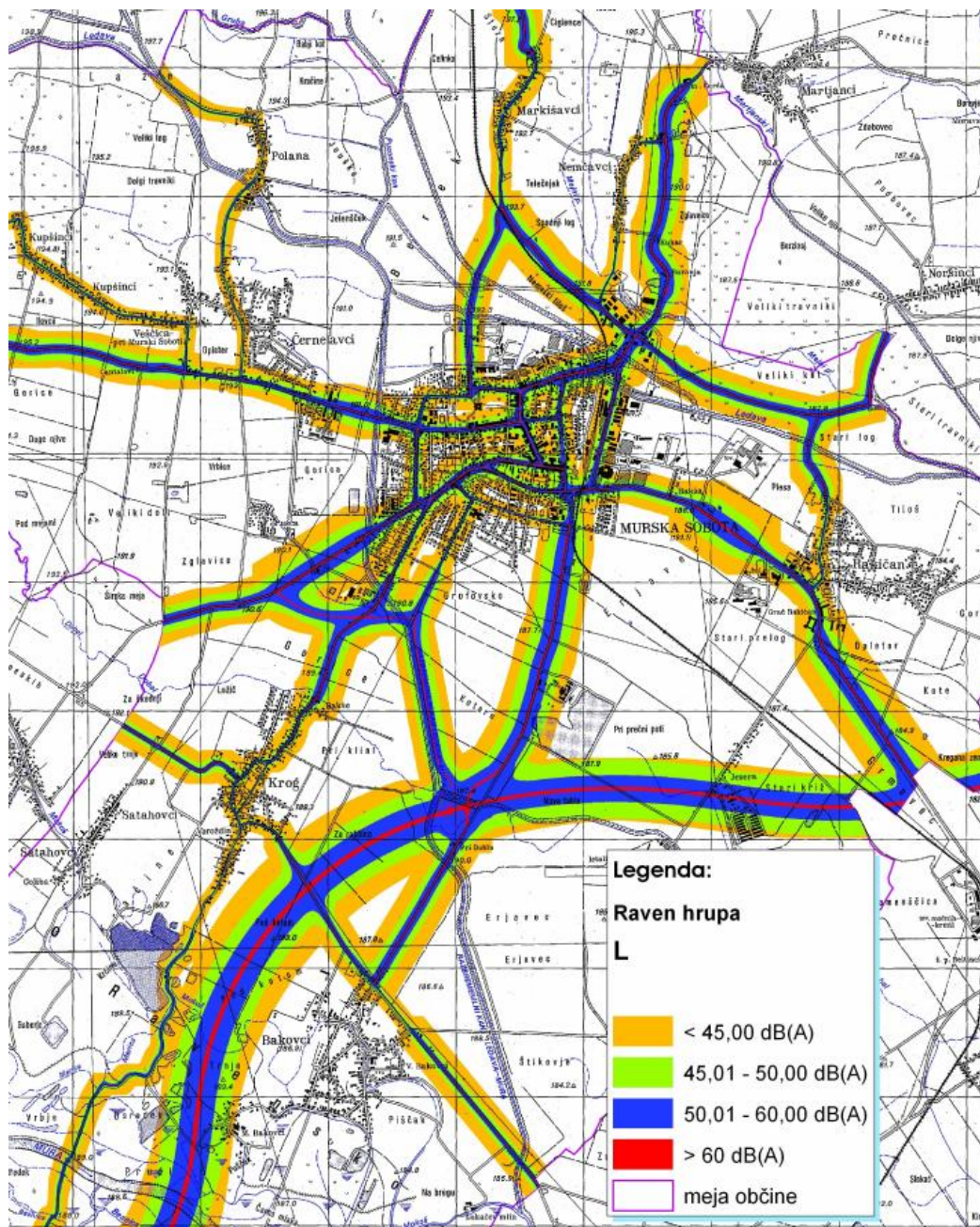
<sup>3</sup> *Uredba o kakovosti zunanjega zraka, Ur. l. RS, št. 8/2015*

Tabela 2: Povprečne letne koncentracije onesnaževal zraka (Cp) in število preseganj mejnih vrednosti PM<sub>10</sub> (>MV) v letu 2015

|                   | PM <sub>10</sub> |       | PM <sub>2,5</sub> |
|-------------------|------------------|-------|-------------------|
|                   | leto             | 24 ur | leto              |
|                   | Cp               | >MV   | Cp                |
| <b>DMKZ</b>       |                  |       |                   |
| LJ Bežigrad       | 28               | 43    |                   |
| Maribor           | 28               | 34    | 21                |
| MB Vrbanski       |                  |       | 19                |
| Celje             | 32               | 70    |                   |
| <b>MS Rakičan</b> | 29               | 47    |                   |
| Nova Gorica       | 24               | 24    |                   |
| Trbovlje          | 29               | 50    |                   |
| Zagorje           | 32               | 70    |                   |
| Hrastnik          | 24               | 22    |                   |
| Koper             | 23               | 28    |                   |
| Iskrba            | 13               | 0     | 10                |
| Žerjav            | 26               | 7     |                   |
| LJ Biotehniška    | 27               | 35    | 23                |
| Kranj             | 26               | 17    |                   |
| Novo mesto        | 29               | 40    |                   |
| Velenje           | 22               | 9     |                   |
| Otlica            |                  |       |                   |
| Krvavec           |                  |       |                   |

Vir: Kakovost zraka v Sloveniji, ARSO – Okolje, 2016

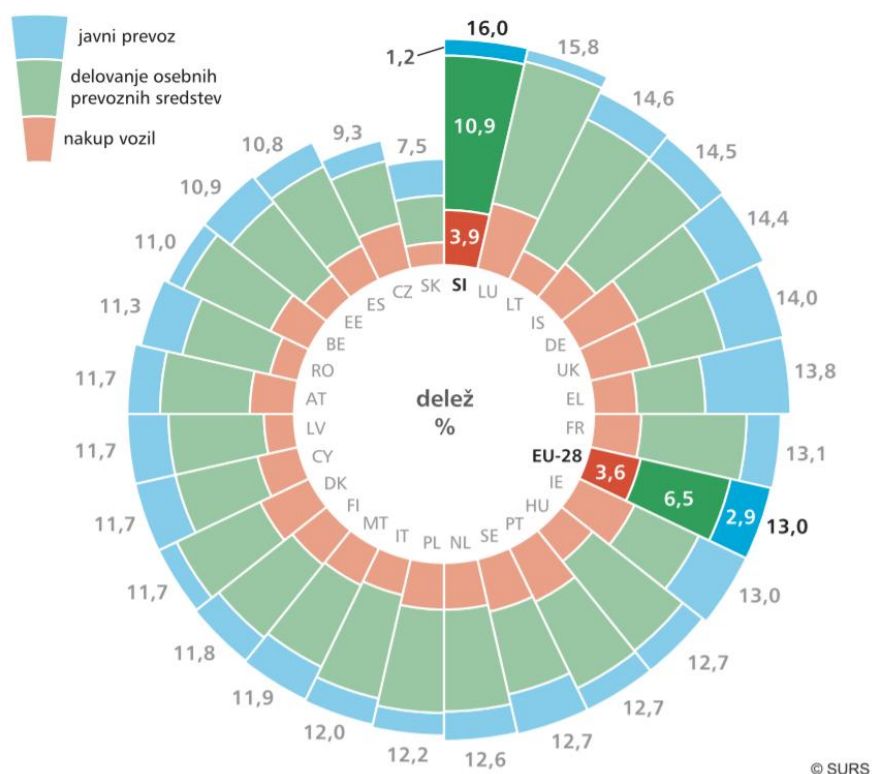
Obremenitev s hrupom zaradi cestnega prometa je visoka znotraj pretežnega dela mesta Murska Sobota, predvsem v neposredni bližini vpadnic v mesto oziroma povezovalnih cest posameznih storitveno pomembnejših delov mesta. Pri stanovanjskih objektih v neposredni bližini glavnih cest tako prihaja do prekomernega obremenjevanja. To velja za stanovanjske objekte v prvi vrsti ob cestišču.



Slika 6: Ocena vrednosti kazalcev hrupa zaradi cestnega prometa v Murski Soboti  
Vir: Določitev območij varstva pred hrupom v MO Murska Sobota, V sklopu OPN, Chronos, 2009

### 4.3 Stroški za osebno mobilnost

V Sloveniji so izdatki gospodinjstev za mobilnost v letu 2015 znašali 16 %, s čimer smo se uvrstili na prvo mesto znotraj Evropske unije (npr. v Nemčiji znašajo 14,4 %). V skladu z anketami, ki jih je izvajal Statistični urad RS, si vedno več gospodinjstev osebnega avtomobila iz ekonomskih razlogov ne more več privoščiti. Leta 2010 je takšnih gospodinjstev bilo 5 %, leta 2013 pa že 6 %. To pomeni, da imajo določena gospodinjstva dva in več avtomobilov, socialno šibka pa nobenega. Če gre za povsem avtomobilsko odvisno mesto oziroma občino, se pojavljajo težave z izključenostjo določenih slojev prebivalcev v družbi. Zaostrene ekonomske razmere se kažejo tudi v povprečni starosti voznega parka osebnih avtomobilov, ki se je od leta 2010 v povprečju povečala za 2,5 let.



Graf 4: Izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost  
(vir: Eurostat, 2017)

#### 4.4 Poškodovani in smrtne žrtve v prometu

Stanje prometne varnosti<sup>4</sup> v zadnjih petih letih na območju Policijske uprave Murska Sobota ni zaskrbljujoče. Da je temu tako, kažejo statistični parametri, čeprav se je v letu 2015 povečalo število hudo telesno poškodovanih. Pri tem izstopajo kolesarji, katerih je bilo hudo telesno poškodovanih 21 od 62 vseh hudo telesno poškodovanih. V letu 2015 je bilo na območju Policijske uprave Murska Sobota obravnavanih 818 prometnih nesreč, od tega 348 prometnih nesreč na območju Policijske postaje Murska Sobota. Na območju Policijske postaje Murska Sobota se je zgodila 1 prometna nesreča s smrtnim izidom. V primerjavi z letom 2014 se je na območju Policijske postaje Murska Sobota zmanjšalo število nesreč s smrtnim izidom iz 4 na 1, število nesreč s telesnimi poškodbami iz 156 na 143 in število nesreč z materialno škodo iz 275 na 204.

Kot primarni vzrok za nastanek prometnih nesreč še vedno izstopa vožnja z neprilagojeno hitrostjo. Na cestah v Pomurju se je zaradi vožnje z neprilagojeno hitrostjo zgodilo 170 prometnih nesreč, v katerih sta umrli 2 osebi. V vsaki deveti prometni nesreči pa se kot sekundarni vzrok še vedno pojavlja alkohol. Ugotovljenih je bilo 24.869 kršitev prometne zakonodaje, kar je manj kot leto poprej (28.838).

Kot je razvidno iz spodnjega zemljevida, prihaja do največ prometnih nesreč na bolj obremenjenih državnih cestah.

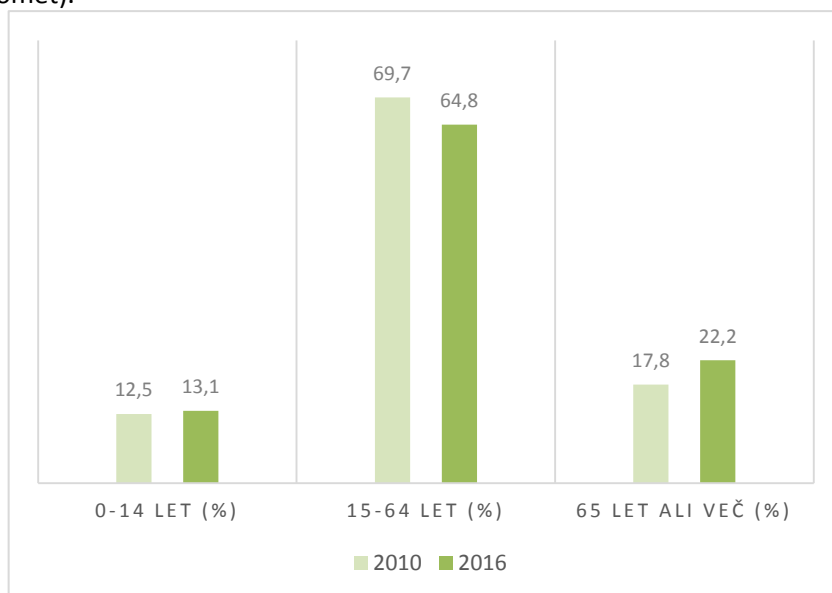
<sup>4</sup> Vir: [http://www.policija.si/images/stories/PUMS/PDF/Statistika/PUMS\\_LetnoPorocilo2015.pdf](http://www.policija.si/images/stories/PUMS/PDF/Statistika/PUMS_LetnoPorocilo2015.pdf); maj 2017



## 5 Mobilnostne karakteristike Mestne občine Murska Sobota

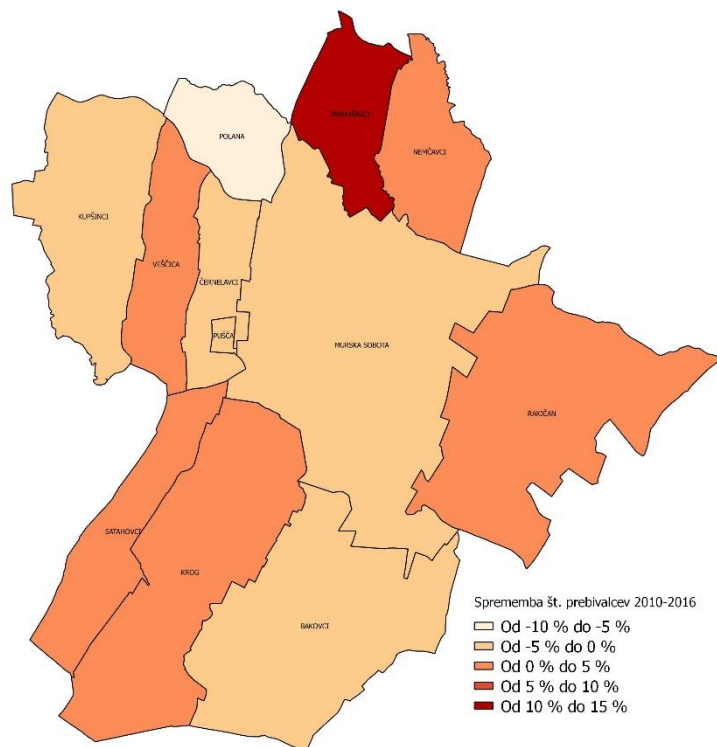
Mestna občina Murska Sobota obsega 14,5 km<sup>2</sup>. V Mestni občini Murska Sobota živi 18.923 prebivalcev, od tega 11.244 v mestu Murska Sobota. Povprečna starost v Mestni občini Murska Sobota je bila v letu 2016 45,3 leta, starostna struktura prebivalstva pa je bila v istem letu naslednja: 13,1 % prebivalcev je bilo mlajših od 14 let, 64,8 % prebivalcev je spadalo v starostno skupino 15–64 let in 22,2 % prebivalcev je bilo starejših od 65 let. Tudi v Mestni občini Murska Sobota je prisoten trend staranja prebivalcev, ki je značilen za širše okolje. V obdobju 2010–2016 se je odstotek starejših od 65 let povečal za dobre 4 %. Takšen trend je mogoče pričakovati tudi v prihodnje.

Posledice spremembe starostne sestave se bodo začele kazati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje potrebe po prilagoditvi infrastrukture in ustrezni prometni ponudbi za ostarelo prebivalstvo (predvsem cenovno dostopen javni potniški promet).



Graf 5: Delež prebivalcev glede na starost v Mestni občini Murska Sobota v letih 2010 in 2016  
(vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017)

Število prebivalcev v Mestni občini Murska Sobota se je med letoma 2010 in 2016 zmanjšalo za dobra 2 %. Suburbanizacije, kjer bi se občani in dejavnosti odseljevali izključno iz osrednjega mestnega predela občine v zaledje, ni mogoče zaznati. Prisotno je bolj neenakomerno razseljevanje, ki je v precejšnji meri pogojeno s prostorskimi možnostmi in omejitvami širjenja gručastih naselij v zaledju občine. Število prebivalcev v posameznih naseljih se v obdobju 2010–2016 večinoma ni povečevalo. Največji prirast je bil zabeležen v naseljih Krog in Markišavci (9 prebivalcev), največji upad pa v mestu Murska Sobota (370 prebivalcev). Izraženo v odstotkih je bil največji upad prisoten v Polani (–7 %), največji prirast pa v Markišavcih (11 %).

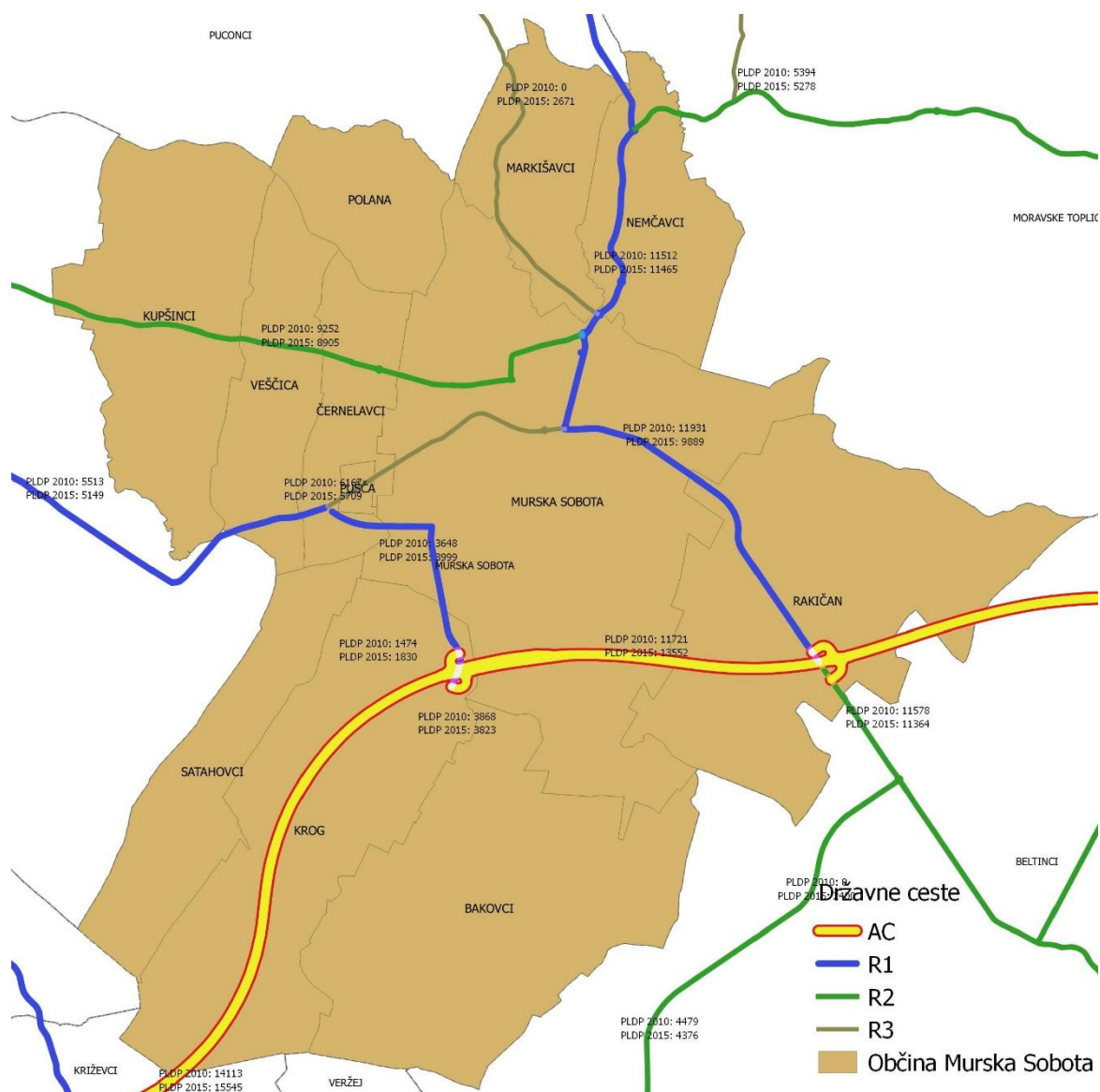


Slika 8: Sprememba števila prebivalcev v Mestni občini Murska Sobota med letoma 2010 in 2016

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

Občina se bo tudi v prihodnje zavzemala za privlačno in prebivalcem prijazno mestno okolje, ki bo prispevalo k zmanjšanju odseljevanja občanov in s tem k njihovi manjši odvisnosti od osebnega avtomobila.

V letu 2015 je bilo v Mestni občini Murska Sobota registriranih 9.481 osebnih vozil. Vsak drugi prebivalec občine ima v lasti avtomobil. V občini je tako 501 avtomobil na 1.000 prebivalcev. Iz tega je mogoče razbrati, da je avtomobil še vedno glavno prevozno sredstvo v občini. Obseg prometa na glavnih vpadnicah v Mestni občini Murska Sobota se je sicer v zadnjem obdobju nekoliko zmanjšal, na avtocesti in samih avtocestnih priključkih pa povečal.



Slika 9: Prometne obremenitve državnih cest na območju Mestne občine Murska Sobota v letih 2010 in 2015 v enoti PLDP<sup>5</sup> (vir: DRSI 2016)

Tabela 3: Prometne obremenitve državnih cest v letih 2010 in 2015 v enoti PLDP

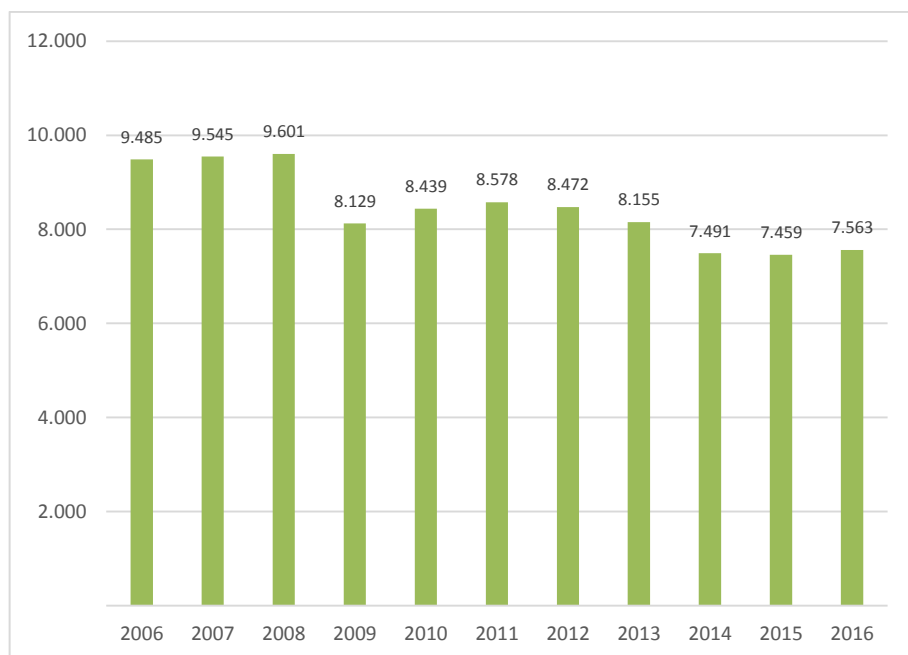
| Ime odseka                        | PLDP 2010 | PLDP 2015 | Odstotek [%] | Razlika [št. vozil] |
|-----------------------------------|-----------|-----------|--------------|---------------------|
| MURSKA SOBOTA–LIPOVCI             | 11.931    | 9.889     | 82,88        | –2.042              |
| MARTJANCI–MURSKA SOBOTA           | 11.512    | 11.465    | 99,59        | –47                 |
| PRIKLJ. VUČJA VAS–MURSKA SOBOTA   | 1.583     | 1.513     | 95,58        | –70                 |
| PRIKLJ. MURSKA SOBOTA–MARIBOR     | 3.868     | 3.823     | 98,84        | –45                 |
| PRIKLJ. MURSKA SOBOTA–LENDAVA     | 1.474     | 1.830     | 124,15       | 356                 |
| MURSKA SOBOTA (GAJ)–MURSKA SOBOTA | 6.167     | 5.709     | 92,57        | –458                |
| MARTJANCI–MORAVSKE TOPLICE        | 5.394     | 5.278     | 97,85        | –116                |
| VEŠČICA–GEDEROVCI                 | 4.919     | 5.288     | 107,50       | 369                 |

<sup>5</sup> PLDP – povprečni letni dnevni promet

| Ime odseka                                | PLDP<br>2010 | PLDP<br>2015 | Odstotek<br>[%] | Razlika [št.<br>vozil] |
|-------------------------------------------|--------------|--------------|-----------------|------------------------|
| VUČJA VAS–MURSKA SOBOTA (AC)              | 14.113       | 15.545       | 110,15          | 1.432                  |
| MURSKA SOBOTA (GAJ)–PRIKLJ. MURSKA SOBOTA | 3.648        | 3.999        | 109,62          | 351                    |
| MURSKA SOBOTA–VEŠČICA                     | 9.252        | 8.905        | 96,25           | –347                   |
| PETANJCI–MURSKA SOBOTA (GAJ)              | 5.513        | 5.149        | 93,40           | –364                   |
| MURSKA SOBOTA–LIPOVCI (AC)                | 11.721       | 13.552       | 115,62          | 1831                   |
| <b>Povprečje (vključno z AC)</b>          |              |              | <b>1,018465</b> | <b>850</b>             |
| <b>Povprečje (brez AC)</b>                |              |              | <b>99,06</b>    | <b>–938</b>            |

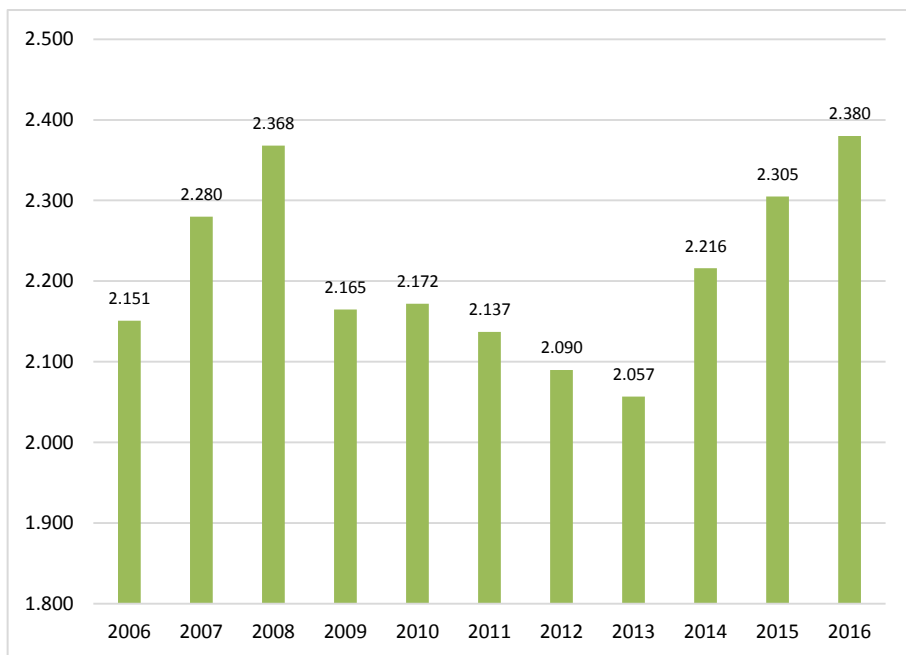
## 5.1 Delovne migracije v Mestni občini Murska Sobota

Obseg delovnih migrantov je tesno povezan s stanjem gospodarstva v občini in širši regiji. Glede na spremenjene gospodarske razmere v državi in Pomurju je tudi število dnevniških migrantov, ki hodijo na delo v Mursko Soboto, v zadnjem obdobju precej nihalo. Največ delovnih migrantov, to je 9.560, je bilo v letu 2008, najmanj, to je 7.458, pa v letu 2015.



Graf 6: Obseg delovnih migracij v Mursko Soboto med letoma 2006 in 2016  
(vir: SURS, Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) po občinah, 2017)

Število delovnih migrantov, ki iz Mestne občine Murske Sobote dnevno potujejo na delo v druge kraje, je v tem obdobju še bolj nihalo. V letu 2016 je bilo teh 2.380, pri čemer je število delovnih migrantov iz občine precej nižje kot število migrantov v občino, kar le potrjuje status regijskega središča.



Graf 7: Obseg delovnih migracij iz Murske Sobote med letoma 2006 in 2016  
(vir: SURS, Delovno aktivno prebivlastvo (brez kmetov) po občinah, 2017)

#### Delovne migracije v Mestno občino Murska Sobota glede na strani neba

Če občine, iz katerih prihajajo delovni migranti, razvrstimo glede na njihovo geografsko lego, lahko ugotovimo, iz katerih smeri prihajajo delovni migranti. Govorimo o potovalnih »smereh« oziroma »težnjah«, ki so v zadnjem obdobju najizrazitejše s smeri zahoda. Skupno s smeri vzhod in sever prihaja v Mestno občino Murska Sobota 2/3 vseh delovnih migrantov dnevno. Sledijo delovni migranti z zahoda in nato še delovni migranti z južne smeri.

Povprečna stopnja rasti ali upada delovnih migracij za posamezno smer je razvidna iz spodnje tabele.

Tabela 4: Stopnja rasti dnevnih migracij v Mestno občino Murska Sobota med letoma 2006 in 2016

|               | 2006         | 2016         | Stopnja letne rasti |
|---------------|--------------|--------------|---------------------|
| SEVER         | 3.821        | 2.831        | –2,95 %             |
| JUG           | 2.336        | 1.989        | –1,60 %             |
| VZHOD         | 1.650        | 1.265        | –2,62 %             |
| ZAHOD         | 1.634        | 1.317        | –2,13 %             |
| <b>SKUPAJ</b> | <b>9.441</b> | <b>9.418</b> | –0,02 %             |

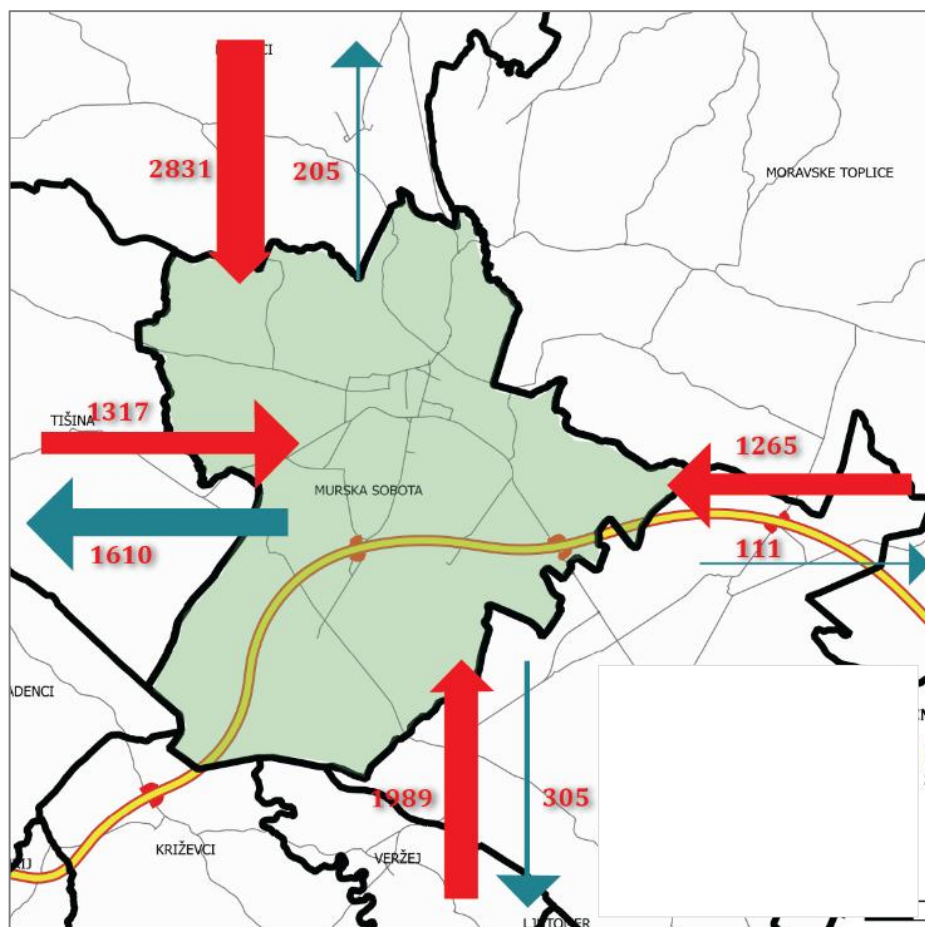
#### Delovne migracije iz mestne občine Murska Sobota glede na strani neba

Največ delovnih migrantov potuje na delo v smeri zahoda. V letu 2006 je bilo teh 1.636 oziroma 78,7 % in v letu 2016 1.610 oziroma 71,2 % vseh delovnih migrantov iz Mestne občine Murska Sobota.

Najvišja povprečna letna stopnja rasti delovnih migracij je bila z 11,92 % zabeležena v smeri vzhoda in s 3,52 % v smeri severa.

Tabela 5: Obseg delovnih migracij iz Mestne občine Murska Sobota glede na smer neba za obdobje 2006–2016

|               | 2006         | 2016         | Stopnja letne rasti |
|---------------|--------------|--------------|---------------------|
| SEVER         | 145          | 205          | 3,52 %              |
| JUG           | 261          | 335          | 2,53 %              |
| VZHOD         | 36           | 111          | 11,92 %             |
| ZAHOD         | 1.636        | 1.610        | −0,16 %             |
| <b>SKUPAJ</b> | <b>2.078</b> | <b>2.261</b> | <b>0,85 %</b>       |



Slika 10: Prikaz delovnih migracij v/iz Mestne občine Murska Sobota v letu 2016

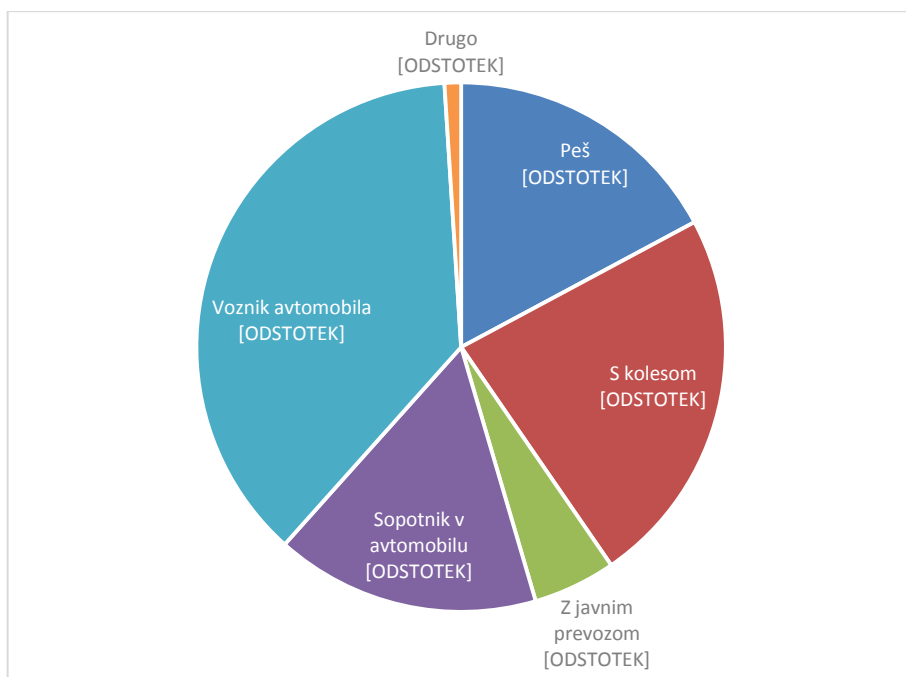
Podrobnejši pregled dnevnih potovanj na širšem območju Murske Sobote razkriva, da gre za klasično regijsko središče, ki privlači veliko število dnevnih migrantov iz sosednjih občin. V glavnem gre za zaposlene, šolajoče in tiste, ki hodijo po dnevnih opravkih (nakupi, uprava, zdravstvo itd.). Na zgornji sliki so s puščicami v modri barvi prikazani dnevni migranti, ki potujejo iz Murske Sobote (debelina puščic ponazarja obseg potovanj), in s puščicami v rdeči barvi dnevni migranti, ki potujejo v Mursko Soboto.

Velik delež navedenih skupin potuje z osebnim avtomobilom in s tem povzroča tudi največje povpraševanje po parkiriščih v mestu oziroma neposredni okolici. Ključni potencial za zmanjšanje motoriziranih potovanj in parkirnega pritiska na mestno središče se torej skriva v preusmeritvi dnevnih migrantov, ki prihajajo v občino na delo ali izobraževanje z osebnim avtomobilom na druge načine potovanja. Pri tem se kot najobetavnejši kažejo ukrepi, kot so dvig kakovosti obstoječega javnega prevoza, (npr. cenovna in časovna konkurenčnost

osebnemu avtomobilu), vzpostavitev parkirišč »parkiraj in se pelji« na mestnem obrobju z dobro avtobusno navezavo do mestnega središča in v posameznih primerih tudi parkirišč bliže mestnemu središču s sistemom samopostrežne izposoje koles, ki so za uporabnike do ene ure brezplačna in omogočajo sistem »parkiraj in se pelji s kolesom«.

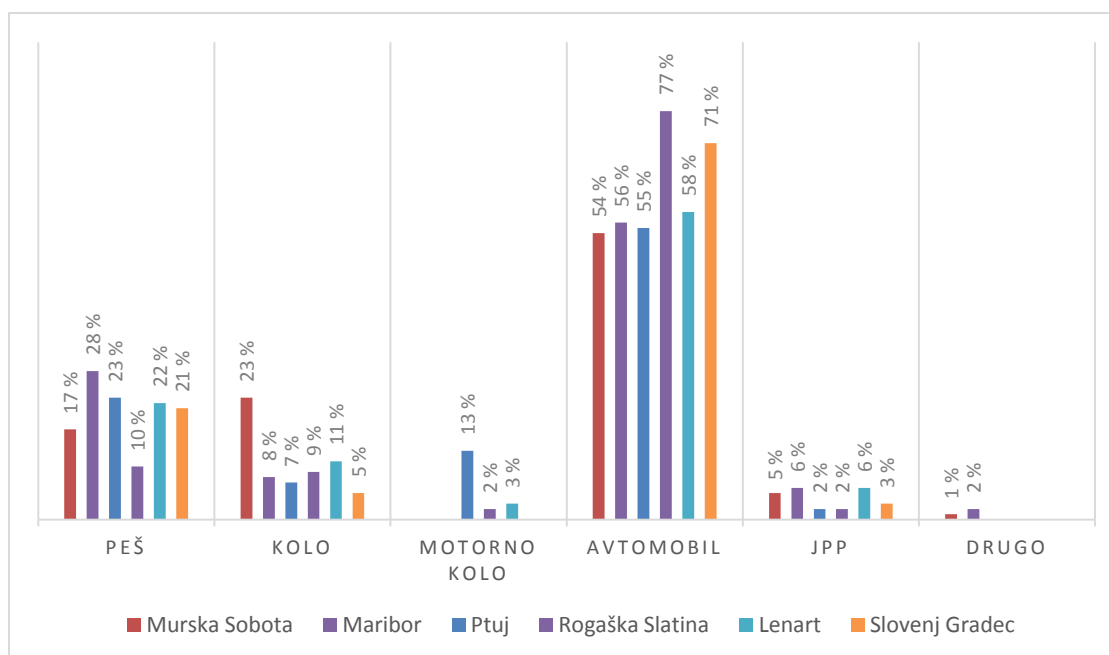
## 5.2 Potovalne navade

V sklopu izdelave celostne prometne strategije je bila izvedena tudi anketa za širšo javnost, v sklopu katere je bilo anketiranih 1.346 prebivalcev Mestne občine Murska Sobota. Iz navedenih podatkov je razvidno, da največji delež (38 %) anketiranih najpogosteje potuje v šolo/sluzbo/po vsakdanjih opravilih z osebnim avtomobilom, najmanj (5 %) pa z javnim prevozom.



Graf 8: Načini potovanja v Mestni občini Murska Sobota  
(vir: Anketa za splošno javnost 2016, UM FGPA)

Načini potovanja v Mestni občini Murska Sobota v primerjavi z drugimi občinami so prikazani v spodnjem grafu.



Graf 9: Načini potovanj v primerjavi z drugimi občinami  
(vir: CPS-analiza trenutnega stanja za posamezno občino, 2016)

Največ anketiranih (45 %) je odgovorilo, da se v šolo, službo in po vsakdanjih opravilih vozijo 1–5 km, več kot 10 km dnevno opravi 21 % prebivalcev, do 1 km 18 % prebivalcev, najmanj (16 %) pa se jih vozi 5–10 km dnevno. Skupaj je torej 63 % potovanj na delo dolgih do 5 km.



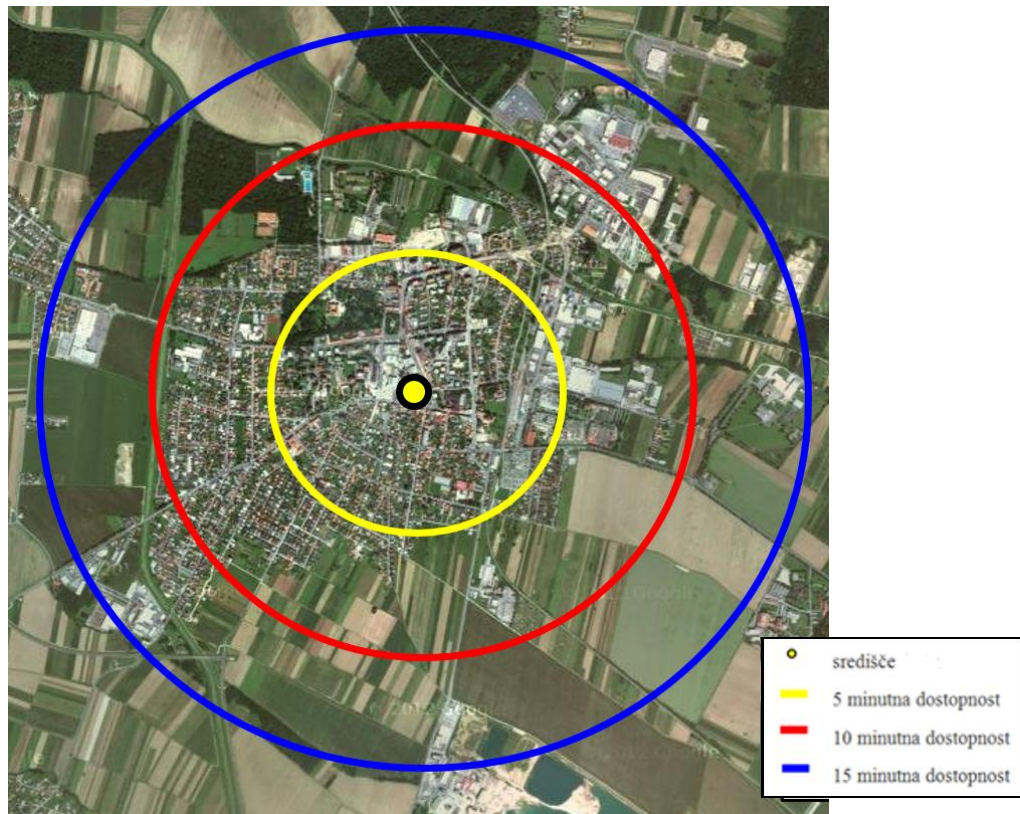
Graf 10: Dolžine potovanj na dan, ki jih prepotujejo občani Mestne občine Murska Sobota

Več kot polovica anketirancev (52 %) je stanje prometa v Mestni občini Murska Sobota ocenila kot zadovoljivo, medtem ko ga je 32 % ocenilo kot dobro. Najmanj anketirancev (2 %) je stanje prometa ocenilo kot zelo slabo.

Iz podatkov o porabljenem času za prevoz na delo oziroma izobraževanje v eno smer je razvidno, da več kot tri četrtine prebivalcev Mestne občine Murska Sobota za to potrebuje do 15 minut.

Glede na velikost mesta in relativno ugoden relief se kaže precejšen potencial za razvoj kolesarskega prometa. Kolo je namreč prav pri potovanjih na kratke razdalje, ki trajajo do 15 minut, zelo konkurenčno, seveda ob predpostavki, da obstajajo dovolj neposredne in varne kolesarske povezave.

Naveden potencial za razvoj kolesarskega prometa je razviden tudi iz grafičnega prikaza dostopnosti Murske Sobote iz središča mesta s kolesom. Razvidno je, da je ob predpostavki, da znašata povprečna potovalna hitrost 10 km/h in koeficient neposrednosti poti 1,2, večina ožjega in srednjega dela Murske Sobote, vključno z mestnim jedrom, dosegljivih v 5 minutah, medtem ko lahko ožjo in širšo okolico dosežemo v 10–15 minutah.



Slika 11: Prikaz dostopnosti Murske Sobote iz središča mesta s kolesom  
(vir: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, 2013)

## 6 Možni finančni viri

Celostno načrtovanje prometa (načrtovanje trajnostne mobilnosti) je v Mestni občini Murska Sobota vsaj na papirju prisotno že nekaj let, a pri izvedbi zaradi pomanjkanja sredstev in predvsem kriterijev odločanja, ki so favorizirali motorizirani promet, številni ukrepi niso bili izvedeni. Občina je v preteklih letih večino proračuna, namenjenega za promet (približno 1 milijon evrov) investirala v motorizirani promet (nad 60 %) in izgradnjo infrastrukture, manj v kolesarski in pešpromet. Z uvedbo linije Sobočanec II so investicije v javni potniški promet nekoliko porasle, a ne dovolj, da bi bil ta konkurenčen motoriziranemu prometu. V prihodnjih letih občina sicer lahko pričakuje določena sredstva (sofinanciranje za izgradnjo vzhodne in južne obvoznice v skupni vrednosti 24 milijonov evrov, revitalizacijo mestnega središča v vrednosti približno 1,7 milijona evrov in izgradnjo kolesarskih povezav ter sistemov »parkiraj in se pelji« v vrednosti 800.000 evrov), pri čemer pa se tudi zaradi proračunskih rezov, ki so jih v zadnjem obdobju bile deležne domala vse občine, postavlja vprašanje, kako zagotavljati ustrezne finančne vire za kakovostnejše tekoče in investicijsko vzdrževanje infrastrukture ter izvedbo številnih projektov, namenjenih kolesarskemu in pešprometu.

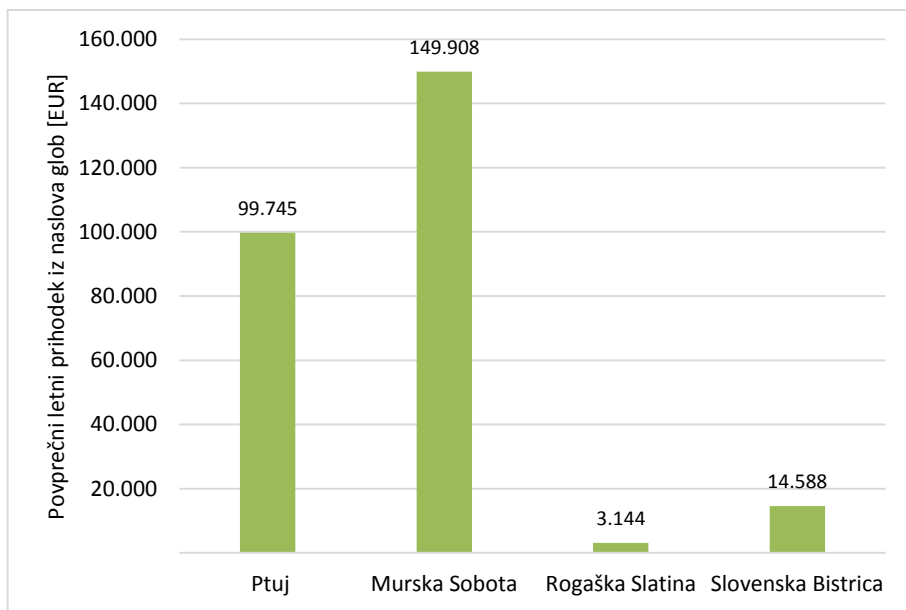
Določen obseg sredstev bi bilo mogoče zagotavljati z vzpostavitvijo namenskega fonda oziroma sklada za mobilnost, iz katerega bi se financirali mobilnostni ukrepi in bi se delno polnil s prihodki iz naslova glob, parkirnin in plakatiranja. V nadaljevanju je opravljena podrobnejša analiza prihodkov s ciljem ocene dejanskega potenciala in možnosti sofinanciranja ukrepov trajnostne mobilnosti.<sup>6</sup>

### 6.1 Prihodki iz naslova glob, parkirnin in plakatiranja

Podatke o prihodkih iz naslova glob za Mestno občino Murska Sobota smo primerjali še z nekaterimi drugimi slovenskimi občinami.

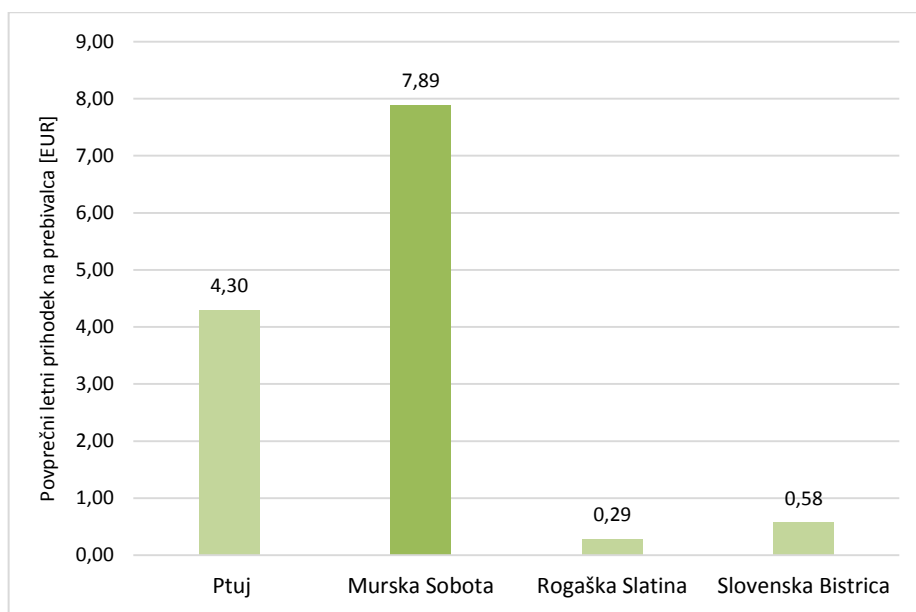
---

<sup>6</sup> V Amsterdamu se 23 % prihodkov iz naslova parkirnin namenja ukrepom trajnostne mobilnosti (od tega 31 % za kolesarjenje, 18 % za javni potniški promet, 13 % za varnost in 38 % za drugo); Push&Pull Parking, 2015



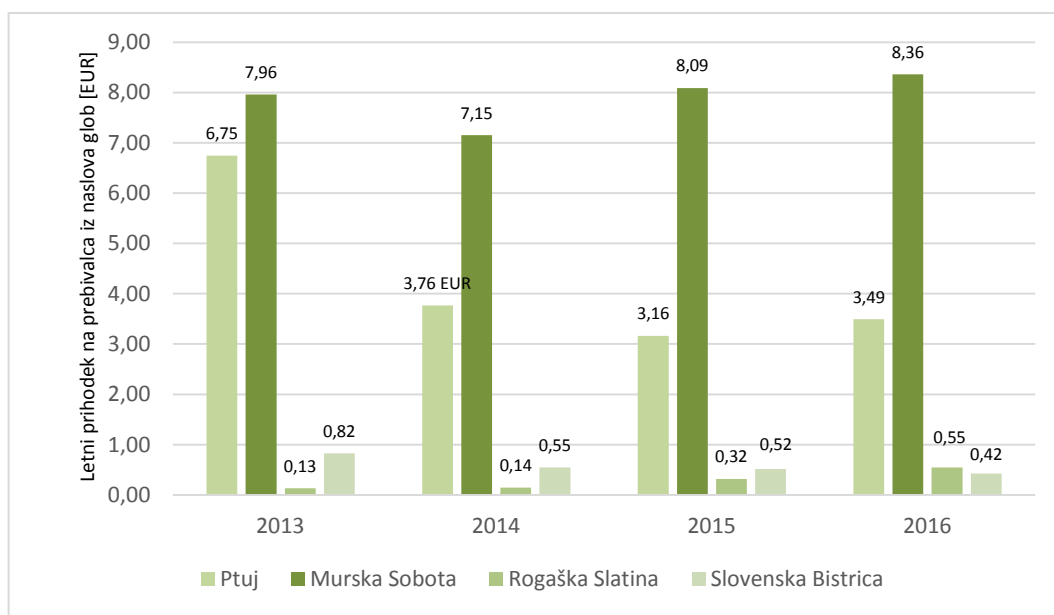
Graf 11: Povprečni letni prihodek iz naslova glob za obdobje 2013–2016

Iz zgornjega grafa je razvidno, da je povprečni letni prihodek v obdobju 2013–2016 iz naslova glob v Mestni občini Murska Sobota znašal 149.907,85 EUR, kar je v primerjavi z občinami Ptuj, Slovenska Bistrica in Rogaška Slatina najvišje.



Graf 12: Povprečni letni prihodek na prebivalca iz naslova glob v obdobju 2013–2016

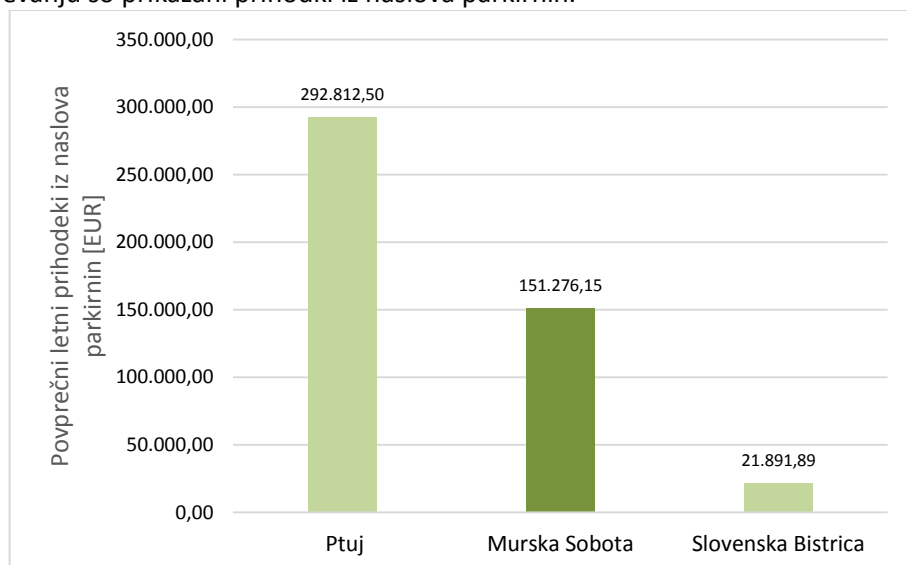
Tudi povprečni letni prihodek iz naslova glob na prebivalca v obdobju 2013–2016 je s 7,89 EUR na prebivalca najvišji v Mestni občini Murska Sobota.



Graf 13: Letni prihodek na prebivalca iz naslova glob

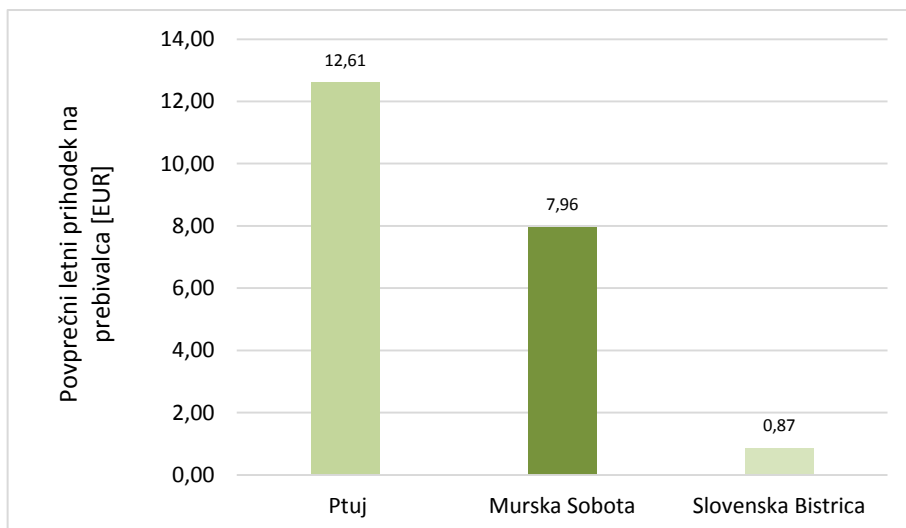
Iz podrobnejše analize prihodkov iz naslova glob v preteklem obdobju (2013–2016) je razvidno, da so se ti v letih 2013 in 2014 znižali za 10 % in nato v letih od 2014 do 2016 zvišali v povprečju za 8 %.

V nadaljevanju so prikazani prihodki iz naslova parkirnin.



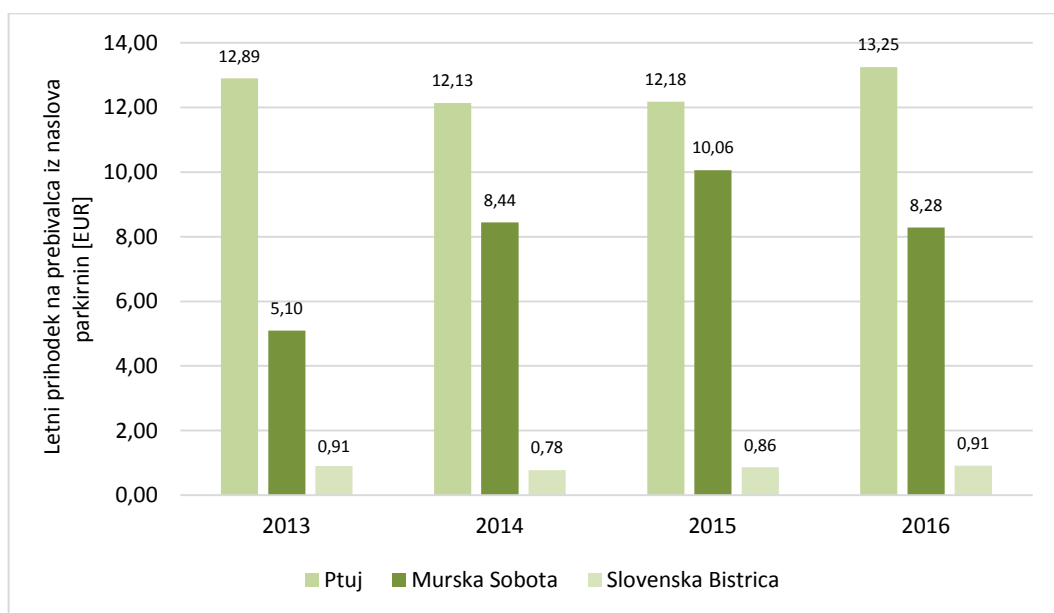
Graf 14: Povprečni letni prihodek iz naslova parkirnin v obdobju 2013–2016

Povprečni letni prihodek iz naslova parkirnin za obdobje 2013–2016 je v Mestni občini Murska Sobota znašal 151.276,15 EUR, kar je precej manj v primerjavi z občino Ptuj in znatno višje od občine Slovenska Bistrica.



Graf 15: Povprečni letni prihodek na prebivalca iz naslova parkirnin v obdobju 2013–2016

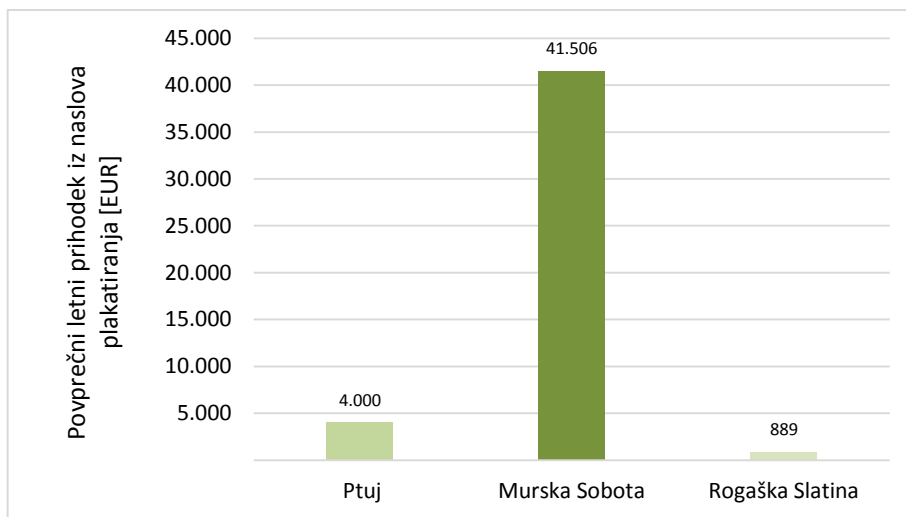
Tudi povprečni letni prihodek na prebivalca iz naslova parkirnin v obdobju 2013–2016 je bil v Murski Soboti (7,96 EUR na prebivalca) nižji kot na Ptuj in precej višji kot v Slovenski Bistrici.



Graf 16: Letni prihodek na prebivalca iz naslova parkirnin

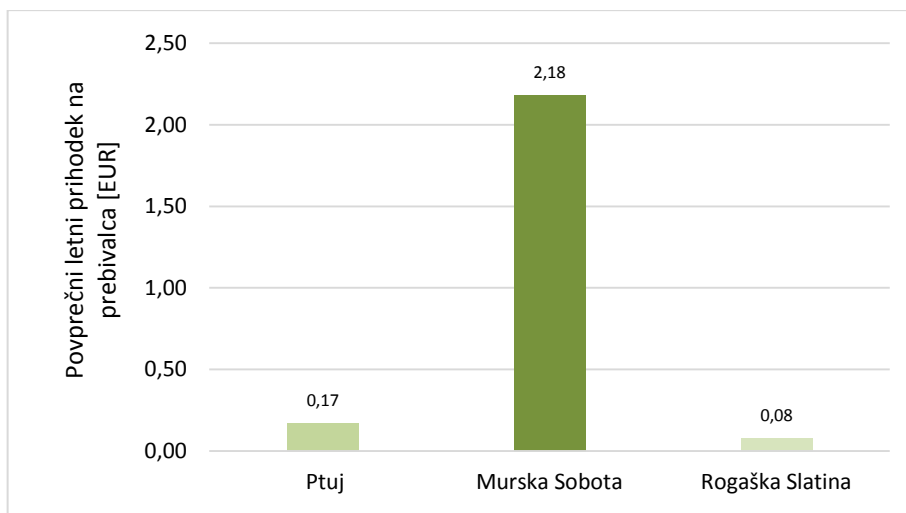
Letni prihodek na prebivalca iz naslova parkirnin se je v letih 2013–2015 v Mestni občini Murska Sobota zvišal za 97 % in po letu 2015 zmanjšal za 18 %. Tako je v letu 2016 znašal 8,28 EUR na prebivalca.

Opravljen je bila tudi analiza prihodkov iz naslova plakatiranja v občini.



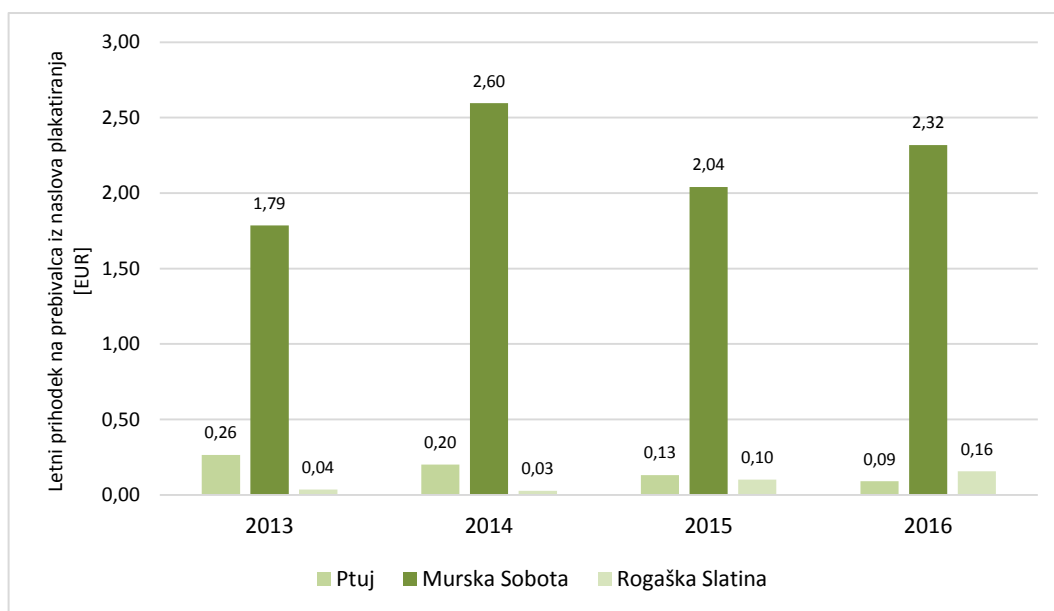
Graf 17: Povprečni letni prihodek iz naslova plakatiranja za obdobje 2013–2016

Iz zgornjega grafikona je razvidno, da je povprečni letni prihodek v obdobju 2013–2016 iz naslova plakatiranja v Mestni občini Murska Sobota znašal 41.505,81 EUR, kar je v primerjavi z občinama Ptuj in Rogaška Slatina največ.



Graf 18: Povprečni letni prihodek na prebivalca iz naslova plakatiranja v obdobju 2013–2016

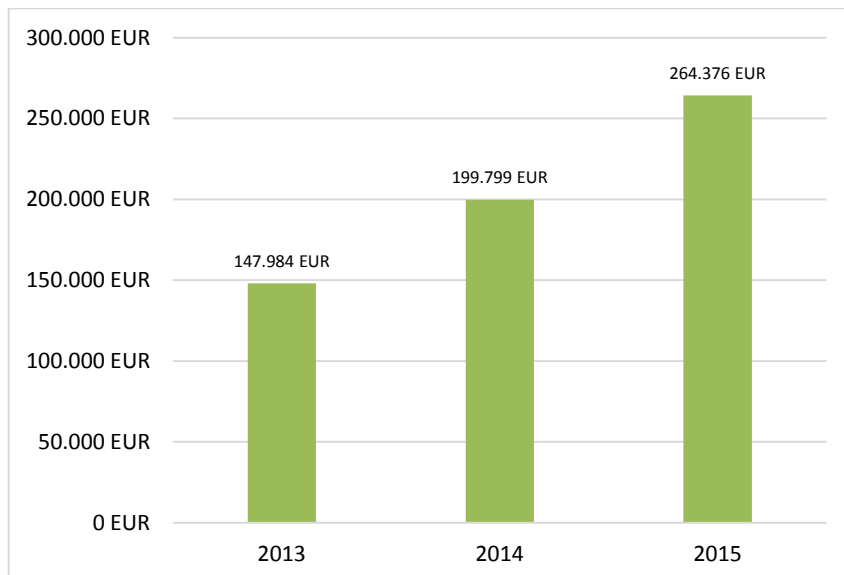
Podrobnejša analiza prihodkov za plakatiranje na prebivalca v obdobju 2013–2016 kaže, da prihodki po posameznem letu sicer variirajo, vendar so v Mestni občini Murska Sobota z 2,18 EUR na prebivalca krepko višji kot v občinah Ptuj in Rogaška Slatina.



Graf 19: Letni prihodek na prebivalca iz naslova plakatiranja

## 6.2 Stroški javnega potniškega prometa

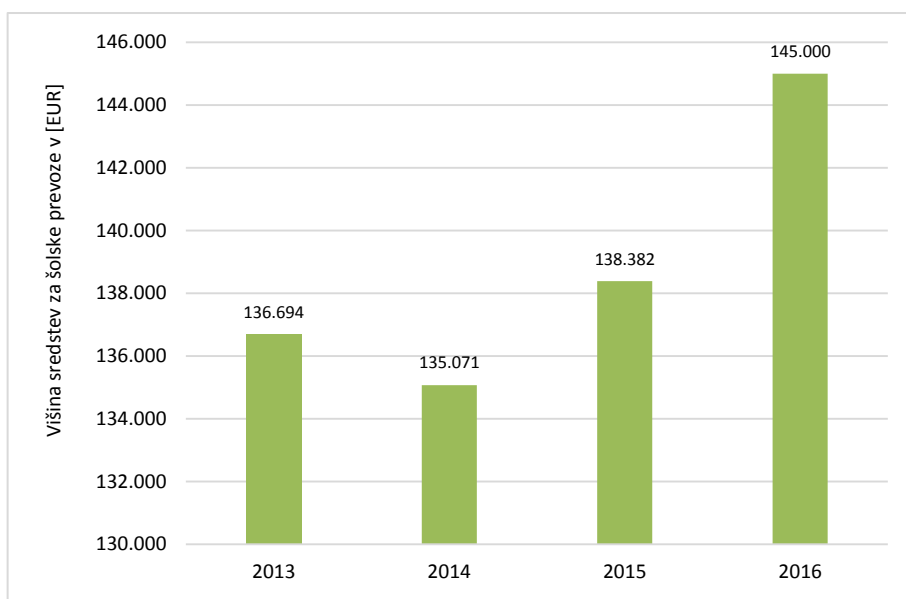
Občina izvajanje javnega mestnega potniškega prometa financira iz proračuna, kjer se je obseg finančnih sredstev v zadnjem obdobju povečeval iz slabih 150.000 EUR v letu 2013 na dobrih 250.000 EUR v letu 2015.



Graf 20: Obseg financiranja na letni ravni za izvajanje javnega mestnega prevoza v Mestni občini Murska Sobota (vir: Proračun 2013–2015, MOMS)

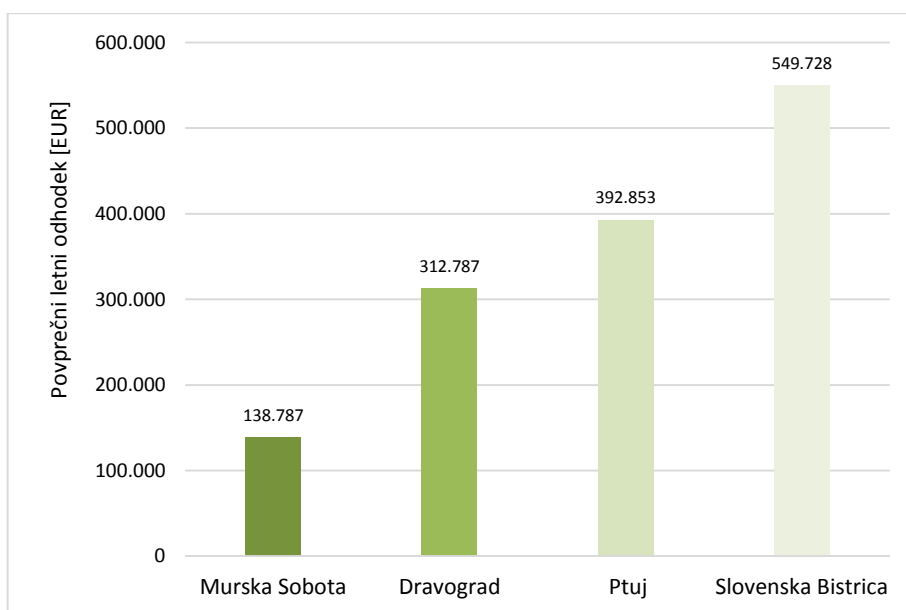
### 6.2.1 Šolski prevozi

V skladu z Zakonom o osnovni šoli se na območju Mestne občine Murska Sobota organizirajo tudi šolski prevozi, za katere je občina v obdobju 2013–2016 v povprečju na letni ravni porabila dobrih 138.000,00 EUR.



Graf 21: Višina sredstev, namenjenih za šolske prevoze v obdobju 2013–2016 (vir: Proračun MOMS)

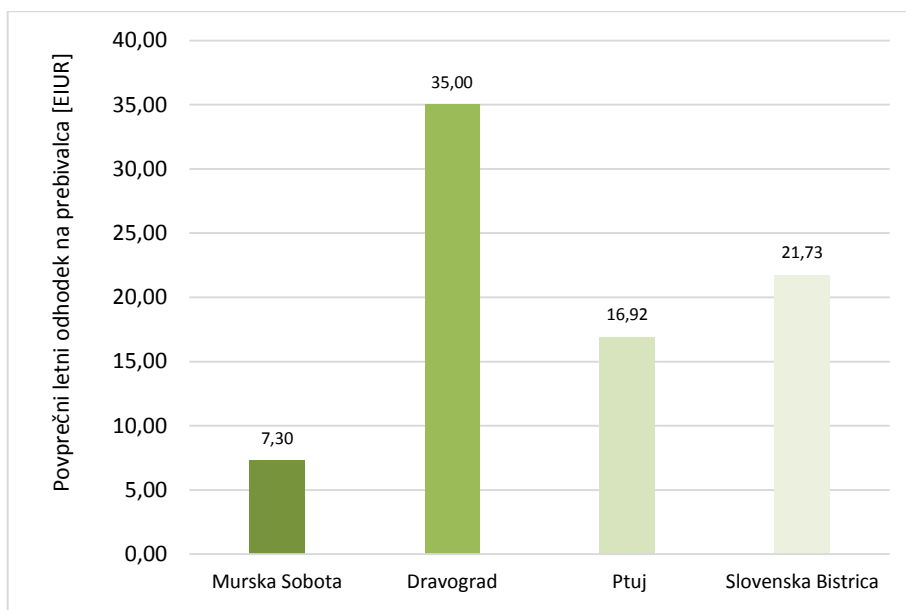
Če ta znesek primerjamo z nekaterimi drugimi občinami v Sloveniji, vidimo, da je ta precej nižji.



Graf 22: Primerjava povprečne višine stroškov za šolske prevoze med posameznimi občinami v obdobju 2013–2016

Če absolutne stroške šolskih prevozov preračunamo na občana, je razvidno, da je obseg teh sredstev v občinah s slabo razvitim mestnim prometom precej višji kot v Mestni občini Murska Sobota, kjer je mestni promet relativno dobro urejen.

Na podlagi tega je mogoče sklepati, da bi se z zmanjšanjem obsega mestnega prevoza v Mestni občini Murska Sobota povečali stroški za izvajanje šolskih prevozov in da je potencialni prihranek manjši od prvotno pričakovanega.



Graf 23: Višina sredstev za šolske prevoze na prebivalca v posamezni občini v obdobju 2013–2016

## 7 Analiza stanja prometnega načrtovanja

### 7.1 Samoocena

V okviru projekta smo z namenom samoocene izvedli intervjuje s ključnimi deležniki v občini. Opravljenih je bilo petindvajset intervjujev s predstavniki občine, javnih zavodov, gospodarskih družb in predstavnikov končnih uporabnikov (nevladne organizacije, kot so društva, zavodi ipd.).

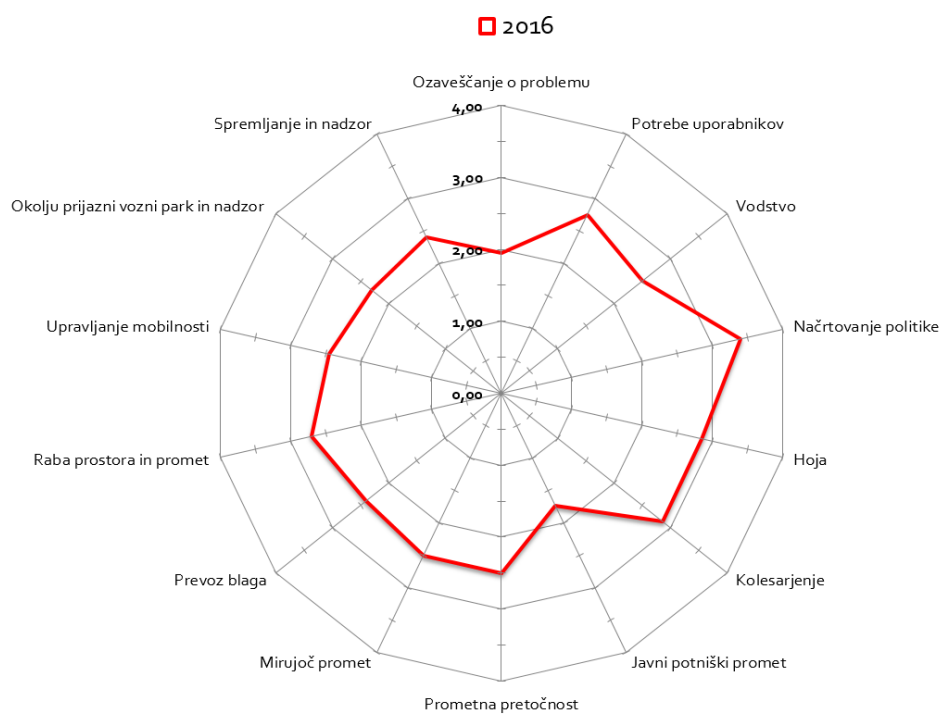
Osnova intervjujev je bil vnaprej pripravljen samoocenitveni vprašalnik, ki je vključeval štirinajst vsebinskih sklopov: ozaveščanje o problemu, potrebe uporabnikov, vodstvo, načrtovanje politike, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, prometna pretočnost, mirujoči promet, prevoz blaga, raba prostora in promet, upravljanje mobilnosti, okolju prijazna vozni park in nadzor ter spremljanje in nadzor.

Vsak sklop je bilo mogoče ovrednotiti z ocenami od 1 (najnižja) do 4 (najvišja). Te ocene je mogoče enačiti s štirimi kakovostnimi stopnjami prometnega načrtovanja, od »ad hoc« pristopa z največjim potencialom za izboljšave do »integriranega pristopa«, kjer sta načrtovanje in izvajanje na najvišjem možnem nivoju ter so s tem potenciali za izboljšave relativno majhni (podrobneje glej na spodnji sliki).



Slika 12: Kakovostne stopnje prometnega načrtovanja

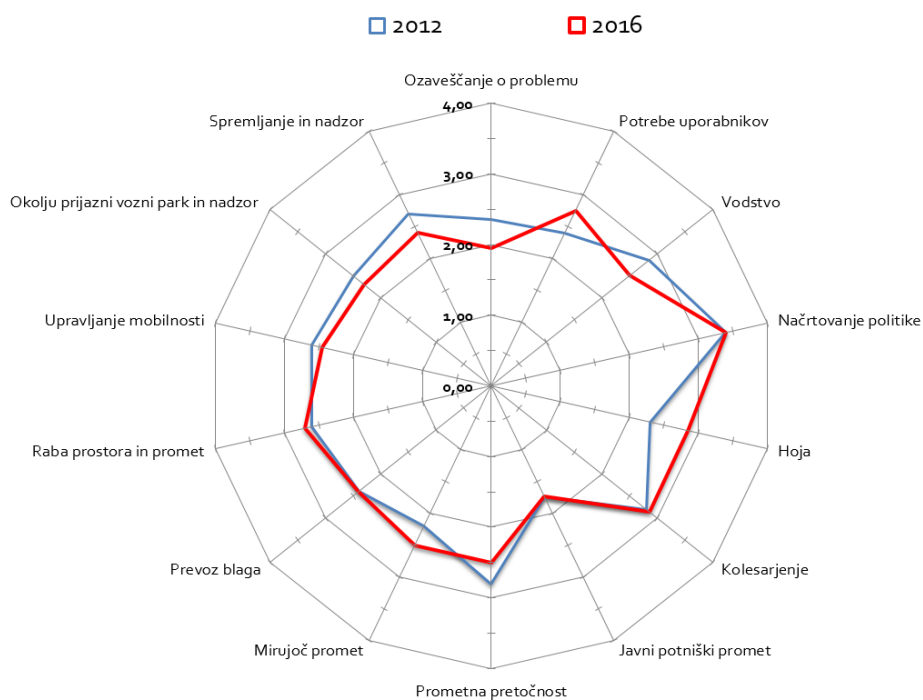
V nadaljevanju so prikazani rezultati samoocene v polarnem diagramu, kjer rdeča črta predstavlja povprečno oceno posameznega sklopa.



Graf 24: Rezultati samoocene s strani deležnikov

Deležniki so zelo dobro ocenili stanje na področju potreb uporabnikov, hoje, mirujočega prometa ter rabe prostora in prometa. Slabše ocenjena so bila področja ozaveščanje o problemu, spremljanje in nadzor, vodstvo ter prometna pretočnost.

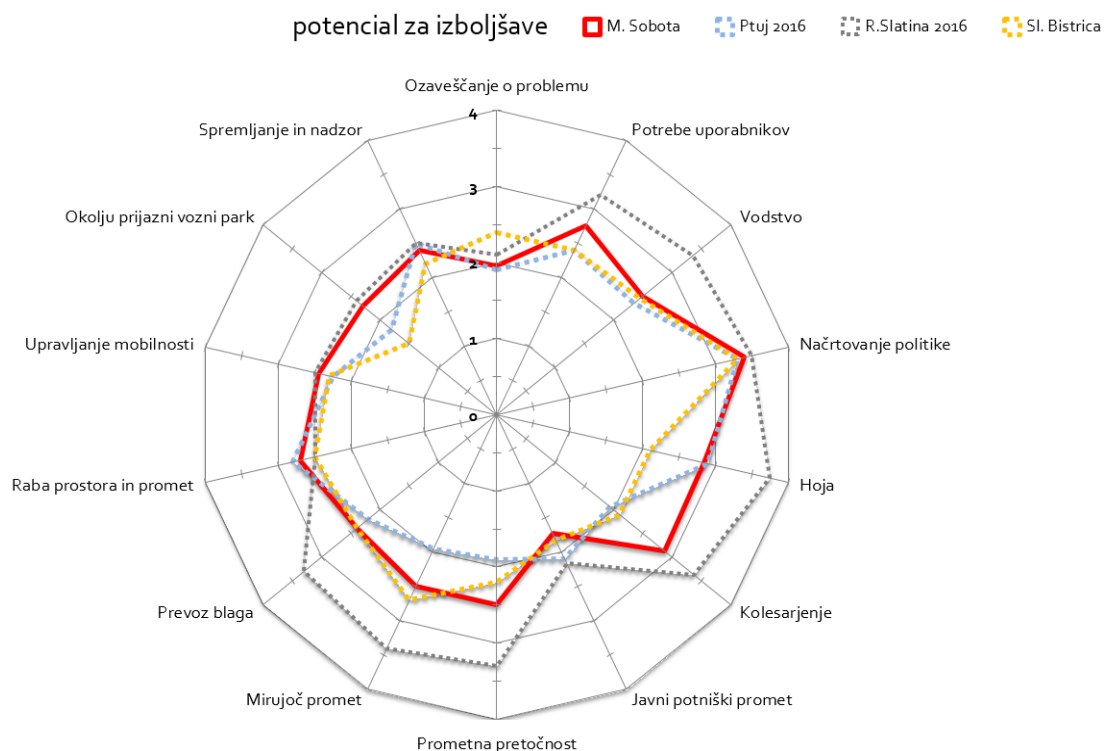
Leta 2012 je v sklopu evropskega projekta QUEST že bila izvedena povsem identična samoocena, zato je smiselno rezultate tokratne samoocene primerjati s preteklimi.



Graf 25: Primerjava rezultatov samoocene z vrednostmi iz leta 2012

Deležniki so tokrat bolje ocenili področja potrebe uporabnikov, hoja in mirujoči promet. Slabše ocenjena pa so področja vodstvo, prometna pretočnost, upravljanje mobilnosti, okolju prijazna vozni park in nadzor ter spremljanje in nadzor.

V nadaljevanju je opravljena še primerjava rezultatov samoocene z drugimi občinami, kjer je bila uporabljena povsem identična metodologija samoocene.



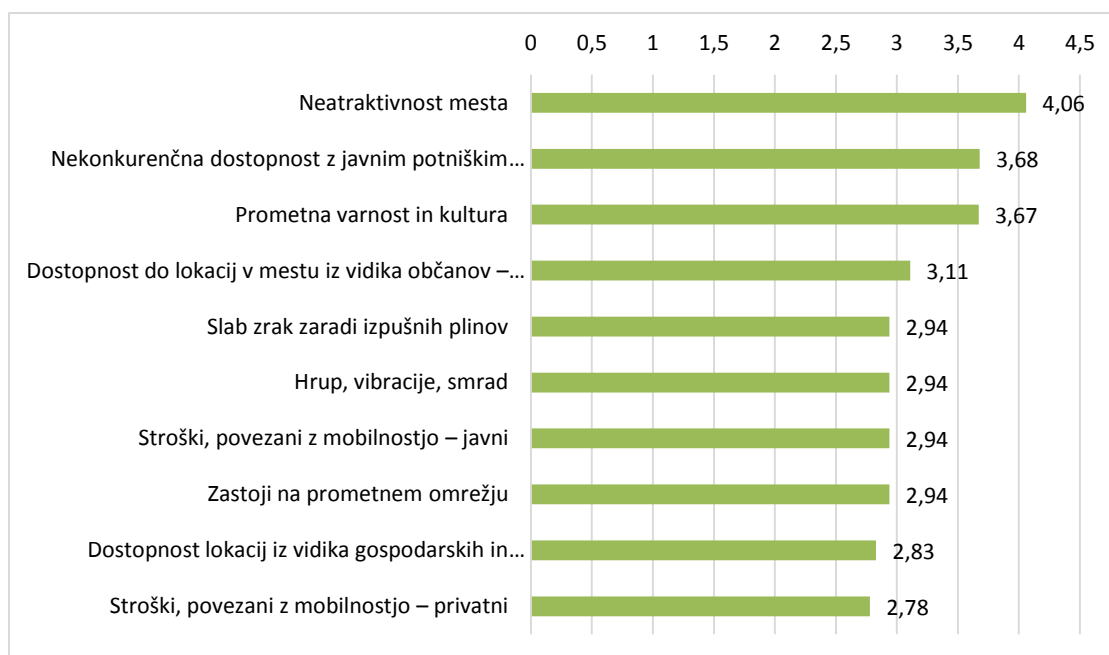
Graf 26: Primerjava rezultatov samoocene z drugimi občinami

Mestna občina Murska Sobota je bila s strani deležnikov podobno ocenjena kot občini Ptuj in Slovenska Bistrica. Nekoliko višje ocene je prejela občina Rogaška Slatina. Podobno kot v preostalih občinah sta bili tudi v Mestni občini Murska Sobota najslabših ocen deležni področji javni potniški promet in ozaveščanje javnosti. Deležniki vidijo torej največji potencial za izboljšave prav na teh dveh področjih.

## 7.2 Hierarhija izzivov in vrednot

Na osnovi anket o prometnem načrtovanju v Mestni občini Murska Sobota so bili ovrednoteni prioritetni izzivi in vrednote. Izzive smo razdelili na dva nivoja:

1. splošni izzivi – simptomi, ki so posledica netrajnostnega načrtovanja v preteklosti,
2. izzivi po stebrih – pešačenje, kolesarjenje, javni potniški promet, motorizirani promet in načrtovanje (glej poglavja po stebrih).



Graf 27: Splošni izzivi prometnega načrtovanja v Mestni občini Murska Sobota

V Mestni občini Murska Sobota je glavni splošni izziv prometnega načrtovanja **neatraktivnost mesta** – še posebej mestnega jedra. Nekonkurenčen javni potniški promet je drugi najbolj izpostavljeni izziv, ki je posledica netrajnostnega načrtovanja v preteklosti. Prometna varnost in kultura udeležencev v prometu ter dostopnost do lokacij v mestu vseh udeležencev v prometu sta izziva, ki sta prioriteten na tretjem in četrtem mestu. Glede na rezultate spletne ankete v Mestni občini Murska Sobota izzivi, ki so posledica motoriziranega prometa in vplivajo negativno na prebivalce in obiskovalce (npr. hrup, onesnažen zrak, zastoji, vibracije, smrad), niso izstopajoči. V Mestni občini Murska Sobota tudi ni občutiti večjih težav z dostopnostjo lokacij za gospodarske in turistične namene, prav tako ne z zasebnimi stroški, povezanimi s prometom za gospodinjstvo.

Na delavnici dne 7. 12. 2016 je širša javnost nadalje izpostavila ciljne skupine in oblike mobilnosti, ki so pri trenutnem prometnem načrtovanju najbolj zapostavljene.

Tabela 6: Prioritetni izzivi glede na obliko mobilnosti

| Izzivi                     | Pomembnost |
|----------------------------|------------|
| Pešcev                     | 1          |
| Javnega potniškega prometa | 2          |
| Kolesarjev                 | 3          |
| Voznikov                   | 4          |

Tabela 7: Prioritetni izzivi na podlagi različnih ciljnih skupin

| Izzivi                             | Pomembnost |
|------------------------------------|------------|
| Otrok in mladostnikov              | 1          |
| Starostnikov                       | 2          |
| Invalidov                          | 3          |
| Poslovnih subjektov                | 4          |
| Obiskovalcev, izletnikov, turistov | 5          |
| Delovnih migrantov                 | 6          |

Udeleženci javne razprave so ocenili, da izzivi pešcev, uporabnikov javnega potniškega prometa in kolesarjev v Mestni občini Murska Sobota prevladujejo, zato je reševanju teh smiselno posvetiti pomembnejše aktivnosti v smislu ukrepanja.

Kot najbolj ogrožene ciljne skupine, katerim je v nadaljevanju smiselno posvetiti največ pozornosti, so otroci in mladostniki, sledijo jim starejši občani in invalidi.

Nadalje so bile na podlagi ankete po gospodinjstvih in delavnice, izvedene dne 7. 12. 2016, določene ključne vrednote, ki jih je treba v sklopu načrtovanja prometa in mobilnosti v prihodnje še posebej upoštevati.

Tabela 8: Vrednote v Mestni občini Murska Sobota

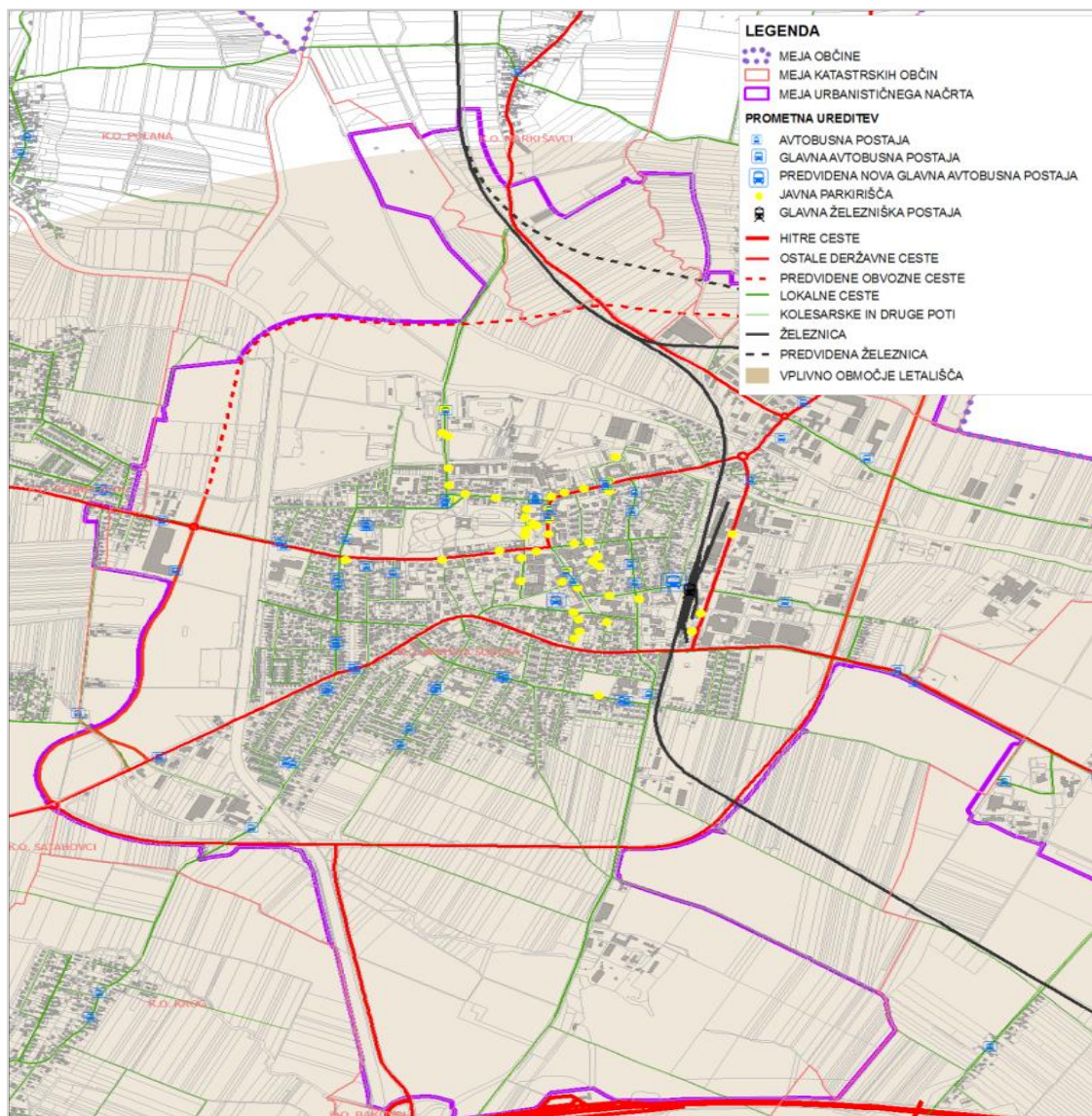
| Vrednota                                       | Pomembnost |
|------------------------------------------------|------------|
| Varnost otrok, pešcev in kolesarjev            | 1          |
| Povečanje privlačnosti (lepše mestno središče) | 2          |
| Dostopnost parkirnih površin                   | 3          |
| Zdravje prebivalstva                           | 4          |
| Čisto okolje                                   | 5          |
| Boljše ceste                                   | 6          |
| Udobnost in hitrost potovanja                  | 7          |

Največ anketirancem se zdi najpomembnejša varnost otrok, pešcev in kolesarjev. Privlačnost Mestne občine Murska Sobota je druga najpomembnejša vrednota, ki ji sledi dostop do pomembnih ustanov, prilagojen vsem uporabnikom (prevladujejo vozniki avtomobilov). Čisto okolje in zdravje sta naslednji vrednoti, pomembni za občane Mestne občine Murska Sobota, ki jima sledijo boljše ceste. Najmanj anketirancev pa se je odločilo za udobnost in hitrost potovanja ter za hiter in ekonomičen javni potniški promet.

## 7.3 Opis ponudbe

### 7.3.1 Ponudba cestne in železniške infrastrukture

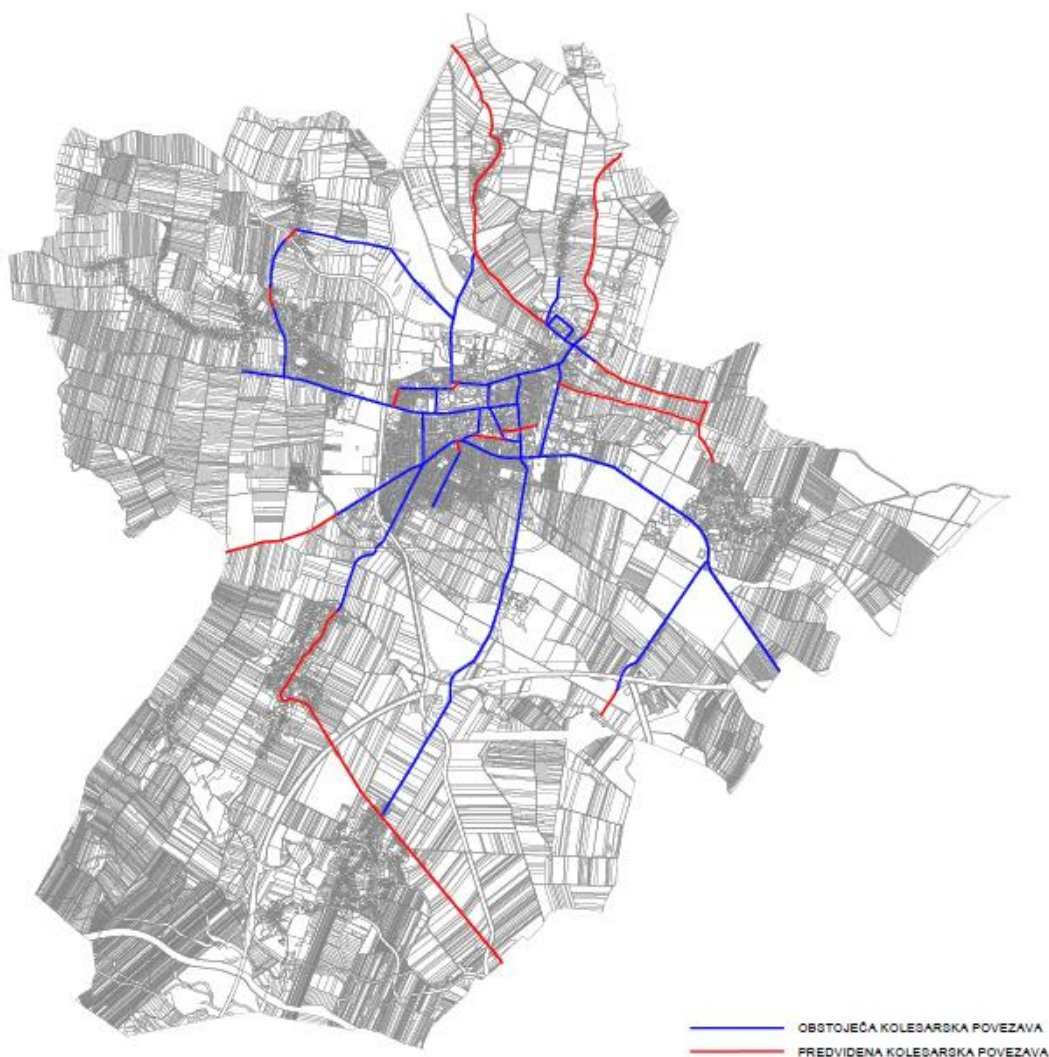
Za prometno ureditev v Murski Soboti je značilno, da obstaja občuteno ozko grlo na Lendavski ulici, kjer je pretočnost (če je ta pokazatelj »nečesa dobrega«) ovirana v smeri vzhod-zahod. Zemljevid prikazuje obstoječe in načrtovane ceste in železnice.



Slika 13: Prikaz načrtovane prometne ureditve (Urbanistični načrt mesta Murska Sobota – 2014)

### 7.3.2 Ponudba kolesarskega omrežja

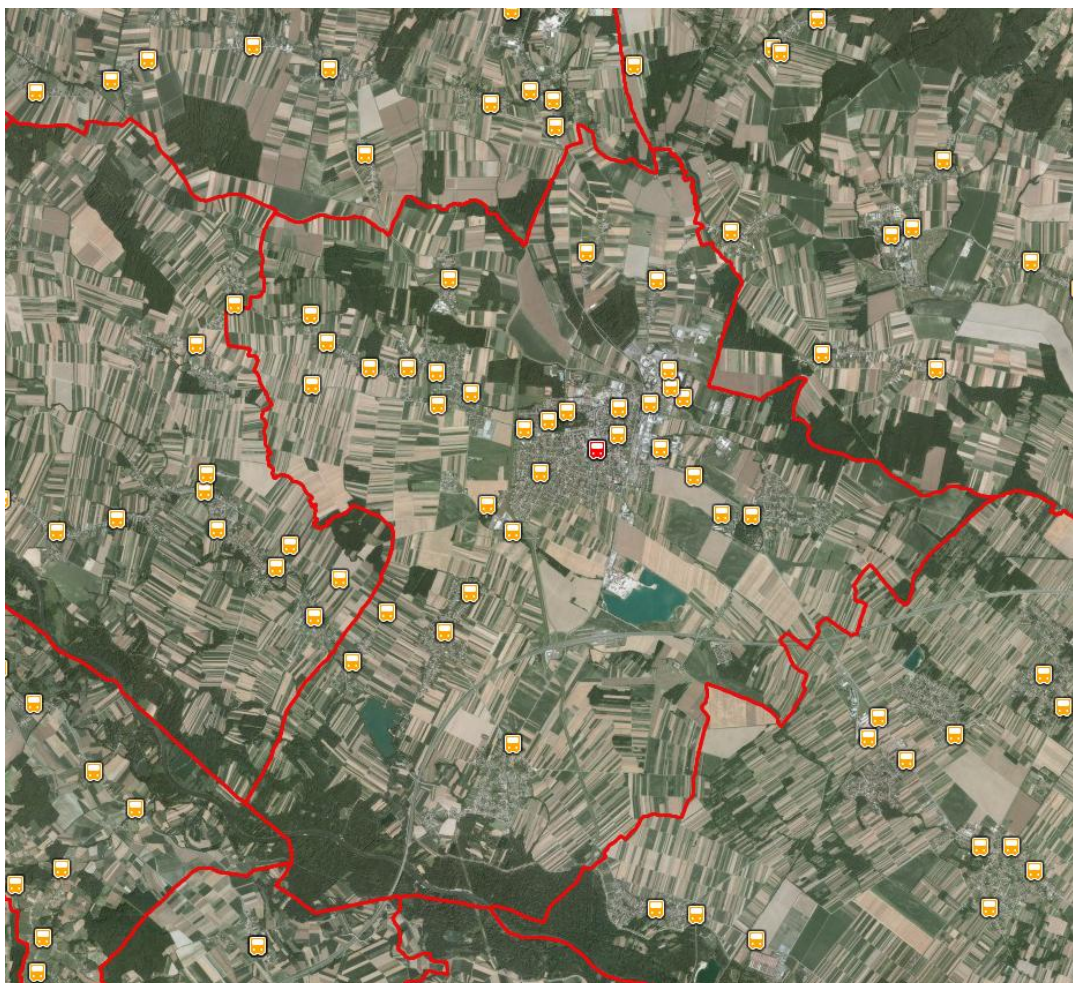
Mestna občina Murska Sobota ima izgrajeno omrežje kolesarskih stez in poti v dolžini 21,4 km in omrežje pešpoti. S ciljem vzpostavitve kakovostnega kolesarskega omrežja si Mestna občina Murska Sobota kot regijsko središče prizadeva povezati se z vsemi primestnimi naselji in ostalimi občinami, ki mejijo na mestno občino Murska Sobota. Današnje omrežje kolesarskih stez omogoča prevoz s kolesom skozi mestno središče, obisk obeh večjih trgovskih centrov na obrobju mesta (BTC in Maximus) in na novo zgrajenega trgovskega centra Hofer na Kroški ulici. Urejene so kolesarske povezave s primestnimi naselji, kot so Bakovci, Černelavci, Krog, Rakičan (Splošna bolnišnica Murska Sobota), Polana in Veščica, ob obstoječih kolesarskih povezavah pa je bilo postavljenih skupaj osem privlačnih kolesarskih postajališč z vso pripadajočo opremo (klopi, nabiralnik s promocijskimi zloženkami, informativne table, koši za smeti itd.). Zemljevid prikazuje obstoječe in načrtovane kolesarske povezave.



Slika 14: Obstoječe (z modro) in predvidene (z rdečo) kolesarske povezave

### **7.3.3 Ponudba javnega potniškega prometa**

Če analiziramo javni potniški promet na območju Mestne občine Murska Sobota in se pri tem osredotočimo samo na avtobusni promet, je mogoče ugotoviti, da so prisotne linije medkrajevnega linijskega prevoza in mestnega avtobusnega prevoza, ki jih izvaja prevoznik Avtobusni promet Murska Sobota, d. d.. Medkrajevni linijski prevoz potnikov se izvaja iz smeri sosednjih občin. Na območju občine je lociranih triintrideset postajališč, kjer lahko potniki vstopijo ali izstopijo.



Slika 15: Prikaz avtobusnih postajališč medkrajevnega linijskega prevoza na območju Mestne občine Murska Sobota  
(vir: Geopedia, 30. 8. 2016)

### **Mestni avtobusni promet**

Medkrajevni linijski prevoz potnikov dopolnjuje mestni avtobusni promet, ki je bil uveden leta 2007 – najprej linija Sobočanec I in s 1. septembrom 2014 še linija Sobočanec II. V okviru slednje se je do naselja Nemčavci prav tako podaljšala linija I. Z mestnim prevozom so bile uvedene brezstične kartice, ki so jih prejela vsa gospodinjstva s stalnim prebivališčem v Mestni občini Murska Sobota. Vsi osnovnošolski otroci lahko uporabljajo mestni prevoz ob predložitvi šolske izkaznice, prav tako lahko prevoz koristijo gibalno in senzorno ovirane osebe. Dijaki prevzamejo kartice na šoli in jih ob zaključku šolanja vrnejo. Ostali uporabniki, ki niso občani Mestne občine Murska Sobota, prevoz plačajo, pri čemer cena vozovnice znaša 0,50 EUR. Vsako gospodinjstvo lahko kupi dodatno kartico. S pomočjo omenjene mestne kartice je mogoče uporabljati tudi primestno linijo, ki poteka od trgovskega centra Maximus, mimo centra poklicnih šol in zdravstvenega doma do avtobusne postaje v Murski Soboti in do bolnišnice v Rakičanu.<sup>7</sup>

V letu 2015 je bila razširjena tudi primestna avtobusna linija med Bakovci, Mursko Soboto in Moravskimi Toplicami, ki je za občane polovično subvencionirana.

<sup>7</sup> Povzeto po: <http://www.murska-sobota.si/mestni-avtobus-sobo%C4%8Danec>, 30. 8. 2016

### **Mestna linija Sobočanec I**

Linija Sobočanec I poteka od Prežihove ulice, prek avtobusne postaje in trgovskega centra BTC do naselja Nemčavci in nazaj v obratni smeri. Pri tem zajema naslednja postajališča: Prežihova ulica, Ulica Štefana Kuzmiča, Ulica Mikloša Kuzmiča I, Ulica Mikloša Kuzmiča II, Ulica Zorana Velnerja, Koroška ulica, Tomšičeva ulica I, Tomšičeva ulica II/dijaški dom, Trstenjakova ulica I/trgovina, Trstenjakova ulica II/OŠ III, Avtobusna postaja Murska Sobota, Slovenska ulica I/Blagovnica, Slovenska ulica II/MOMS, Lendavska ulica I, trgovina Lidl, Ekonomska šola, BTC, Nemčavci kapela in BTC.

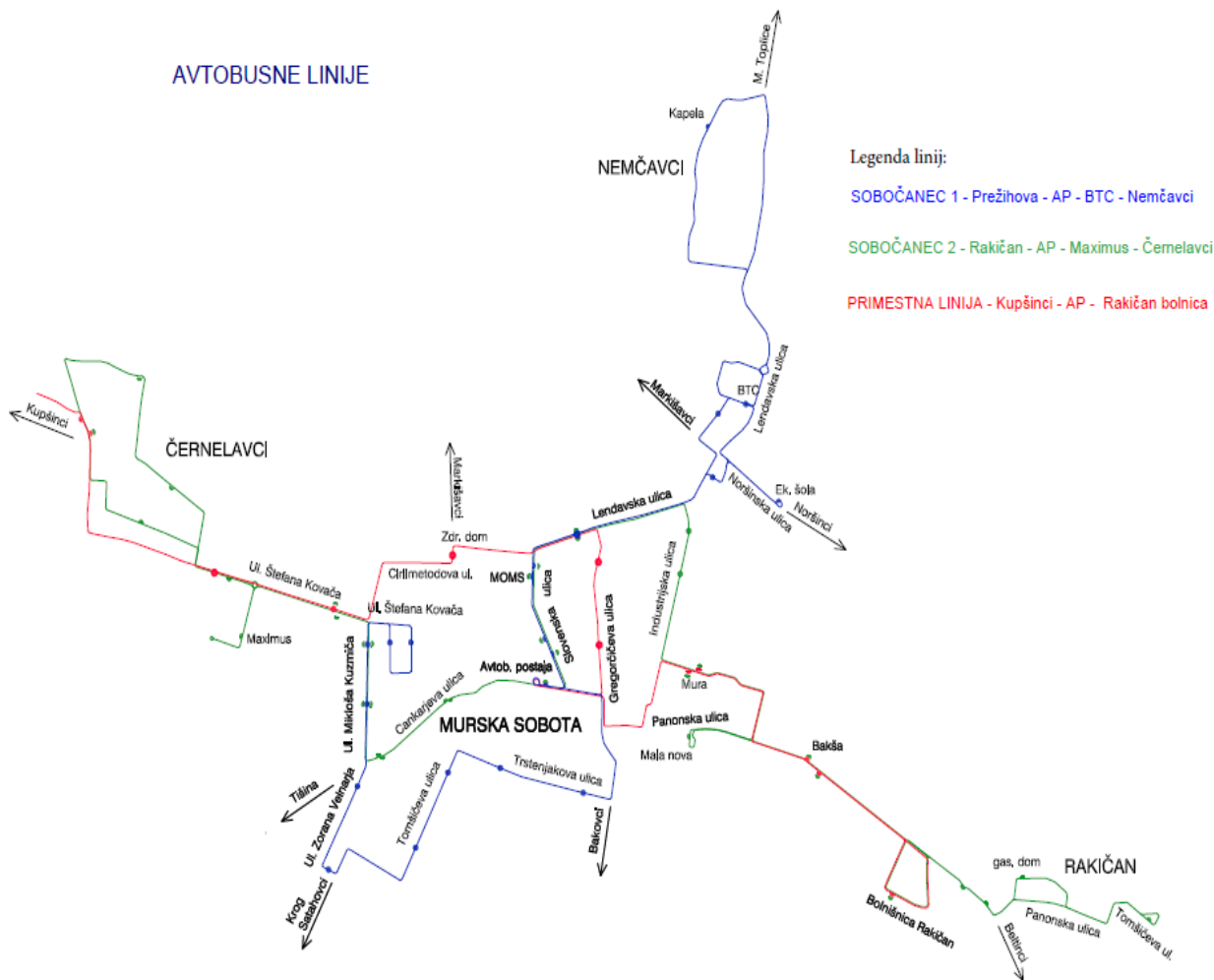
Ob delavnikih se izvajajo prevozi na vsakih 60 minut z začetkom ob 6.27 s Prežihove ulice in obratujejo vse do 20.28. Ob sobotah se izvajajo prevozi od 8.27 do 13.28. V času poletnih počitnic, od 1. 7. 2016 do 31. 8. 2016 velja spremenjen vozni red, v okviru katerega se ob delavnikih izvajajo naslednje vožnje: 7.27, 9.27, 11.27, 13.27 in 15.27 ter ob sobotah: 7.27, 9.27 in 13.27.

### **Mestna linija Sobočanec II**

Linija Sobočanec II poteka od Rakičana, prek avtobusne postaje v Murski Soboti in trgovskega centra Maximus do Černelavcev in nazaj v obratni smeri. Pri tem zajema naslednja postajališča: Rakičan Gmajna, Rakičan GD, Rakičan, Rakičan bolnišnica, Murska Sobota Bakša, Murska Sobota MOL, Murska Sobota Mercator, Murska Sobota Pomurske mlekarne, Murska Sobota Industrijska ulica, Lendavska ulica I, Slovenska ulica II/MOMS, Slovenska ulica I/Blagovnica, Murska Sobota Avtobusna postaja, Murska Sobota Polanič, Ulica Mikloša Kuzmiča II, Ulica Mikloša Kuzmiča I, Murska Sobota CPŠ, Maximus, Černelavci Liškova ulica, Černelavci AP, Černelavci Lendavska ulica, Černelavci Dolga ulica in Maximus.

Ob delavnikih se izvajajo prevozi na vsakih 60 minut z začetkom, enako kot Sobočanec I, ob 6.27 iz Rakičana in obratujejo vse do 16.29. Ob sobotah se izvajajo prevozi od 7.27 do 13.29, prav tako v 60-minutnih intervalih. V času poletnih počitnic velja spremenjen vozni red, in sicer ob delavnikih z začetkom ob 6.30 in do 14.30 ter ob sobotah s 120-minutnim intervalom z vožnjami ob 8.30, 10.30 in 12.30.

## AVTOBUSNE LINIJE



Slika 16: Potek linij javnega mestnega prometa v Murski Soboti  
(vir: <http://www.apms.si>, 30. 8. 2016)

### 7.3.4 Ostalo

V zadnjih letih je Mestna občina Murska Sobota dvignila ponudbo avtomobilu alternativnih oblik prevoza z uvedbo:

- »carsharing« sistema (vzpostavljena tri postajališča z elektropolnilnicami in na voljo trije električni avtomobili za izposajo),
- »bikesharing« sistema (vzpostavljeni dve postajališči s kolesi za izposajo – Soboški biciklin),
- »Park and Ride« sistema (vzpostavljeno parkirišče za potrebe sistema »parkiraj in se pelji« v Rakičanu).

Mestna občina Murska Sobota je v letu 2016-2017 izvedla tudi javni urbanistični natečaj za prenovo mestnega središča, kjer se je umiril promet z uvedbo tako imenovanega skupnega prometnega prostora (»shared space«).

## 8 Scenarij razvoja

V preteklosti sta se pojavljala dva prevladujoča pristopa k načrtovanju prometa:

- **prilagoditveni pristop**, kjer ponudbo poskušamo prilagoditi povpraševanju; ko se pojavijo ozka grla na cestnem omrežju, jih odpravljamo z dvigovanjem kapacitet. Takšno politiko prepoznamo po širjenju mestnih vpadnic, gradnji parkirnih hiš, večanju kapacitet križišč in optimiranju semaforne mreže na edini (!) kriterij »pretočnost osebnih vozil« itd.;
- **restrikcije za osebne avtomobile**, tako imenovane »**alternativne prometne politike**«, ki so, vsaj v Sloveniji, vedno ostajale samo na papirju, saj so »pretiravale« z omejevanjem avtomobilskega prometa in zanemarjale ekonomska tveganja slabe dostopnosti lokacij, kratkoročna ekonomska tveganja odmiranja mestnih središč in tudi dnevno politično realnost.

Oba zgoraj skicirana načina nista sprejemljiva za nek uresničljiv celostni in trajnostni prometni razvoj v prihodnje, tudi ne za Mursko Soboto z okolico. Predlaga se iskanje tako imenovanega »**trajnostnega kompromisa**«. Ta je možen samo z diferenciranim pristopom, ko za določena območja, določene načine potovanja, določene namene potovanj in določene socialne skupine iščemo sprejemljivo obliko mobilnosti. Ob tem se sprašujemo, kje so meje, ko se mora želja neke skupine uporabnikov uskladiti ali tudi umakniti neki drugi želji.

Na delavnici, izvedeni dne 7. 12. 2016, so udeleženci izbirali med scenariji razvoja prometa v Mestni občini Murska Sobota v prihodnosti. Predstavljeni so bili trije scenariji:

### **1. »Po starem«, a s sodobnejšimi projektantskimi pristopi:**

- prijaznejša križišča/krožišča (za invalide, kolesarje, režimi za pešce itd.),
- obvoznice »DA«, a reducirati kapacitete;
- »vzdrževati« avtobusni prevoz;
- osebni avto naj ostaja dominanten (tudi v smislu proračunskih sredstev).

### **2. Enakovredne možnosti:**

- intenzivnejše investiranje v javni potniški promet, pešpoti in kolesarske steze;
- obvoznice ponovno preigrati,
- osebni avto se ne preganja, a se ga »sili« v prijaznost (cone 30 km/h, skupna raba) in povabi k »blagajni« (dvig cen parkiranja, širjenje modrih con),
- prerazporejanje proračunskih sredstev.

### **3. Mesto »brez avtomobila«:**

- še intenzivnejše investiranje v javni potniški promet, pešpoti in kolesarske steze,
- opustitev tistih širitvev cest, kjer je proces še reverzibilen,
- širijo se pešcone, dvig cen parkiranja, širjenje modrih con,
- prerazporejanje proračunskih sredstev – *brez točke*.

Udeleženci so se z veliko večino (91 %) odločili za **drugi scenarij – enakovredne možnosti**.

## 9 Strateški cilji

Na osnovi zasnovane vizije in scenarija razvoja mobilnosti v Mestni občini Murska Sobota so bili zasnovani strateški cilji, katerih vrstni red temelji na prioriteto izpostavljenih izzivih in vrednotah prometnega načrtovanja. Osnova za postavljanje ciljev so merljive vrednosti osnovnih kazalnikov, ki jih je treba s celostnim prometnim načrtovanjem upoštevati.

Tabela 9: Strateški cilji razvoja mobilnosti v Mestni občini Murska Sobota

| No | STRATEŠKI CILJI                                                                                                                                                                                                                                                                               | KAZALNIKI                                                                                                                               |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Dvigniti privlačnost ožjega mestnega središča do leta 2022                                                                                                                                                                                                                                    | Zadovoljstvo uporabnikov (anketa)                                                                                                       |
| 2  | Omogočiti kakovostno dostopnost do vseh naselij v občini s pomočjo trajnostnih prometnih sistemov in načinov do leta 2030<br>(zmanjšanje deleža potovanj z osebnimi avtomobili z motorjem z notranjim izgorevanjem za 10 % – izhodiščna vrednost 54 % v letu 2016 (vir: anketa v okviru CPS)) | Delež potovanj z osebnimi vozili z motorjem z notranjim izgorevanjem za vse namene potovanj                                             |
| 3  | Zagotoviti visoko raven prometne varnosti in zmanjšati število prometnih nesreč ter njihovih posledic do leta 2022<br>(izničiti število žrtev in prepoloviti število poškodovanih v prometnih nesrečah do leta 2022)                                                                          | Število smrtnih žrtev in poškodovanih v prometu                                                                                         |
| 4  | Uravnovežiti potovalne navade prebivalcev v občini do leta 2030 s povečanjem deleža okolju prijaznih načinov potovanj<br>(povečanje deleža hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa na skupaj več kot 55 % (izhodiščna vrednost 45 % v letu 2016 (vir: anketa v okviru CPS))          | Delež okolju prijaznih potovanj (peš, kolo in javni potniški promet)                                                                    |
| 5  | Zagotoviti mobilnost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih.                                                                                                                                                                 | Število prebivalcev, ki se ne more samostojno in varno gibati po mestu (anketa) in zadovoljstvo uporabnikov – ranljivih skupin (anketa) |

Kazalniki za izvedbo ukrepov, vključno s ciljnim vrednostmi kratkoročnejših ciljev, so podrobneje opredeljeni v okviru posameznega strateškega stebra Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota.

Končne ciljne vrednosti je smiselno prilagoditi finančnim zmožnostim in potencialom občine.

Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti do sodobno organiziranega prometa v občini. Sklopi se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo, njihovi ključni lastnosti pa sta odmik od osredotočenosti na gradnjo infrastrukture ter usmeritev v naložbeno in okoljsko manj sporne, a hkrati učinkovitejše ukrepe. Na osnovi strateških ciljev so opredeljeni cilji po posameznih stebrih mobilnosti z natančneje opredeljenimi kazalniki za uresničitev ciljev.

Stebri razvoja Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota:

- Celovita promocija pešačenja,

- Celovita promocija kolesarjenja,
- Privlačen javni potniški prevoz,
- Izboljšanje motoriziranega prometa,
- Trajnostno načrtovanje mobilnosti.

## 10 Stebri razvoja Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota

Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti uresničevanja vizije trajnostnega prometnega sistema v občini. Poglavitno je, da so vsi strateški stebri med seboj povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev.



Slika 17: Strateški stebri Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota

### 10.1 Celovita promocija pešačenja

Hoja je najbolj naraven, demokratičen, zdrav in socialno pravičen način premikanja. Ne povzroča emisij in drugih vplivov na okolje, v primerjavi z drugimi prometnimi načini pa je prostorsko in infrastrukturno nezahtevna. Primerna je za krajše razdalje (do 2 km), kar se ujema z značilnostjo mestne zgradbe Murske Sobotice. Hoja je ključna, saj se tudi vse poti z avtomobilom in javnim prevozom začnejo in končajo z njo. Po izvedeni anketi je hoja tretji najpogostejši način premikanja v Murski Soboti.

Pri celostnem načrtovanju prometa je hoja tista, za katero moramo prednostno zagotoviti dobre razmere. Ta steber strategije je usmerjen v celovito promocijo hoje, ki bo zagotovila ponovno umestitev hoje med osnovne načine premikanja v mestu.

Ponovna umestitev hoje med enakovredne načine premikanja v mestu bo dosežena z nadgradnjo in vzdrževanjem obstoječih površin za pešce in vzpostavljanjem novih na račun drugih udeležencev v prometu, z zagotavljanjem dostopnosti za vse (tudi za gibalno in senzorno ovirane) ter z informiranjem in ozaveščanjem prebivalcev o pomenu in prednostih hoje.

### **10.1.1 Problemi pešprometa**

Hoja med prebivalci ni dovolj dobro prepoznana kot privlačen način potovanja na vsakodnevni kratkih poteh. Ugodni vplivi, ki jih ima hoja na zdravje, storilnost in okolje, niso prepoznani. Prav tako niso prepoznane urejene pešpoti in geografske značilnosti Mestne občine Murska Sobota, ki zaradi ravninske reliefne porazdelitve in uravnosti primestnih naselij omogočajo veliko večji delež opravljenih poti brez osebnih vozil. Zato vsakodnevna kratka potovanja temeljijo pretežno na osebнем motoriziranem prometu. K temu prispevata razpršenost delovnih mest v Mestni občini Murska Sobota ter razpršenost primestnih naselij in naselij v sosednjih občinah, iz katerih dnevno prihaja veliko število ljudi na delovna mesta v Mursko Soboto. Poleg tega od hoje odvračajo večja nakupovalna središča na obrobju mesta Murska Sobota, kar na eni strani negativno vpliva tudi na življenje v mestnem središču, saj se posledično manjše lokalne trgovine v središču mesta zaradi upadanja števila dnevnih obiskovalcev postopoma zapirajo (na primer trgovina Müller na Slovenski ulici), ljudje pa se odpravijo po nakupih iz mestnega središča v večje trgovske centre na obrobje mesta z osebnimi vozili. Med starejšimi odraslimi, ki se že srečujejo z različnimi zdravstvenimi težavami in omejenimi sposobnostmi, predstavlja težavo tudi dojemanje, koliko časa dejansko potrebujejo, da pridejo peš do neke točke v Mestni občini Murska Sobota.

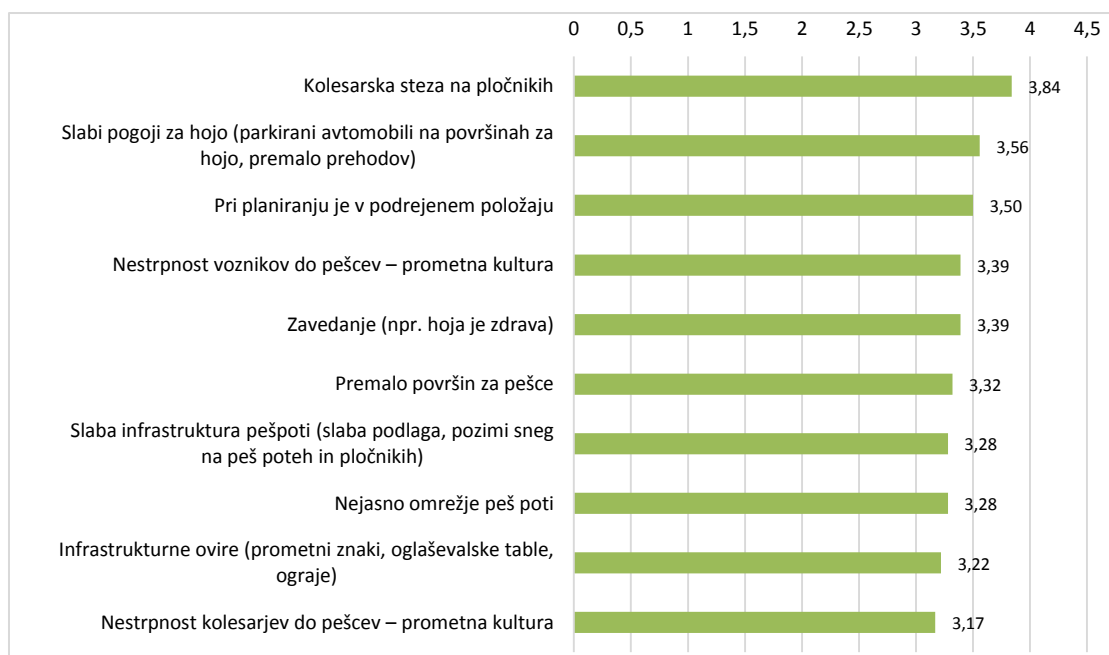
Na nekaterih mestih hojo ovirajo pomanjkljiva in neustrezno postavljena javna razsvetljava, preozke pešpoti, prekratki zeleni intervali za pešce v semaforiziranih križiščih, visoki robniki in slabo vzdrževane prometne površine. Prečkanje cest je marsikje težavno zaradi neprimerno umeščenih in manjkajočih prehodov za pešce, pomanjkljive horizontalne in vertikalne signalizacije ter zbledelih talnih označb. Med prepletanjem kolesarjev in pešcev na skupnih prometnih površinah obstajajo še vedno številne konfliktne točke.

Gost motorizirani promet na cestnih povezavah, kjer ni urejenih kolesarskih stez in pešpoti (motel Čarda Martjanci–Murska Sobota, Markišavci–Murska Sobota, Noršinci–Murska Sobota, Murska Sobota–Tišina, Krog–Satahovci, Bakovci–Krog, Bakovci–Dokležovje, Markišavci–Puconci, Černelavci–Polana itd.), krepi občutek ogroženosti in dodatno odvrača od hoje, kar je še posebej opazno tako pri starejših udeležencih v cestnem prometu kot med otroki in starši, ki imajo šoloobvezne otroke.

Tabela 10: Izbrani problemi pešprometa s terenskega ogleda

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Lokacija:</b><br/>Murska Sobota, železniška postaja,<br/>Ulica ob progi 1</p> <p><b>Opis problema:</b><br/>Iz smeri podhoda med Industrijsko ulico in Ulico ob progi manjka urejen in označen prehod za pešce.</p>                                                                                                                                                    |   |
| <p><b>Lokaciji:</b><br/>Murska Sobota, Osnovna šola III<br/>Murska Sobota, Trstenjakova ulica 73</p> <p><b>Opis problema:</b><br/>Urejene pešpoti, po katerih potekajo varne šolske poti, so slabo vzdrževane in na določenih mestih poškodovane. Prav tako prometno varnost znižujejo neustrezno postavljene ulične razsvetljave, ki omejujejo prostor, namenjen hoji.</p> |   |
| <p><b>Lokacija:</b><br/>Krog, Trubarjeva ulica 25</p> <p><b>Opis problema:</b><br/>Umeščeni in označeni prehodi za pešce nimajo spušenih robnikov, kar predstavlja težavo otrokom, starejšim odraslim, ljudem z omejenimi sposobnostmi in staršem z vozički.</p>                                                                                                            |  |

Rezultati spletne ankete so pokazali, da največji problem pešprometa v Mestni občini Murska Sobota predstavljajo kolesarske steze na pločnikih (glej grafikon v nadaljevanju). Nadalje so izpostavljeni slabi pogoji za hojo (kot parkirani avtomobili na površinah za pešce, premalo prehodov za pešce). Spletna anketa izpostavlja tudi neenakovreden položaj pešprometa pri načrtovanju in projektiranju. Problem predstavljata tudi nestrpnost voznikov avtomobilov do pešcev in nezavedanje ljudi, da je hoja zdrava. V Mestni občini Murska Sobota dodatni problem predstavljata še primanjkljaj površin za pešce in preslaba infrastruktura pešpoti (kot so slaba podlaga, zbledele oznake, pozimi neočiščene površine na pešpotih in pločnikih, slaba osvetlitev prehodov idr.). Manjši problemi pešprometa so vidni glede na nejasno omrežje pešpoti, infrastrukturne ovire na pešpotih (znaki, oglaševalske table, ograje) in nestrpnost kolesarjev do pešcev.



Graf 28: Problemi pešprometa v Mestni občini Murska Sobota

### 10.1.2 Vizija

Z načrtovano modernizacijo obstoječe cestne infrastrukture, izgradnjo manjkajočih pešpoti in prehodov za pešce, postavitvijo urbane opreme in turističnih informativnih panojev ter ureditvijo prometnovarnostne signalizacije se bodo zagotovili ključni pogoji za razvoj privlačne Mestne občine Murska Sobota. Zato je ključnega pomena, da se izgradnja novih pešpoti načrtuje v neposredni bližini kulturnozgodovinskih spomenikov, ob naravnih znamenitostih in gostinsko-turističnih objektih ter da se navežejo na obstoječe omrežje pešpoti. Na ta način bodo zagotovljene sklenjene in varne pešpovezave, ki bodo omogočale pogoje, da lahko večina prebivalcev velik del poti opravi peš. Z vzpostavitvijo novih in varnih pešpovezav bo Mestna občina Murska Sobota povečala privlačnost za vse prebivalce in obiskovalce:

- ustvarjeni bodo pogoji, da bo lahko večina prebivalcev mesta Murska Sobota velik del dnevnih poti opravila peš,
- hoja je zdrav način mobilnosti,
- hoja bo kot pomemben način potovanja prepoznana tudi v načrtovalskih procesih,
- prometne ureditve bodo prilagojene tudi za gibalno in senzorno ovirane prebivalce ter za starše z vozički,
- Murska Sobota bo prometno varna in v splošnem varna občina,
- poudarek pri načrtovanju bo posvečen otrokom in mladostnikom ter gibalno oviranim in starejšim prebivalcem.

Osnovni cilj tega stebra je povečati delež pešačenja in s tem prispevati k:

- zmanjšanju emisij ter drugih negativnih učinkov, ki jih povzroča motorizirani promet,
- povečati telesno aktivnost prebivalcev in s tem prispevati k boljšemu zdravju,
- zmanjšati stroške občanov za mobilnost.

Tabela 11: Cilji in kazalniki za pešpromet

| <i>Cilji pešprometa</i>                                                                                                | <i>Kazalniki</i>                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 20 % manj otrok, ki jih vozijo v šolo oziroma v vrtec z avtomobilom, do leta 2022                                      | Delež potovanj v šolo, ki se opravijo peš                                         |
| Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo                                                            | Delež infrastrukture, prilagojene osebam z zmanjšano mobilnostjo v ožjem središču |
| 15-odstotno povečanje površin za pešce do leta 2022                                                                    | Delež površin in območij za pešce                                                 |
| 15-odstotno povečanje deleža hoje do leta 2022                                                                         | Delež potovanj na delo, ki se opravijo peš                                        |
| Izboljšanje prometne varnosti – nič smrtnih žrtev med pešci ter zmanjšanje težje in lažje poškodovanih za 50 % do 2022 | Število lažje/težje poškodovanih in umrlih pešcev v prometnih nesrečah            |
| Skrajšanje poti do železniške in avtobusne postaje                                                                     | Število kilometrov novih pešpovezav                                               |
| Povečanje osvetlitev pešprehodov in pešpoti do leta 2022                                                               | Delež osvetljenih pešprehodov in pešpoti                                          |

### 10.1.3 Ukrepi

S ciljem povečanja deleža pešcev v Mestni občini Murska Sobota in izboljšanja dostopnosti peš je treba načrtovati dodatne površine, namenjene prometu pešcev. Obstoječe omrežje pešpoti je treba modernizirati. V okviru modernizacije obstoječih pešpoti je na posameznih mestih v občini treba zagotoviti dodatne varne in označene prehode čez cesto, podaljšati zelene intervale za varen prehod pešcev v semaforiziranih križiščih, postavitev dodatnih semafornih glav s prikazom dolžine trajanja zelenega pasa v obstoječih semaforiziranih križiščih in območjih umirjenega prometa, kjer se razvijajo velike hitrosti in kjer zaradi prostorske stiske ni možna ureditev pešpoti, izvesti ukrepe za dodatno umirjanje prometa (zožitev voznih pasov, omejitev hitrosti na 30 km/h, postavitev stacionarnih radarjev itd.). Prav tako je pred prehodi za pešce v bližnji in daljni okolici osnovnih šol treba na obeh straneh v širini prehoda zagotoviti čakalne površine za pešce in ljudi s posebnimi potrebami, znižati robnike na obstoječih prehodih za pešce in ob stopnicah, ki vodijo v posamezne javne institucije, urediti klančine pred vhodi in dvigala znotraj javnih institucij (center za socialno delo, zdravstveni dom, mestna občina, upravna enota itd.). S ciljem povečanja deleža prihodov šoloobveznih otrok v osnovne šole peš je treba načrtovati in urediti varne šolske poti, ki bodo med starši šoloobveznih otrok in zaposlenimi v osnovnih šolah prepoznane kot zanesljive in varne. Z izgradnjo manjkajočih odsekov pešpoti ter ureditvijo dodatnih varnih in označenih prehodov za pešce se bo obstoječe omrežje pešpoti povežalo, posledično se bosta povečali varnost pešcev in dostopnost do nekaterih pomembnejših točk v Mestni občini Murska Sobota.

Možni ukrepi za izboljšanje pogojev za hojo so možni na naslednjih področjih:

#### **Dograditev pešomrežja in preureditev pešpovršin:**

- izdelava zasnove pešomrežja in javnih površin;
- določitev in vzpostavitev določenih manjkajočih pešpovezav (poti, bližnjice (že deloma shojene) ipd.) – prioriteto do javnih ustanov, šolskih poti in poti do vrtcev,

bolnice, zdravstvenih domov in domov za upokojence, do avtobusnih postajališč ter avtobusne in železniške postaje;

- vzpostavitev pločnikov in pešpoti ali njihovih razširitev ali drugo ustrezno vodenje pešcev (pasovi, talne označbe, poti ipd.) v mestu in v središčih ostalih naselij ter zgostitev prehodov za pešce, ukinitvev parkiranja na pločnikih ipd.;
- v središču mesta ureditve podrediti pešprometu (trge nameniti prvenstveno pešcem, jih opremiti programsko in z urbano opremo, delno zasaditi, po možnosti zgostiti prehode za pešce in ipd.);
- povečanje privlačnosti ulic kot javnih površin predvsem v stanovanjskih soseskah (izvedba ukrepov umirjanja prometa, dodatni prostori na ulici z urbano opremo, igrali, zasaditve ipd. (ki delujejo tudi kot ukrep umirjanja prometa), robni pasovi za pešce, dvignjeni prehodi za pešce, urejanje žive meje javnih in zasebnih ustanov);
- konkretnije izgraditi/obnoviti kakovostne pešpovezave ali mešane površine s kolesarji:
  - s smeri severozahoda (območje Ciril Metodove ulice, Kopališke ulice, Razlagove ulice, OŠ I itd.) poteka taka povezava prek mestnega parka (severozahodni in jugozahodni vhod v park) do Trga zmage;
  - s smeri zahoda (območje Prešernove ulice, ulic obeh Kuzmičev, Kopitarjeve ulice itd.) – na novo vzpostaviti »zeleni« diagonalni čez gosto naseljeno območje blokovega naselja na Kocljevo ulico (določeni odseki te diagonale so že shojeni s »slonovimi« – stihijskimi potmi);
  - s smeri jugozahoda (območje dela »Turopolja«, Hoferja, zahodnega dela Tomšičevega naselja) – po Kajuhovi, Kološevi in Tomšičevi ulici na Cankarjevo ulico;
  - iz osrednjega južnega dela mesta (vzhodni del Tomšičevega naselja, območje ulic med Trstenjakovo in Žitno oziroma Južno ulico ter območje Rožnega naselja itd.) – po vpeljani množično uporabljani osi od trgovine na Trstenjakovi ulici, po ulici Rožnega naselja, prek Cankarjeve ulice in po vzhodni strani kompleksa »Družbene prehrane« do knjižnice;
  - s smeri vzhodnega območja Trstenjakove ulice, OŠ III, Mladinske ulice in Ivanocijevega naselja – po Mladinski ulici do hotela Diana;
  - s smeri jugovzhoda (območje ulic za progo in pokopališčem) – po novem podhodu in stezah podvoza;
  - s smeri vzhodno od središča (Partizanska ulica, Ulica ob progi) – ob manj prometnem vzhodnem delu Ulice Staneta Rozmana in ob Ulici arh. Novaka;
  - s smeri severa in severovzhoda je pomembno ohraniti povezavo z Markišavske, prek kompleksa Veterinarske postaje in mosta čez Puconski potok do krožišča na Lendavski;
  - ob glavnih vpadnicah v mesto: ob Tišinski cesti – nadaljevanje že izgrajene dvosmerne steze s smeri Pušče do razbremenilnega kanala, z izgradnjo novega mostu čez kanal in nadaljevanjem obojestranske kolesarske steze v smeri središča ter v nadaljevanju še po severni (manjkajoči) strani Cankarjeve ulice do krožišča pred podvozom pod progo; ob Markišavski ulici od Kopališke do Merkurja; ob

Noršinski ulici od Ekonomske šole proti Noršincem; ob Lendavski ulici od krožišča pri BTC-ju do prečkanja obstoječe steze iz Nemčavec za Martjance in Moravske Toplice;

- nadaljnje urejanje rekreacijskih poti in pešpovezav na obrobju mesta in v odprtem prostoru okrog mesta:
  - ob Ledavi od Polane do Rakičana;
  - ob in prek Fazanerije in parka;
  - na nasipu razbremenilnega kanala;
  - obstoječe poti prek kmetijskih površin južno in vzhodno od mesta z navezavami na ureditve ob soboškem jezeru, letališčem in gradom Rakičan, vključno z ustreznimi zunajnivojskimi prečkanji (v kombinaciji s traktorsko stezo) predvidenih obvoznic itd.

#### **Umirjanje prometa in šolska območja:**

- izvedba pilotnega območja v izbranem delu mesta Murska Sobota kot območja prijaznega prometa (vključno s smernicami za načrtovanje);
- umirjanje prometa na šolskih poteh v občini in ureditev varnih dostopov do vhodov šol (lahko tudi v okviru mobilnostnih načrtov za osnovne in srednje šole).

#### **Ureditev javnih površin:**

- priprava predloga enovite, skladne urbane opreme za urejanje javnega prostora v naseljih občine;
- opremljanje obstoječe in predvidene pešpoti ter javne površine (npr. trgi z urbano in drugo opremo (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, druga oprema), drevesi za senco, javno razsvetljavo (skladno s predpisi o svetlobnem onesnaževanju)), izvajanje raznih prostorskih intervencij, umeščanje dodatnih aktivnosti z različnih področij in za različne starostne skupine, obnova fasade ob pomembnih pešpoteh in javnih površinah;
- urejanje in opremljanje javnih zbiralšč (manjše javne površine, običajno v središčih manjših naselij, ki so urejene kot trg in delno kot zelena površina ter ustrezno opremljene (klopi, drevesa za senco, pitnik, razsvetljava, manjša igrala, znamenja ipd.)) ter po možnosti naveza le-teh na javno omrežje.

**Odprava ovir za funkcionalno gibalno in senzorno ovirane osebe ter za starše z vozički v središčih naselij v Mestni občini Murska Sobota in na najpomembnejših pešpovezavah v občini ter z dodatnimi ureditvami skrajšati poti v središču mesta za gibalno ovirane osebe. Tako bi s študijo odprave arhitektonskih ovir identificirali lokacije za izboljšave, kot na primer:**

- z nivojsko prijaznejšo povezavo glavnega vhoda na pokopališče z velikim, slabo dostopnim in zato premalo izkoriščenim parkiriščem ob Industrijski ulici, z ureditvijo dodatne brvi za pešce ob vzhodnem portalu železniškega nadvoza v istem nivoju, kot sta parkirišče in vhodni plato pokopališča;
- z manjšimi nivojskimi korekcijami podhoda z Bakovske ulice pri vzhodnem dostopu;
- s prijaznejšo pešpovezavo med parkiriščem in vhodom v bolnišnico;
- odprava fizičnih ovir z ustreznimi poglobitvami robnikov pri pločnikih ob križiščih in z ureditvijo klančin za invalidske in otroške vozičke, kjer to še ni urejeno (na celotni širini prehodov) ipd.

**Spodbujanje javnih ustanov (zavodov) in podjetij**, ki panožno zaposlujejo večje število zaposlenih, ki bi na/iz dela lahko hodili peš ali uporabljali kolo, k izdelavi mobilnostnih načrtov javnih zavodov – to lahko pomembno prispeva k spremembi vzorca mobilnosti.

**Izvajanje mehkih ukrepov** za povečanje privlačnosti hoje na vsakodnevni kratkih poteh in ozaveščanje prebivalcev o pozitivnem vplivu hoje na zdravje posameznika in družbe. Vsakoletno izvajanje aktivnosti, kot so Evropski teden mobilnost, Prometna kača, Peški bus, Varna pot itd.

**Dvig kulture obnašanja kolesarjev in voznikov** do pešcev, in obratno, s ciljem dviga tolerance v prometu (predvsem v prijazni coni).

### 10.1.4 Akcijski načrt

Tabela 12: Akcijski načrt predlogov ukrepov stebra Celovita promocija pešačenja

| CELOVITA PROMOCIJA PEŠAČENJA |                                                             |                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                         |                          |             |                                   |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-------------|-----------------------------------|
| Št. ukrepa                   | Ukrep                                                       | Cilj                                                                                                                | Opis ukrepa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Finančno vrednotenje (EUR)                                                                              | Odgovornost              | Rok izvedbe | Možni viri financiranja           |
| 1.1                          | Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo | Izboljšanje dostopnosti ranljivih skupin prebivalcev<br>Povečanje deleža pešačenja<br>Izboljšanje prometne varnosti | Odprava ovir za funkcionalno gibalno in senzorno ovirane osebe ter za starše z vozički v središčih naselij v mestni občini Murska Sobota in na najpomembnejših pešpovezavah v občini ter z dodatnimi ureditvami skrajšati poti v središču mesta za gibalno ovirane osebe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Študija (3.000 EUR)<br>Izvedba (do 10.000 EUR/leto)                                                     | MOMS                     | 2022        | Proračun občine, državna sredstva |
| 1.2                          | Povečanje površin za pešce                                  | Povečanje deleža pešačenja                                                                                          | Vzpostavitev pločnikov in pešpoti ali njihovih razširitev ali drugo ustrezno vodenje pešcev (pasovi, talne označbe, poti ipd.) v mestu in središčih ostalih naselij ter zgostitev prehodov za pešce, ukinitve parkiranja na pločnikih ipd. – trge nameniti prvenstveno pešcem<br>Investicija v preureditev Slovenske ulice in ožjega mestnega središča                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 10.000 EUR/leto<br>2,5 milijona EUR (1. faza)<br>1,5 milijona EUR (2. faza) (prenova mestnega središča) | MOMS/<br>(mehanizem CTN) | 2022        | Proračun občine, državna sredstva |
| 1.3                          | Izboljšanje infrastrukture za hojo                          | Izboljšanje prometne varnosti<br>Povečanje deleža pešačenja<br>Skrajšanje poti (mesto kratkih razdalj)              | Izdelava zasnove pešomrežja in javnih površin<br>Dopolnitve načrtov varnih poti v šolo, bolnico, zdravstveni dom, dom za upokojence, do avtobusnih postajališč, avtobusne postaje in železniške postaje<br>Zagotovitev dodatnih neposrednih in varnih povezav (vključno s proučitvijo možnosti vzpostavitve novih pešpovezav in prehodov za pešce)<br>Določitev in vzpostavitev določenih manjkajočih pešpovezav (poti, bližnjice (že deloma shojene) ipd. Prioritetno do javnih ustanov, šolskih poti in poti do vrtcev, bolnice, zdravstvenih domov, domov za upokojence, avtobusnih postajališč ter avtobusne in železniške postaje | Študija (3.000 EUR)<br>Izvedba 400.000 EUR (pločniki)                                                   | MOMS, DRI                | 2022        | Proračun občine, državna sredstva |
| 1.4                          | Občinske smernice za načrtovanje v                          | Izboljšanje prometne varnosti                                                                                       | Občinske infrastrukturne smernice za načrtovanje                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Študija                                                                                                 | MOMS                     | 2018        | Proračun občine,                  |

## CELOVITA PROMOCIJA PEŠAČENJA

| Št. ukrepa | Ukrep                                                       | Cilj                                                           | Opis ukrepa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Finančno vrednotenje (EUR)                       | Odgovornost | Rok izvedbe | Možni viri financiranja                                         |
|------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-------------|-------------|-----------------------------------------------------------------|
|            | prijazni coni                                               | Povečanje deleža pešačenja                                     | prometnih površin, prioriteto namenjenim pešcem, vključno z načrtovanjem mešanih površin po principu »skupnega prostora«<br>Upoštevana sprememba prioritete: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in šele nato osebni avtomobil                                                                                                                                | (3.000 EUR)                                      |             |             | državna sredstva, sredstva Evropske unije                       |
| 1.5        | Osvetlitev pešpoti in prehodov                              | Izboljšanje prometne varnosti                                  | Izdelava načrta osvetlitve pešpoti, vključno s smiselno uvedbo pametne razsvetljave<br>Širjenje osvetljenih površin pešprometa                                                                                                                                                                                                                             | Študija (5.000 EUR)<br>Izvedba (10.000 EUR/leto) | MOMS, DRI   | 2017-2022   | Proračun občine, državna sredstva                               |
| 1.6        | Postavitev urbane opreme                                    | Izboljšanje kakovosti pešpovršin<br>Povečanje deleža pešačenja | Opremiti obstoječe in predvidene pešpoti ter javne površine z enovito urbano opremo (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, drevesi za senco, dodatne aktivnosti z različnih področij in za različne starostne skupine itd.)                                                                | Izvedba (50.000 EUR)                             | MOMS        | 2017-2022   | Proračun občine, državna sredstva, sredstva Evropske unije, CTN |
| 1.7        | Izvajanje ukrepov na področju ozaveščanja in promocije hoje | Izboljšanje prometne varnosti<br>Povečanje deleža pešačenja    | Izvedba aktivnosti za posamezne ciljne skupine (najmlajše, šolarje, starejše prebivalce, zaposlene itd.), tudi z natečaji in nagradami, predvsem z argumenti zdravstvene koristi in na temo varnega pešačenja (pravila, odsevniki) ter preživljanja prostega časa (vključevanje lokalnih turističnih, športnih in podobnih društev v izvajanje aktivnosti) | Izvedba (5.000 EUR/leto)                         | MOMS, MZL   | 2017-2022   | Proračun občine, sredstva Evropske unije                        |
| 1.8        | Izdelava mobilnostnih načrtov v javnih zavodih in podjetjih | Povečanje deleža hoje                                          | Vzpostavitev načrtov za varno pešačenje zaposlenih in obiskovalcev do javnih zavodov in podjetij                                                                                                                                                                                                                                                           | Študija (3.000 EUR)                              | MOMS, MZL   | 2022        | Proračun občine, državna sredstva, sredstva Evropske unije      |
| 1.9        | Izdelava mobilnostnih načrtov v osnovnih in srednjih šolah  | Zmanjšanje števila otrok, ki jih starši vozijo z avtomobilom   | Vzpostavitev načrtov za varno pešačenje šolajočih se                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Študija (3.000 EUR)                              | MOMS, MZL   | 2022        | Sredstva Evropske unije, državna in lastna sredstva             |

## 10.2 Celovita promocija kolesarjenja

### 10.2.1 Problemi kolesarjenja

V občini prevladujejo motorizirani udeleženci v cestnem prometu. Promet kolesarjev se odvija delno po kolesarskih stezah, delno po cestah in pešpoteh. Ključna ovira za povečanje privlačnosti kolesarjenja v Mestni občini Murska Sobota je delno izgrajena kolesarska infrastruktura. Kljub številnim na novo izgrajenim odsekom kolesarskih stez je obstoječe omrežje kolesarskih stez še vedno nepovezano v celoto, kar omogoča varno kolesarjenje le na nekaterih krajših in posameznih daljših odsekih, ki pa kolesarje ponovno preusmeri nazaj na vozni pas ceste. Taki prehodi in prepletanja med različnimi prometnimi sistemi so nepredvidljivi in nevarni, zato se kolesarji raje odločijo za nadaljevanje poti po pešpoti, če ta obstaja v nadaljevanju poti. Dostopnost šol in drugih javnih institucij je za kolesarje omejena, manj privlačna in velikokrat tudi nevarna, saj so poteke kolesarskih stez in njihove krivine na nekaterih odsekih in prehodih čez cesto izvedeni v ostrih zavojih in predstavljajo nevarnost padca med vožnjo. Prav tako manjka ustrezna kolesarska infrastruktura v neposredni bližini osnovnih in srednjih šol ter vrtcev, na primer pokrite kolesarnice za varno shranjevanje in parkiranje koles. Zato se pojavljajo primeri parkiranja in zaklepanja koles tako na stopniščne ograje pri vseh vstopih v šole in vrtce kot na jeklene drogove, s katerih visijo šolske zastave. Kolesarski podstavki in stojala na javnih površinah so neprivlačni, slabo vzdrževani in zaradi zamaknjenosti od vhodov velikokrat neopazni za obiskovalce.

Na javnih površinah in izredno frekventnih mestnih ulicah ter v nekaterih primestnih naseljih ni možno zaslediti večjih urejenih pokritih kolesarnic, ki bi izboljšale podobo mesta oziroma naselja in omogočale hitrejšo dostopnost do nekaterih pomembnejših institucij.

Tabela 13: Izbrani problemi kolesarskega prometa – s terenskega ogleda (2016)

**Lokacija:**

Murska Sobota, Cankarjeva ulica 13

**Opis problema:**

Vzdolž Cankarjeve ulice v smeri Gasilskega doma Murska Sobota manjka odsek kolesarske steze, zato se promet kolesarjev preusmeri na cesto, kjer se zaradi prepletanja in križanja različnih prometnih sistemov ustvarjajo številne konfliktno točke.

**Lokacija:**

Murska Sobota, Tišinska ulica 29a

**Opis problema:**

Nepovezano omrežje kolesarskih stez na povezavi Murska Sobota–Tišina (priključek na naselje Satahovci) omogoča varno kolesarjenje le na posameznih krajših odsekih, ki pa kmalu kolesarje preusmerijo nazaj na vozišče in z vožnjo nadaljujejo po cesti. Gre za eno izmed glavnih mestnih vpadnic z veliko gostoto prometa, kjer prihaja do prepletanj različnih prometnih sistemov, in zaradi vodenja prometa kolesarjev po cesti tudi do številnih konfliktnih točk.



**Lokacija:**

Murska Sobota, Mestno pokopališče

**Opis problema:**

Kolesarska stojala ob mestnem pokopališču so neprivlačna, saj ne omogočajo varnega shranjevanja in parkiranja koles. Prav tako niso pokrita in zaščitena pred vremenskimi vplivi.

**Lokacija:**

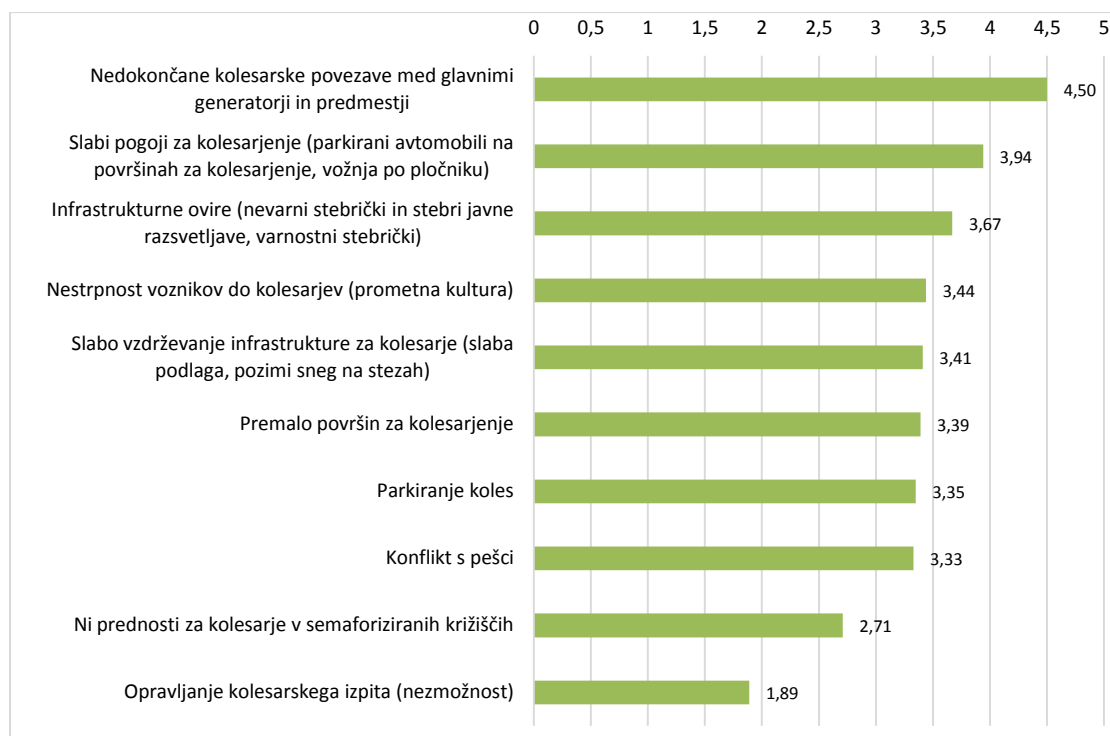
Murska Sobota, Ulica dr. Vrbnjaka

**Opis problema:**

Kolesarska pot Murska Sobota – Rakičan je na nekaterih predelih v zelo slabem stanju, kjer je vožnja s kolesi težavnejša že zaradi razpok in ostalih poškodb vozne površine. Nivo vibracij in tresljajev je povečan, zato se kolesarji velikokrat odločajo za vožnjo po cesti.



Na podlagi ankete je zainteresirana javnost kot najbolj izstopajoči problem kolesarskega prometa izpostavila nedokončane kolesarske povezave med mestnimi četrtmi in krajevnimi skupnostmi, sledijo problemi, ki se nanašajo na slabe pogoje za kolesarjenje (npr. parkirani avtomobili na kolesarskih stezah), in infrastrukturne ovire na kolesarskih stezah. Slabo vzdrževana podlaga in zimsko vzdrževanje sta naslednja problema, ki sta bila izpostavljena. Izstopajo še problemi primanjkovanja površin za kolesarje in prostorov za parkiranje koles. Pojavljajo se tudi konflikti s pešci. Manjši problem predstavlja prioritarno vodenje kolesarjev v križiščih in opravljanje kolesarskega izpita.



Graf 29: Problemi kolesarskega prometa v Mestni občini Murska Sobota

### 10.2.2 Vizija

Z načrtovano modernizacijo obstoječe cestne infrastrukture, izgradnjo manjkajočih odsekov kolesarskih stez, postavitvijo javnih kolesarskih postajališč in turističnih informativnih panojev ter z ureditvijo prometnovarnostne signalizacije se bodo zagotovili ključni pogoji za razvoj kolesarskega turizma v celotni Mestni občini Murska Sobota. Zato je ključnega pomena, da se izgradnja novih kolesarskih povezav načrtuje v neposredni bližini kulturnozgodovinskih spomenikov, ob naravnih znamenitostih in gostinsko-turističnih objektih ter da se navežejo na obstoječa kolesarska omrežja v vseh sosednjih občinah. Na ta način bodo zagotovljene sklenjene kolesarske povezave, ki bodo omogočale vzpostavitev novih kolesarskih produktov z bogato turistično ponudbo ter po katerih bodo možna neprekinjena daljinska potovanja s kolesi in povezovanja s sosednjimi državami: Avstrijo, Madžarsko in Hrvaško.

- Murska Sobota bo občina z dobro kolesarsko infrastrukturo in kulturo, kjer bo kolesarjenje enakovreden in varen prevozni način za vsakodnevne opravke ter uveljavljena oblika rekreacije.
- S kolesom varno in dostopno do vseh ključnih ciljev v občini.
- Vse zanimive lokacije bodo opremljene z opremo za varno parkiranje koles.
- Vzpostavljano bo razvito in dobro vzdrževano omrežje kolesarskih poti.
- Občani bodo bolj zdravi in varni v prometu.

Osnovni cilj tega stebra je povečati delež kolesarjev in s tem prispevati k:

- zmanjšanju emisij ter drugih negativnih učinkov, ki jih povzroča motorizirani promet,
- povečati telesno aktivnost prebivalcev in s tem prispevati k boljšemu zdravju,
- zmanjšati stroške občanov za mobilnost.

Tabela 14: Cilji in kazalniki za kolesarjenje

| <i>Cilji kolesarjenja</i>                                                                                                  | <i>Kazalniki</i>                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15-odstotno povečanje deleža kolesarjev do leta 2022                                                                       | Delež potovanj v šolo, ki se opravijo s kolesom<br>Delež potovanj na delo, ki se opravijo s kolesom |
| Vzpostaviti 11,5 km kakovostnih kolesarskih povezav do leta 2022                                                           | Število kilometrov novih oziroma sklenjenih in kakovostnih kolesarskih povezav                      |
| Zagotoviti 100 odstavnih/parkirnih mest in kolesarnic za kolesa do leta 2022                                               | Število novih parkirnih mest za kolesa v centru mesta                                               |
| Vzpostaviti dodatnih 5 »bikesharing« (Soboški biciklin) postaj do leta 2022                                                | Število »bikesharing« postaj                                                                        |
| Izboljšanje prometne varnosti – nič smrtnih žrtev med kolesarji ter zmanjšanje težje in lažje poškodovanih za 50 % do 2022 | Število lažje/težje poškodovanih in umrlih kolesarjev v prometnih nesrečah                          |

### **10.2.3 Ukrepi**

#### **Kolesarske povezave (izgraditi/obnoviti manjkajočo infrastrukturo)**

Za povečanje privlačnosti kolesarskega prometa in izboljšanje dostopnosti posameznih lokacij s kolesi v Mestni občini Murska Sobota je ključnega pomena modernizacija obstoječega kolesarskega omrežja.

#### **Izboljšanje obstoječe infrastrukture za kolesarjenje (prioritetno na šolskih poteh in poteh do vrtcev, bolnice, zdravstvenih domov in domov za upokoјence)**

V okviru modernizacije obstoječih kolesarskih povezav so na posameznih mestih za varno vodenje kolesarjev potrebni nova utrjena asfaltna površina, nova horizontalna in vertikalna signalizacija, varni in označeni prehodi na mestih, kjer se križa kolesarska steza s pešpotjo, ter zamenjava klasičnih kolesarskih podstavkov na javnih površinah s pokritimi kolesarskimi stojali, ki omogočajo varnejše shranjevanje, parkiranje in zaklepanje koles. Z izgradnjo manjkajočih odsekov se bo obstoječe omrežje kolesarskih stez in poti povežalo, podaljšala se bodo potovanja s kolesi in posledično se bo povečala varnost vseh udeležencev v cestnem prometu, saj se bo z izgrajenim omrežjem kolesarskih stez in poti zmanjšalo število konfliktnih točk med kolesarji, pešci in motoriziranimi udeleženci v cestnem prometu.

Mestna občina Murska Sobota bo izgradila/obnovila in kakovostno sklenila obstoječe primarne in sekundarne kolesarske povezave, kot na primer:

- na primarni kolesarski povezavi med OŠ I in BTC-jem bo na razdalji 2,5 km vzpostavljena kakovostna in sklenjena obojestranska povezava. Odpravljene bodo arhitekturne ovire, kolesarski promet bo voden prednostno (tudi v križiščih). Obnovljeni in razširjeni bodo odseki na celotni Lendavski ulici, na novo bo izgrajen odsek ob Ciril Metodovi ulici, na odseku od Borovnjakove ulice do dostopne poti za soboški grad;
- na sekundarni povezavi znotraj zgoščenega blokovskega naselja med območji Prešernove ulice, Ulica Miloša Kuzmiča in Uliva Štefana Kuzmiča, Kopitarjeve in Kocljeve ulice se bo na novo vzpostavila tako imenovana »zelena« diagonalna, kjer se bo na že shojenih – stihijskih poteh izgradila površina za mešani promet (pešce in kolesarje);
- ter druge potrebne obnove/novogradnje kolesarskih povezav na območju Trajnostne urbane strategije (k.o. Murska Sobota in k.o. Černelavci).

Nadalje bo Mestna občina Murska Sobota v prihodnosti pospešeno gradila nove kolesarske povezave:

- dvosmerna kolesarska povezava Murska Sobota–Rakičan;
- dvosmerna kolesarska povezava Murska Sobota–Čarda;
- dvosmerna kolesarska povezava Murska Sobota–Markišavci;
- dvosmerna kolesarska povezava Murska Sobota–Tišina (Gaj, Pušča, Krog);
- dvosmerna kolesarska povezava Bakovci – Dokležovje;
- dvosmerna kolesarska povezava Rakičan–letališče Rakičan;
- dvosmerna kolesarska povezava Krog–Bakovci;
- ter druge kolesarske povezave, za katere se izkaže potreba.

## **Postavitev odstavnih mest za kolesa (stojala, kolesarnice in varovane kolesarnice)**

Urejena in varna parkirišča in objekti za shranjevanje koles imajo velik pozitiven vpliv na uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. S ciljem povečanja deleža kolesarjev med vsemi starostnimi skupinami prebivalstva je v Mestni občini Murska Sobota treba urediti večje število kolesarskih parkirišč in objektov, kjer je kolesa možno varno parkirati za daljši čas. To pomeni, da gre za delno pokrita kolesarska parkirišča (vsaj 50 % parkirnih kapacitet mora biti pokritih) z vgrajenimi varnostnimi mehanizmi na kolesarskih stojalih, urejeno razsvetljavo in kamerami, prek katerih se izvaja videonadzor. Lokacija dolgotrajnega parkirišča mora biti ločena od motoriziranega prometa in maksimalno oddaljena 250 m od ciljne destinacije kolesarja, zato je smiselna postavitve takšne kolesarnice na frekventnih mestih v občini (npr. Kocljeva ulica, postaja železniškega oziroma avtobusnega prometa, mestno pokopališče, letno mestno kopališče itd.).

S ciljem povečanja deleža kolesarjev na poti v osnovne šole je treba pri osnovnih šolah urediti privlačna, varna in pred vremenskimi vplivi zaščiten kolesarska parkirišča.

**Izvajanje mehkih ukrepov** na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja za kolesarjenje – podpreti vsakoletno izvajanje aktivnosti, kot so Prometna kača, Peški bus, Varno potovanje z avtobusom in kolesom.

Prav tako je treba s ciljem izboljšanja veščin in spretnosti mladih kolesarjev obstoječi izobraževalni sistem glede usposabljanja otrok za pridobitev kolesarskega izpita obogatiti z dodatnimi teoretičnimi in praktičnimi vsebinami. Mestna občina Murska Sobota ima zaradi geografskih značilnosti in bližine sodobnega prometnovarnostnega poligona možnost zakonsko oblikovan izobraževalni model za pridobitev kolesarskega izpita na lokalni ravni nadgraditi in na ta način zagotoviti kakovostnejše pogoje za izobraževanje mladih kolesarjev, ki bi jih bilo možno prenesti tudi na ostale slovenske občine in kraje kot primer dobre prakse.

**Vzpostaviti je treba varno skupno vodenje kolesarjev z motornim prometom na manj obremenjenih cestah in v prijazni coni (»sharow«) ter zagotoviti čim varnejše in neposredne povezave za kolesarje v križiščih.**

### 10.2.4 Akcijski načrt

Tabela 15: Predlogi ukrepov za steber Kolesarjenje

| KOLESARJENJE |                                                                                                                                                         |                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                          |                                            |             |                                                               |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------------------|
| Št. ukrepa   | Ukrep                                                                                                                                                   | Cilj                                                                               | Opis ukrepa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Finančno vrednotenje (EUR)                               | Odgovornost                                | Rok izvedbe | Možni viri financiranja                                       |
| 2.1          | Vzpostavitev 11,5 km kakovostnih in sklenjenih kolesarskih povezav                                                                                      | Vzpostavitev kakovostnih in sklenjenih kolesarskih poti                            | Izgradnja kakovostnih in sklenjenih kolesarskih povezav (vključno z nadgradnjo obstoječih in izgradnjo novih kolesarskih povezav, predstavljenih na sliki 14<br>Izgradnja pločnikov, vključno s kolesarsko stezo vzdolž cest, kjer vozne hitrosti in obseg prometa to narekujejo (strošek 100 EUR/m1);<br>Izgradnja ločenih, od cest odmaknjenih pešpoti oziroma mešanih poti, vključno s kolesarji (strošek 85 EUR/m1); | 427.131 EUR (1. faza)<br>1.39 mio EUR (2. faza)<br>5 let | MOMS, sosednje občine, DRSI, mehanizem CTN | 2022        | Proračun občine, DRSI, sredstva Evropske unije, mehanizem CTN |
| 2.2          | Izboljšanje obstoječe infrastrukture za kolesarje (prioritetno na šolskih poteh in poteh do vrtcev, bolnice, zdravstvenih domov in domov za upokojence) | Vzpostavitev kakovostnih in sklenjenih kolesarskih poti                            | Izgradnja kakovostnih in sklenjenih kolesarskih povezav (vključno z nadgradnjo obstoječih), predstavljenih na sliki 13                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 500.000 EUR (1. faza) / 5 let                            | MOMS, mehanizem CTN                        | 2022        | Proračun občine, sredstva Evropske unije, mehanizem CTN       |
| 2.3          | Postavitev stotih odstavnih mest za kolesa                                                                                                              | Postavitev stojal, kolesarnic in varovanih kolesarnic                              | Postavitev odstavnih mest pri večjih generatorjih prometa in prestopnih točkah (Kocljeva ulica, postaja železniškega oziroma avtobusnega prometa, mestno pokopališče, letno mestno kopališče itd.)                                                                                                                                                                                                                       | 20.000 EUR                                               | MOMS                                       | 2022        | Proračun občine, sredstva Evropske unije, drugi deležniki     |
| 2.4          | Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja za kolesarjenje                                                            | Povečanje deleža kolesarjev<br>Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji | Podpiranje vsakoletnega izvajanja aktivnosti, kot sta Prometna kača ter Varno potovanje z avtobusom in kolesom                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 10.000 EUR                                               | MOMS, DRSI                                 | 2022        | Proračun občine, DRSI in sredstva Evropske unije              |
| 2.5          | Vzpostavitev do pet »bikesharing« (Soboški biciklin) postaj in uskladitev z lokacijami P + R                                                            | Povečanje števila »bikesharing« postaj                                             | Vzpostavitev dodatne »bikesharing« postaje v Mestni občini Murska Sobota                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 50.000 EUR                                               | MOMS                                       | 2022        | Proračun občine, DRSI in sredstva Evropske unije              |

### **10.3 Privlačen javni potniški prevoz**

Pri načrtovanju trajnostne mobilnosti ima javni potniški promet zelo pomembno vlogo, in to ne samo z vidika večje kapacitete prevoza ter pozitivnih okoljskih in prometnovarnostnih učinkov, temveč predvsem zaradi njegove socialne funkcije. Ta je v časih razseljevanja in socialne izključenosti tistih, ki ne posedujejo osebnega avtomobila oziroma nimajo vozniškega izpita in so s tem zanje določeni cilji v prostoru nedosegljivi (pojav socialne izključenosti starejših, mladih in ekonomsko šibkih skupin prebivalstva), zelo pomembna. Z javnim potniškim prometom zagotavljamo minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev, ne glede na njihov status oziroma položaj v družbi. Kakovosten javni avtobusni prevoz ne pomeni le izboljšane ponudbe z gosto mrežo linij in visoko frekvenco voženj, temveč tudi kakovostno infrastrukturo in vozila. Predvsem infrastruktura mora potnikom omogočati varno vstopanje in izstopanje, prijetno čakanje ter vse potrebne informacije, ki jih potrebujejo (vozni redi, časovna oddaljenost naslednjega avtobusa ipd.).

#### **10.3.1 Problemi uporabnikov javnega potniškega prometa**

Problemi javnega potniškega prometa se v osnovi delijo na probleme na infrastrukturi (npr. neustrezna avtobusna ali železniška postajališča) in na vozilih (ni nizkopodnega vstopa, nedelujoče gretje/klima, premalo prostora) ter na organizacijske probleme (hitrost, pogostost voženj, mreža linij – pokritost, cena itd.).

Z infrastrukturnega vidika so na mestnih linijah Sobočanec I in Sobočanec II vsa avtobusna postajališča ustrezno označena s prometno signalizacijo. Razen v enem ali dveh primerih bi bilo treba obnoviti talno signalizacijo, ki je slabo vidna. Dostopnost gibalno oviranim je zagotovljena na dvaindvajsetih postajališčih, na petih je zagotovljena le delno (npr. samo z ene strani vozišča) in na šestih ni zagotovljena oziroma je zelo otežena.

Ustrezna opremljenost avtobusnih postajališč, ki potnikom nudi osnovne informacije (številka in ime postajališča, vozni red), je zagotovljena na sedemnajstih postajališčih. Na osmih postajališčih je prav tako zagotovljena vsa oprema za primerno udobnost potnikov (nadstrešnica, klop ali sedišče, koš za smeti). Na treh avtobusnih postajališčih, ki so v paru, je omenjena oprema zagotovljena samo na eni strani postajališča. V štirih primerih avtobusna postajališča nimajo nobene opreme.

V primerih, kjer se avtobusno postajališče nahaja na vozišču in sta vozna pasova ločena s sredinsko ločilno črto, mora biti ta neprekinjena. V šestih primerih ni tako oziroma je neprekinjena sredinska ločilna črta prekratka.

Avtobusna postajališča, ki so v paru, je priporočljivo izvesti naprej na levi strani in potem še na desni, gledano v smeri vožnje avtobusa. V primeru večjih razdalj med postajališči (npr. več kot 50 m) je lahko njihov vrstni red tudi obraten, in sicer najprej na desni strani in nato na levi, gledano v smeri vožnje avtobusa.

Tabela 16: Izbrani problemi infrastrukture javnega potniškega prometa (s terenskega ogleda – 2016)

**Lokacija:**

Postajališče – Ulica Štefana Kuzmiča

**Opis problema:**

Čakališče je opremljeno z imenom postajališča, s številko linije in z voznim redom. Prehod za pešce je oddaljen 50 m. Čakališče je delno v makadamski in delno v travni izvedbi, zato ni najprimernejše za gibalno ovirane osebe. Višina pločnika pri vstopu na avtobus znaša 15 cm, širina čakališča pa znaša 2 m in z ne povsem znižanim robnikom v neposredni bližini ne nudi ustrezne dostopnosti za gibalno ovirane osebe. Čakališče ni opremljeno z nadstreškom oziroma s čakalno hiško in je brez sedišč.

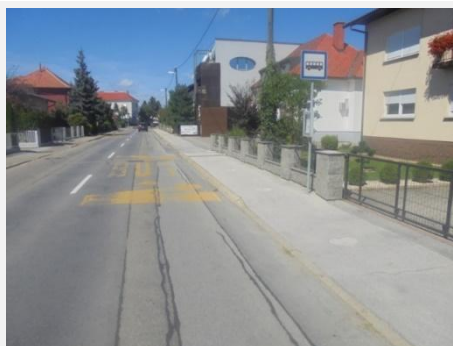


**Lokacija:**

Postajališče – Ulica Mikloša Kuzmiča I

**Opis problema:**

Čakališči nista opremljeni z nadstreškom oziroma s hiško in sta brez sedišč. Prekinjena sredinska ločilna črta na območju avtobusnega postajališča na vozišču ni v skladu s Pravilnikom o avtobusnih postajališčih, zato predlagamo, da se izvede neprekinjena črta.



**Lokacija:**

Postajališče – Murska Sobota Pomurske mlekarne

**Opis problema:**

Pločnik ob vstopu na avtobus je na obeh straneh visok 15 cm, širina čakališča na desni strani, gledano v smeri vožnje, znaša približno 1,5 m in na levi strani približno 1,2 m. Pred čakališčem po cestišču poteka kolesarska steza, kar je lahko za sam vstop in izstop potnikov zelo moteče. Prehod za pešce je med postajališčema. Dostopnost za gibalno ovirane v neposredni bližini ni omogočena. Čakališči nista opremljeni z nadstreškom oziroma s čakalno hiško in sta brez sedišč.



Omrežje avtobusnih prog v Mestni občini Murska Sobota ni integrirano z regionalnim in železniškim javnim potniškim prometom. Je delno kompleksno in težko razumljivo, kar otežuje uporabo in prestopne med progami. V omrežju manjkajo zmožljive prestopne točke, tako tiste za javni potniški promet na državni in regionalni ravni kot tiste med mestnima linijama.

Ponudba mestnih avtobusnih prevozov je slaba, z nizkimi frekvencami (eden na uro) v popoldanskih in večernih urah, ponoči ter ob praznikih in nedeljah linije ne obratujejo. Potovalne hitrosti so nizke. Čeprav je tarfna politika za prebivalce ugodna, je za glavno ciljno skupino (uporabnike osebnih avtomobilov) ponudba še vedno preskromna.

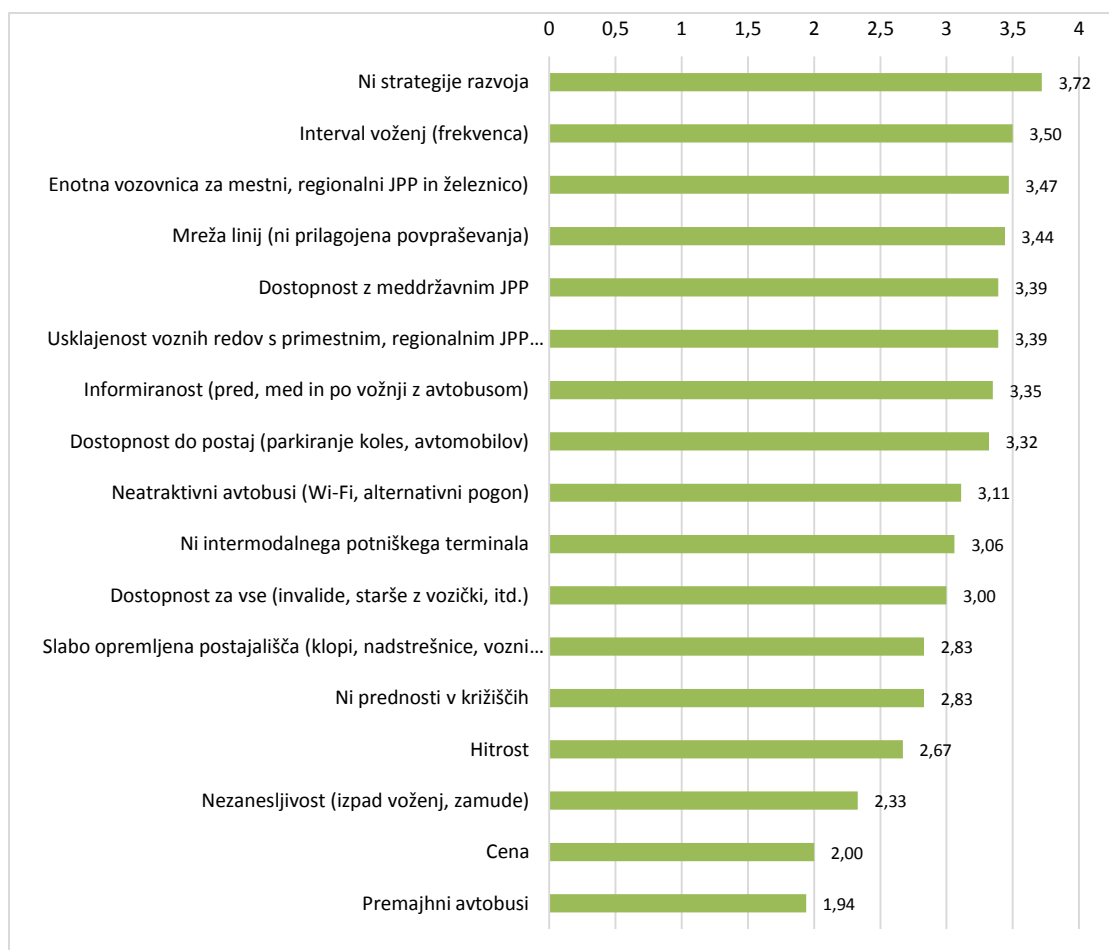
Vozni park je kljub intenzivnejši, a prepočasni prenovi v zadnjih letih še zmeraj neustrezen in prestar. Prav tako ni avtobusov, ki so okoljsko sprejemljivejši (npr. na elektriko ali vodik).

Prednosti avtobusnega prometa v celoti in tudi posamezne izboljšave niso zadostno promovirane in skomunicirane.

Sistem mestnega potniškega prometa mesto upravlja zelo operativno in brez strateške vizije. V postopkih prometnega načrtovanja in projektiranja je javni potniški promet podrejen avtomobilskemu prometu. Mesto prav tako nima predvidenih standardov dostopnosti (merjenih v številu odhodov na uro) z javnim potniškim prometom za večje generatorje prometa.

Mestna občina Murska Sobota je v preteklosti namenjala več financ za izvajanje mestnega javnega potniškega prometa tudi v popoldanskem času, a je storitev ukinila zaradi neuporabe. To otežuje razvoj in rast sistema, saj le stabilno sofinanciranje dejavnosti javnega potniškega prometa omogoča, da se redni uporabniki začnejo vračati.

Na podlagi izvedene ankete glavni problem javnega potniškega prometa predstavlja primanjkljaj strategije razvoja (glej graf). Drugi izpostavljeni problem je frekvenca (pogostost voženj). Kot naslednji problem sta izpostavljeni nerealizirana enotna vozovnica in obstoječa mreža linij. Dostopnost meddržavnega javnega potniškega prometa ter usklajenost primestnih in regionalnih voznih redov s Sobočancem sta naslednja problema javnega potniškega prometa v Mestni občini Murska Sobota. Neučinkoviti sta tudi informiranost in dostopnost do postaj (peš, s kolesom ali avtomobilom). Naslednji problem predstavljajo neprivlačni avtobusi in dejstvo, da Mestna občina Murska Sobota nima intermodalnega terminala. Nezadovoljiva je tudi dostopnost (fizična) za invalide in starejše. Problemi pa so opaženi tudi pri opremi postajališč, saj primanjkuje nadstreškov, klopi, zemljevidov in voznih redov. Za avtobuse prav tako ni prednosti v križiščih, kar pomeni tudi nižjo povprečno hitrost, ki pa glede na rezultate ankete ni tako velik problem. Večjega problema tudi ne predstavljajo nezanesljivost voženj (točnost in izpad voženj), cena in velikost avtobusov.



Graf 30: Problemi javnega potniškega prometa v Mestni občini Murska Sobota

### 10.3.2 Vizija

Javni potniški promet predstavlja temeljni prevozni način za motorizirane poti v mestu in njegovem zaledju na srednjih in daljših razdaljah, za zagotavljanje dostopnosti mestnega središča in glavnih mestnih dejavnosti ter za zmanjševanje zastojev. Gre za učinkovit prevozni način, ki lahko v kratkem času in z nizkimi stroški prepelje največje število ljudi do glavnih ciljev v mestu. Omogoča kakovostno dostopnost za vse skupine prebivalcev, zmanjšuje probleme, povezane s prometom, in izboljšuje funkcionalno zgradbo mesta.

Steber sledi sodobnim trendom razvoja javnega potniškega prometa in se osredotoča na vzpostavitev kakovostne ponudbe javnega potniškega prometa v kratkem času in z obvladljivimi sredstvi, kar bi povrnilo osrednjo vlogo javnega potniškega prometa pri motoriziranih poteh v mestu. Kakovostna ponudba bo temeljila na povečanju obsega ponudbe (predvsem z integriranim primestnim javnim potniškim prometom), prioriteten vodenju javnega potniškega prometa v cestnem omrežju, tarifni politiki, ki nagrajuje redne uporabnike javnega potniškega prometa, novih udobnih, zmogljivih in okolju prijaznih vozil, reorganizaciji omrežja ter informacijski podpori sistema in ozaveščanju prebivalcev.

Dober regionalni javni potniški promet omogoča dobro dostopnost mesta za dnevne migrante, ki prihajajo na delo in šolanje. Samo dobra ponudba javnega potniškega prometa omogoča tudi restriktivne politike do neracionalne rabe osebne avtomobila.

- Javni potniški prevoz bo v Murski Soboti postal konkurenčen način prevoza.
- Občani bodo imeli na voljo sodoben, učinkovit in poselitvenemu vzorcu prilagojen javni potniški prevoz.
- Povečala se bo dostopnost do ključnih centrov, ob hkratnem zmanjšanju negativnih vplivov na okolje in prometno varnost.

Tabela 17: Cilji in kazalniki javnega potniškega prometa

| <i>Cilji javnega potniškega prometa</i>                                                                        | <i>Kazalniki</i>                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dvig uporabe javnega potniškega prometa za vsaj 10 % do leta 2023                                              | Delež potovanj v šolo/na delo, ki se opravijo z javnim potniškim prometom                                               |
| Izboljšanje konkurenčnosti osebnemu prevozu glede potovalnih časov (pet izbranih lokacij v mestu) do leta 2023 | Potovalni čas javnega potniškega prometa in osebnega avtomobila na petih tipičnih relacijah                             |
| Povečanje kakovosti storitve na vsaj 10-minutni interval (z integriranim primestnim javnim potniškim prometom) | Frekvence linij mestnega javnega potniškega prometa z integriranim primestnim                                           |
| Posodobiti pet postajališč na leto                                                                             | Delež postajališč javnega potniškega prometa, prilagojenih slepim in slabovidnim/opremljenih z oznakami v tujih jezikih |
| Povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa za potovanja na delo za 15 % do leta 2025                  | Delež potovanj na delo, ki se opravijo z javnim potniškim prometom                                                      |

### 10.3.3 Ukrepi za javni potniški promet

Celostna prometna strategija predvideva ukrepe v sklopih:

- **Urejanje infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu in uporabnikom**

Ukrepi na področju izboljšanja infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu in njegovim uporabnikom, zajemajo ureditev osnovne infrastrukture, kot so čakalnice, in vse pripadajoče opreme na avtobusnih postajališčih, avtobusni postaji v Murski Soboti in postajališčih šolskega avtobusa pri šolah ter na vseh točkah, kjer vstopajo in izstopajo otroci. Med urejeno infrastrukturo spada tudi urejena in varna pešpot do avtobusnega postajališča.

Prestavitev avtobusne postaje k železniški postaji ima z vidika intermodalnosti dober namen, a se s selitvijo podaljšajo pešpoti uporabnikov javnega potniškega prometa, kar lahko deluje v negativno smer in je posledično manjše število uporabnikov javnega potniškega prometa.

Murska Sobota bo v prihodnosti podpirala tudi vzpostavitev novih postajališč na železniškem omrežju, in sicer pri Splošni bolnišnici Rakičan in trgovskem centru Merkur.

- **Sprememba mreže linij**

Eden izmed ukrepov povečanja uporabe javnega potniškega prometa je proučitev možnosti integracije primestnih in mestnih linij s ciljem povečati število odhodov na uro in poenostaviti mrežo linij skozi mesto. Mreža linij v majhnih mestih, kot je Murska Sobota, naj bi temeljila na

dveh diagonalnih koridorjih skozi mesto (koncept X), po katerih so speljane primestne povezave in jih lahko uporabljajo tudi prebivalci Mestne občine Murska Sobota za prevoze po mestu. Pri konceptu X se tudi lažje vzpostavi tako imenovani taktni vozni red, kjer vsi avtobusi prispejo na glavno avtobusno postajo ob določenem času, kar omogoča lažje prestopanje. Z združevanjem primestnih linij se poveča tudi frekvenca odhodov avtobusov. Za pokritost ostalih delov mesta z javnim potniškim prometom se prouči možnost integracije in prestopov na Sobočanca.

– **Promocija javnega potniškega prometa**

Ukrepi za promocijo javnega potniškega prometa so neposredno povezani z ostalimi oblikami trajnostne mobilnosti (pešačenje, kolesarjenje in souporaba avtomobila), saj se med seboj dopolnjujejo, hkrati pa zahtevajo določeno sodelovanje in usklajevanje med različnimi institucijami in podjetji.

### 10.3.4 Akcijski načrt

Tabela 18: Predlogi ukrepov za steber Privlačen javni potniški promet

| PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PREVOZ |                                                                                                                   |                                                     |                                                                                                                                                                   |                                |             |             |                                                            |
|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------|-------------|------------------------------------------------------------|
| Št. ukrepa                      | Ukrep                                                                                                             | Cilj                                                | Opis ukrepa                                                                                                                                                       | Finančno vrednotenje (EUR)     | Odgovornost | Rok izvedbe | Možni viri financiranja                                    |
| 3.1                             | Sodelovanje pri vzpostavitvi enotne vozovnice                                                                     | Povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa | Aktivno sodelovanje                                                                                                                                               | /                              | MOMS, MZL   | 2025        | Proračun občine, državna sredstva, sredstva Evropske unije |
| 3.2                             | Nadaljnja integracija šolskih prevozov in mestnega prevoza z linijami medkrajevnega prevoza (10-minutni interval) | Povečanje kakovosti storitve                        | Uporaba šolskih prevozov za ostale prebivalce – združitev šolskih linij z mestnimi in primestnimi linijami                                                        | 150.000 EUR/leto – obratovanje | MOMS, MZL   | 2023        | Proračun občine, državna sredstva                          |
| 3.3                             | Podpora in spodbude za daljinski in mednarodni javni potniški promet                                              | Dvig uporabe javnega potniškega prometa             | Privabljanje ponudnikov daljinskih in mednarodnih prevozov (npr. Flixbus) za boljšo dostopnost prebivalcev Murske Sobote ter povečanje potenciala obiska turistov | /                              | MOMS, MZL   | 2023        | Proračun občine, državna sredstva                          |
| 3.4                             | Modernizacija in obnovitev dotrajanih avtobusnih postajališč                                                      | Posodobitev postajališč                             | Posodobitev petih postajališč na leto<br>Postajališča javnega potniškega prometa prilagoditi slepim in slabovidnim ter jih opremiti z oznakami v tujih jezikih    | 50.000 EUR                     | MOMS, MZL   | 2023        | Proračun občine, državna sredstva                          |

## 10.4 Izboljšanje motoriziranega prometa

Avto kot prevozno sredstvo ima kljub težavam, ki jih povzroča, pomembno vlogo v mestu. Zmeraj bodo obstajali razlogi ali razmere, ko bo avto smiselna izbira in ko njegova uporaba ne bo imela negativnih posledic na delovanje prometnega sistema ali z uporabo ustreznih tehnologij na okolje. Po drugi strani pa pogosto obstajajo razmere, ko avto ni učinkovita izbira, je drag za uporabnika in družbo, ter obstajajo veliko boljše alternative prevoza.

Izkušnje kažejo, da je sledenje rasti avtomobilskega prometa z gradnjo vedno nove cestne infrastrukture nesmiselno, saj nova infrastruktura privablja dodaten promet na nove površine, ki se kmalu zapolnijo. Zato so težave, ki jih povzročajo osebni avtomobili v mestih, neobvladljive z nenehnim prilagajanjem infrastrukture. Trajnostni pristop zagovarja prilagajanje obsega in razporeditve avtomobilskega prometa mestu in ne obratno.

Tovorni promet je ključen za zagotavljanje pretoka blaga in ustvarjanje pogojev za ekonomski razvoj mesta. Hkrati predstavlja precejšnjo obremenitev za mestni prometni sistem in okolje, saj obsega 10–18 % cestnega prometa v mestih in raste sorazmerno z gospodarsko rastjo. Njegov vpliv je bolj skoncentriran zaradi večjih in bolj obremenjujočih vozil. Ta steber vključuje vse procese prevoza blaga, vendar daje poudarek distribuciji blaga v mestu, ki predstavlja konec prometne verige pri prevozu tovora. Zanj so značilne težave zaradi majhnih in razpršenih tovorov, omejitev in obremenitev infrastrukture ter onesnaženja zraka in hrupa zaradi tovornih vozil.

Ta steber strategije je usmerjen v doseganje odgovorne rabe osebnih avtomobilov in racionalen tovorni promet ter v njun učinek na kakovost bivanja v Murski Soboti, zmanjševanje zastojev in onesnaženja okolja.

### 10.4.1 Problemi motoriziranega prometa

Gost promet, ki nima izvora in cilja v stanovanjskih in centralnih območjih, poslabšuje kakovost bivanja v teh mestnih delih in zmanjšuje njihovo privlačnost za hojo in kolesarjenje. Težave poglobljata prometna nedisciplina voznikov in neupoštevanje omejitev hitrosti, kar je pomemben vzrok slabe prometne varnosti. Nekatera območja so še posebej občutljiva na negativne vplive motornega prometa in vprašanja varnosti – okolica vrtcev in šol, domovi za starejše, zdravstveni domovi.

Poseben problem predstavlja zanemarjena obstoječa cestna infrastruktura. Zaradi pomanjkljivega vzdrževanja je v nekaterih primerih nevarna za uporabnike.

Parkiranje na javnih površinah je v velikem delu mesta še zmeraj brezplačno, kar je nesmotrno s stališča stroškov ureditve in vzdrževanja parkirišč ter njihove (ne)racionalne rabe, posebej pereče pa je v zaledju dejavnosti, kjer je uporaba avtomobila smiselna. Še posebej je neracionalno brezplačno celodnevno parkiranje dnevnih migrantov na javnih površinah. Pritisk na parkirišča okoli glavnih ciljev prometa povzroča težave s parkiranjem tistim, ki nimajo izbire (npr. invalidi). Kljub poostrenemu nadzoru ostaja pomemben problem nelegalnega parkiranja, ki povzroča težave v cestnem prometu in zavzema površine za pešce in kolesarje. Ta problem je še posebej pereč v okolici šol in vrtcev ter v večjih stanovanjskih soseskah.

Murska Sobota se problemov motornega prometa loteva na vprašljiv način, da zunaj in okrog ožjega mestnega središča gradi nove cestne in parkirne površine, kar pa le pogloblja težave.

Nove ali razširjene ceste, ki so zelo drage in obremenjujoče za mesto, minimalno in zgolj kratkoročno zmanjšujejo potovalne čase (nekaj minut za vsako avtomobilsko pot).

Gradnja novih parkirišč v mestnem središču lahko privabi več avtomobilov, povzroči zastoje ob konicah in zmanjša privlačnost ostalih prevoznih načinov za poti v mestno središče. Če bo ponudba parkirišč postala pretirana, parkirišča zunaj konic ne bodo uporabljena in bodo potrebovala subvencije. Problem je tudi neurejeno parkiranje zunaj območja plačljivega parkiranja, ki je pomanjkljivo nadzorovan.

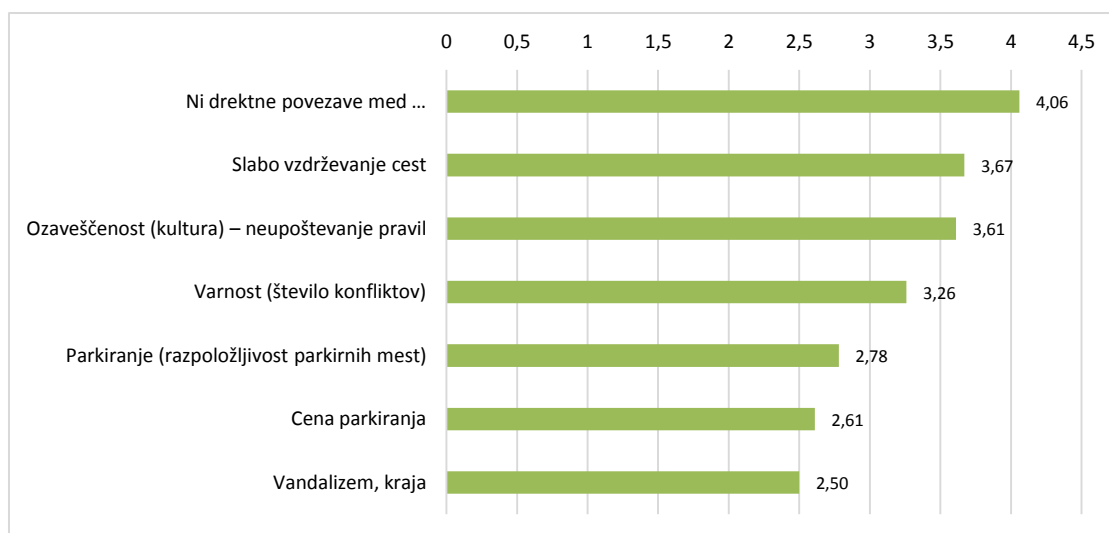
Mesto v svojih načrtih ne predvideva gradnje območij, ki bi bila namenjena bivanju brez avtomobilov ali manj odvisna od njih. Parkirni standardi za novogradnje so večinoma nefleksibilni in opredeljeni kot minimalni – opredeljujejo najnižje dovoljeno število parkirnih mest. To otežuje prenovo starejših stavb in povzroča presežke parkirišč v nekaterih novogradnjah ter drago in neučinkovito rabo dragocenih mestnih zemljišč.

Pristopi k umirjanju prometa so neenakovredni med mestnim središčem in drugimi mestnimi deli. Za učinkovitost umirjanje prometa sta potrebna celovit pristop in povezovanje z drugimi vidiki urejanja mesta, kar je trenutno praksa le v mestnem središču, ki ustrezno vzpostavlja hierarhijo uporabnikov mestnega prostora. Drugje praviloma dominirajo avtomobili, kar vpliva na nepriljubljenost in nevarnost uporabe drugih prevoznih načinov. Umirjanje prometa se v teh delih izvaja okoli šol in vrtcev, vendar zgolj prometno-tehnično in ne s preoblikovanjem značaja prostora. V Načrtih varnih šolskih poti je pristop pasiven, saj se v veliki večini primerov zgolj povzema stanje ter označijo varne poti in nevarna mesta, ne predvidijo pa se ukrepi in naprave za umirjanja prometa.

Za zdaj je v Mestni občini Murska Sobota na voljo ponudba električnih vozil in orodij za organiziranje skupnih voženj, kar bi omogočilo kakovostno bivanje brez avtomobila, a še mreža ni dovolj razpršena, da bi dosegla želene učinke.

Tovornega prometa v Mestni občini Murska Sobota ne obravnavajo celovito, zato ni mehanizmov in orodij za spremljanje, načrtovanje in upravljanje tega segmenta ter za preprečevanje negativnih učinkov, ki jih povzroča.

Na podlagi ankete je zainteresirana javnost prioriteto razporedila probleme motoriziranega prometa, kjer je najbolj izstopajoč problem manjkajoče povezava med severno obrtno-industrijsko cono in avtocesto. Sledita slabo vzdrževanje cestišč in preslaba ozaveščenost voznikov glede spoštovanja predpisov ter kulture vožnje med vozniki in drugimi udeleženci v prometu. Varnost je naslednji problem, ki izstopa pri motoriziranem prometu. Manjše probleme predstavljajo parkiranje, cena parkiranja in vandalizem oziroma kraja.



Graf 31: Problemi motoriziranega prometa v Mestni občini Murska Sobota

Infrastrukturni cilji in ukrepi so predstavljeni v stebru o načrtovanju.

#### 10.4.2 Vizija

Murska Sobota bo zmanjšala odvisnost od uporabe avtomobila. Celostno načrtovan promet bo dosegel zmanjšanje avtomobilskega prometa in zastojev, predvsem na glavnih mestnih vpadnicah ter ob konicah, s hkratnim povečanjem števila ljudi, prepeljanih po teh prometnicah.

Mesto bo nadaljevalo z oživljanjem mestnega središča in povečanjem privlačnosti mesta za bivanje. Izboljšalo bo dostopnost za vse, tudi za ljudi z omejeno mobilnostjo, prometno varnost, omejilo konflikte motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev.

Mestu bo uspelo zmanjšati parkirne obremenitve okolice večjih generatorjev prometa in premišljeno zagotavljati parkiranje ob novogradnjah. Zmanjšalo bo motorizirane vožnje skozi mesto s poudarkom na odpravljanju tranzita skozi občutljive mestne dele in umirilo motorni promet v mestu, še posebej v območjih brez tranzitnih prometnic.

Tabela 19: Cilji in kazalniki motoriziranega prometa

| <i>Cilji motoriziranega prometa</i>                                                              | <i>Kazalniki</i>                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov znotraj območij umirjenega prometa za 25 % do leta 2022 | Povprečne hitrosti znotraj območij umirjanja prometa                                              |
| Nič smrtnih žrtev in zmanjšanje števila poškodovanih v prometnih nesrečah za 25 % do leta 2022   | Število lažje/težje poškodovanih in umrlih voznikov/sopotnikov v avtomobilskih prometnih nesrečah |
| Zmanjšanje deleža dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču (2 % na leto) do leta 2022         | Število uličnih parkirnih mest za dolgotrajno parkiranje v mestnem središču                       |
| Zmanjšanje kršitev nepravilnega parkiranja za 75 % do leta 2022                                  | Delež nepravilnih parkiranj                                                                       |

|                                                                                                                      |                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Zmanjšanje deleža izdatkov za mobilnost za 2 % do leta 2022                                                          | Delež izdatkov za mobilnost na gospodinjstvo                                |
| Povečanje deleža vozil na alternativni pogon na 10 % do leta 2022                                                    | Delež vozil na alternativni pogon                                           |
| Zmanjšanja onesnaženosti zraka in hrupa zaradi motoriziranega prometa v mestu in doseganje predpisov EU do leta 2022 | Onesnaženost zraka in hrupa                                                 |
| Vzpostavitev treh lokacij na leto, namenjenih skupni rabi avtomobilov (»car sharing/car pooling«) do leta 2022       | Število »carsharing« in »carpooling« lokacij ter avtomobilov za skupno rabo |

### 10.4.3 Ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota obravnava ukrepe za motorizirani promet v sklopih:

#### – Umirjanje motornega prometa

Načrtujeta se širitev območij umirjenega prometa in vzpostavitev skupnega prometnega prostora v ožjem delu centra (Slovenska ulica). S preureditvami ulic se bo zmanjšala njihova privlačnost za tranzitni promet, zmanjšala se bo tudi hitrost motornim vozilom na 30 km/h, na območjih, namenjenim pešcem (vključno s skupnim prometnim prostorom), pa celo na 20 km/h. V skupnem prostoru se predvideva tudi umirjanje prometa z vodenjem kolesarjev po pasu za vozila (tako imenovani »sharow«). Takšne prometne ureditve bodo prispevale k večji prometni varnosti vseh udeležencev v prometu, spodbudila se bosta pešačenje in kolesarjenje. Z elementi umirjanja prometa se bodo ob rekonstrukciji križišč in ulic dodatno izboljšali pogoji za pešce in kolesarje, hkrati se bo povečal občutek varnosti prometnih udeležencev, zmanjšali pa se bodo hrup in emisije motornih vozil. Rekonstrukcije bodo izvedene tako, da bo čim manj točk, na katerih bi lahko prišlo do konfliktnih situacij. Za umirjanje motornega prometa se bo mirujoči promet uporabil kot sredstvo, ki bo zniževalo hitrost vozilom in hkrati ustvarjalo površino, namenjeno parkiranju.

Poseben poudarek se bo dal območjem v okolici šol in vrtcev, kjer se bo promet dodatno umirjal. Na površinah pred šolami se bo začel uvajati nov prometni režim, ki predvideva manj parkirnih prostorov neposredno pred vhodom v šole in omejevanje neposrednega dostopa z vozili do stavb osnovnih šol.

#### – Urejanje mirujočega prometa

Urejanje obstoječih parkirnih mest bo podvrženo izboljšanju prostorov, namenjenih mirujočemu prometu. Modre cone se bodo smiselno širile na območja, kjer primanjkuje prostorov za kratkočasno parkiranje. Neurejena in nelegalna parkirišča v centru se bodo počasi odpravljala. Nadalje se bo širila tarifna politika, ki temelji na načelu: bliže mestnemu središču, tem dražje in kratkotrajnejše parkiranje ter bolj oddaljeno od mestnega središča, tem cenejše in dolgotrajnejše parkiranje. Politika kaznovanja nepravilno parkiranih vozil se bo poostрила na območjih, kjer je parkiranje prepovedano. Še posebej to velja za vozila, ki so parkirana na pločnikih in kolesarskih površinah. Proučena bo možnost racionalizacije parkiranja v bližini osnovnih šol in vrtcev. Uvedla se bo dodatna informacijska signalizacija za ustreznejše vodenje in prikazovanje parkirnih površin v mestu.

– **E-mobilnost**

V tem sklopu se daje prednost izgradnji podporne infrastrukture za polnjenje električnih vozil. Poudarek na e-mobilnosti bo v prihodnje še večji, zato je nujno, da se že sedaj začne z ustvarjanjem pogojev za njihovo uporabo. Spodbujanje uporabe električnih vozil je prav tako prispevek k trajnostni mobilnosti, saj se na ravni ulic in cest zmanjšujejo negativni učinki prometa na okolje. Nadalje se bo spodbujal razvoj »carsharing« sistema z vozili na električni pogon.

– **Tovorni promet in zelena logistika**

V tem sklopu se daje prednost racionalni uporabi tovornih vozil in možnosti vzpostavitve zelene logistike.

– **Ozaveščanje in promocija**

Zaradi načrtovane spremembe režima vožnje v skupnem prometnem prostoru bo implementacija podprta s promocijskimi in ozaveščevalnimi aktivnostmi.

#### 10.4.4 Akcijski načrt

Tabela 20: Akcijski načrt za motorizirani promet

| IZBOLJŠANJE MOTORIZIRANEGA PROMETA |                                                            |                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                            |                 |             |                         |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-----------------|-------------|-------------------------|
| Št. ukrepa                         | Ukrep                                                      | Cilj                                                                                                                                                                                                            | Opis ukrepa                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Finančno vrednotenje (EUR) | Odgovornost     | Rok izvedbe | Možni viri financiranja |
| 4.1                                | Nadaljevanje s programom umirjanja prometa                 | Znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov<br>Zmanjšanje števila poškodovanih v prometnih nesrečah                                                                                                                | S preureditvami ulic se bo zmanjšala njihova privlačnost za tranzitni promet, posledično se bo zmanjšala tudi hitrost motornim vozilom na 30 km/h<br>Določiti je treba območja con 30 km/h in na območjih, namenjenih prednostno pešcem (vključno s skupnim prometnim prostorom), omejiti hitrosti na 20 km/h ali 10 km/h | Vrednost še ni znana       | MOMS            | 2022        | Proračun občine         |
| 4.2                                | Povečanje in izvajanje doslednejšega nadzora nad kršitelji | Znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov<br>Zmanjšanje deleža dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču<br>Zmanjšanje kršitev nepravilnega parkiranja<br>Zmanjšanje števila poškodovanih v prometnih nesrečah | Povečati in izvajati doslednejši nadzor nad kršitelji v cestnem prometu s strani mestnega redarstva in policije                                                                                                                                                                                                           | 10.000 EUR                 | MOMS, redarstvo | 2022        | Proračun občine         |
| 4.3                                | Sprememba prometnega režima na Slovenski ulici             | Znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov znotraj območij umirjenega prometa                                                                                                                                     | Kratkoročne se uvede tako imenovani skupni prometni prostor<br>V skupnem prometnem prostoru je umirjanje prometa izvedljivo tudi z vodenjem kolesarjev po pasu za vozila (tako imenovani »sharow«) in preureditvijo vodenja vozil<br>Dolgoročno je predvidena uvedba pešcone                                              | Vrednost še ni znana       | MOMS            | 2022        | Proračun občine, DRSI   |
| 4.4                                | Izvajanje cenovne politike parkiranja                      | Zmanjšanje deleža dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču                                                                                                                                                   | Izvajanje po načelu: bliže mestnemu središču, tem dražje in kratkotrajnejše parkiranje ter bolj oddaljeno od mestnega središča, tem cenejše in dolgotrajnejše parkiranje                                                                                                                                                  | 0 EUR                      | MOMS            | 2022        | Proračun občine, DRSI   |

## IZBOLJŠANJE MOTORIZIRANEGA PROMETA

| Št. ukrepa | Ukrep                                                                            | Cilj                                                 | Opis ukrepa                                                                                                                                                        | Finančno vrednotenje (EUR) | Odgovornost | Rok izvedbe | Možni viri financiranja              |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------|-------------|--------------------------------------|
| 4.5        | Spodbude za nakup okolju prijaznih oblik vozil                                   | Povečanje deleža vozil na alternativni pogon         | Vzpostavitev finančnih spodbud za nakup okolju prijaznih oblik vozil (tudi v obliki zastoj parkiranj)                                                              | 5.000 EUR (izpad prihodka) | MOMS, DRSI  | 2022        | Proračun občine, DRSI, Eko Sklad, EU |
| 4.6        | Vzpostavitev petih polnilnic za električna vozila                                | Povečanje deleža vozil na alternativni pogon         | Vzpostavitev polnilnic za električna vozila ob glavnih generatorjih prometa                                                                                        | 41.000 EUR                 | MOMS, DRSI  | 2022        | Proračun občine, DRSI, Eko Sklad, EU |
| 4.7        | Ozaveščanje in promocija o vožnji in parkiranju v prijazni coni/skupnem prostoru | Zmanjšanje števila poškodovanih v prometnih nesrečah | Pred uvedbo prijazne cone in skupnega prometnega prostora izvajati ozaveščevalne in promocijske aktivnosti za vožnjo v prijazni coni in skupnem prometnem prostoru | 5.000 EUR                  | MOMS, DRSI  | 2022        | Proračun občine, DRSI                |
| 4.8        | Povečanje varnosti križišč, krožišč in cestnih povezav                           | Zmanjšanje števila poškodovanih v prometnih nesrečah | Prijaznejša cestna infrastruktura za vse udeležence (invalidne, kolesarje, režimi za pešce itd.) – zmanjšanje konfliktnih točk                                     | 10.000 EUR/leto            | MOMS, DRSI  | 2022        | Proračun občine, DRSI                |

## 10.5 Trajnostno načrtovanje mobilnosti

### 10.5.1 Simptomi in problemi

Glede na rezultate spletne ankete, rezultate intervjujev in javne razprave lahko izzive hierarhično strukturiramo po stebrih.

Tabela 21: Hierarhija prometnih izzivov v Mestni občini Murska Sobota

| Načrtovanje (izzivi)                        |  | Načrtovanje (procesi)                            | Pešpromet                                                                                                                               | Kolesarski promet                                                           | Javni potniški promet                                | Motorizirani promet                                       |
|---------------------------------------------|--|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Neprivlačnost mesta                         |  | Necelovit pristop                                | Kolesarska steza na pločnikih                                                                                                           | Nedokončane povezave                                                        | Ni strategije razvoja                                | Ni direktne povezave med severno obrtno cono in avtocesto |
| Varnost in kultura                          |  | Ni dolgoročnega načrtovanja                      | Slabi pogoji za hojo (parkirani avtomobili na površinah za hojo, premalo prehodov)                                                      | Slabi pogoji (previsoki robniki, parkirani avtomobili)                      | Frekvenca                                            | Slabo vzdrževanje cestišč                                 |
| Dostopnost – socialna izključenost          |  | Transparentnost odločanja                        | Pri načrtovanju je v podrejenem položaju                                                                                                | Infrastrukturne ovire in nejasne talne označbe                              | Enotna vozovnica                                     | Ozaveščenost (kultura) – neupoštevanje pravil             |
| Slab zrak                                   |  | Infrastrukturno reševanje problemov              | nestrpnost voznikov                                                                                                                     | Nestrpnost voznikov                                                         | Mreža linij                                          | Varnost (število konfliktov)                              |
| Hrup, vibracije, smrad                      |  | Kadri in znanja                                  | Zavedanje (npr. hoja je zdrava)                                                                                                         | Slabo vzdrževanje infrastrukture                                            | Dostopnost z meddržavnim javnim potniškim prometom   | Parkiranje (razpoložljivost parkirnih mest)               |
| Stroški (javni)                             |  | Ni jasne vizije in ciljev                        | Premalo površin za pešce                                                                                                                | Premalo površin                                                             | Uskaljenost voznih redov/prestopanje                 | Cena parkiranja                                           |
| Zastoji                                     |  | Nekakovostna izvedba načrtovanih del             | Slaba infrastruktura pešpoti (slaba podlaga, pozimi sneg na pešpoteh in pločnikih, klančine s prevelikimi robniki za osebe na vozičkih) | Parkiranje koles                                                            | Informiranost                                        | Vandalizem, kraja                                         |
| Dostopnost z vidika gospodarstva in turizma |  | Vključevanje javnosti                            | Nejasno omrežje pešpoti (premalo prehodov)                                                                                              | Konflikti s pešci                                                           | Dostopnost do postaj (parkiranje koles, avtomobilov) |                                                           |
| Stroški – zasebni                           |  | Sistematično spremljanje pokazateljev mobilnosti | Infrastrukturne ovire (znaki, oglaševalske table, ograje)                                                                               | Ni prednosti v križiščih (prekratki intervali na semaforiziranih križiščih) | Neprivlačni avtobusi                                 |                                                           |
|                                             |  | Neustrezni pravilniki                            | Nestrpnost kolesarjev                                                                                                                   | Opravljanje kolesarskega izpita (nezmožnost)                                | Ni intermodalnega potniškega terminala               |                                                           |
|                                             |  | Ni tradicije                                     | Osvetlitev                                                                                                                              | Prometna kultura (kolesarji neprevidni, agresivni)                          | Dostopnost za vse (invalidi, starše z vozički itd.)  |                                                           |
|                                             |  | Lokalno gledanje na probleme                     | Prometna kultura (neprevidnost pešcev)                                                                                                  | Spoštovanje predpisov (vožnja po napačni strani)                            | Slabo opremljena postajališča                        |                                                           |
|                                             |  | Neupoštevanje eksternih stroškov                 | Primanjkljaj urbane opreme ob pešpotah (klopce, pitniki)                                                                                |                                                                             | Ni prednosti v križiščih                             |                                                           |
|                                             |  |                                                  |                                                                                                                                         |                                                                             | Hitrost                                              |                                                           |
|                                             |  |                                                  |                                                                                                                                         |                                                                             | Nezanesljivost (izpad voženj, zamude)                |                                                           |
|                                             |  |                                                  |                                                                                                                                         |                                                                             | Cena                                                 |                                                           |
|                                             |  |                                                  |                                                                                                                                         |                                                                             | Premajhni avtobusi                                   |                                                           |

### 10.5.2 Vizija

Mestna občina Murska Sobota bo postala vzoren primer med regionalnimi središči na področju trajnostne mobilnosti v Sloveniji. Obstoječi način načrtovanja investicij bo nadgrajen s sodobnimi postopki in metodami, ki pogojujejo integracijo vseh deležnikov pri načrtovanju. Mestna občina Murska Sobota se bo povezovala s sosednjimi občinami, regijo, državo in Evropsko unijo. Odločanje bo transparentno in demokratično. Mestna občina Murska Sobota bo izkoriščala potencial financiranja prek evropskih projektov.

Cilj, o katerem ni dvoma, je »dvig kakovosti življenja v mestu«, pa tudi »dvig blaginje v mestu«. Ta cilj je presplošen in ni enostavno merljiv. Merljiv je s prevelikim številom pokazateljev (indikatorjev), za katere je težko najti soglasje za določitev uteži. Določitev uteži, »kaj je bolj in kaj manj pomembno«, je osnovna naloga prihodnjega (prihodnjih) načrtovalca prometne strategije oziroma trajnostne mobilnosti.

Tipični splošni pokazatelji blaginje so:

- življenjska doba,
- število bolniških odsotnosti z delovnega mesta,
- število brezposelnih oziroma število delovnih mest,
- povprečni dohodki gospodinjstev oziroma število prebivalcev z dohodki pod pragom revščine.

Izpeljani pokazatelji so, na primer:

- kakovost zraka (ta na primer ni sama po sebi problem, če ne rezultira v povečanem številu obolenj),
- delež proračuna, ki jih gospodinjstva namenjajo za transport,
- delež prebivalcev, ki so zaradi nemobilnosti socialno izključeni,
- cene nepremičnin, tudi kot posledica dobre dostopnosti ali obremenjenosti z emisijami in hrupom.

Neposredni pokazatelji »blaginje mobilnosti« so, na primer:

- prometna varnost – število poškodovanih in mrtvih v prometnih nesrečah,
- izgube potovalnih časov zaradi neuravnoteženega prometnega omrežja in ponudbe prevozov,
- izbor sredstva (»modal split«) in podobni.

Mestna občina Murska Sobota je v sklopu Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota izbrala v nadaljevanju predstavljene cilje.

Tabela 22: Cilji in kazalniki celostnega načrtovanja

| <i>Cilji celostnega načrtovanja</i>                                        | <i>Kazalniki</i>                            |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Uravnotežiti proračunske investicije do leta 2025                          | Delež investicij v mobilnost                |
| Do leta 2023 imeti za 80 % ukrepov in investicij ocenjene učinke           | Vrednotenje učinkov investicij              |
| Povečati vključevanje javnosti v pripravljalnih fazah ukrepov do leta 2023 | Zadovoljstvo vseh udeležencev v prometu     |
| Povečati delež kakovostne prometne infrastrukture za 30 % do leta 2023     | Odstotek kakovostne prometne infrastrukture |

### 10.5.3 Ukrepi

#### Obnova obstoječe cestne infrastrukture

Na področju obnove obstoječe cestne infrastrukture se predvidevata pospešena obnova in posodabljanje ključnih odsekov lokalne in deloma državne cestne mreže. Pri načrtovanju obnov se že upoštevajo zahteve ranljivih skupin (otroci, invalidi, starostniki). Pred celostnim vzdrževanjem cestišč se naredi študija, ki temelji na odstranitvi arhitekturnih ovir za potrebe premikanja najranljivejših.

#### Vzpostavitev prijazne cone ter prekategorizacija državnih in občinskih cest

Prijazna cona je prometna površina, kjer imajo prednost pešci, kolesarji in uporabniki javnega potniškega prometa. Avtomobilom se vstop v prijazno cono sicer ne preprečuje, a se podreja drugim udeležencem v prometu. Koncept je nastavljen tako, da se prijazna cona začne razvijati v strogem centru mesta (Slovenska ulica), kjer je na začetku predviden tako imenovani »shared space« oziroma skupni prometni prostor. Če se izkaže, da se skupni prometni prostor lahko nadgradi z odprtjem Slovenske ulice samo za pešce in kolesarje, se to izvede postopoma. Koncept je zastavljen tako, da se lahko širi tudi v ostale dele občine, oziroma tja, kjer si prebivalci takšen koncept želijo. Po izgradnji obvoznic sta možni tudi prekategorizacija državnih cest in uvedba prijazne cone na trenutno državnih cestah.

Potencialni potek notranjega obroča pred izgradnjo sistema obvoznic je prikazan na spodnji sliki.



Slika 18: Potencialni potek notranjega obroča, kjer se načrtuje »po starem«, in prijazna cona

Na naslednji sliki sta prikazana potrebna prekategorizacija cest notranjega obroča po izgraditvi sistema obvoznic in možno širjenje prijazne cone.



Slika 19: Prekategorizacija cest in možna širitev prijazne cone

Pripraviti je treba občinske tehnične smernice za načrtovanje prometne infrastrukture v prijazni coni – sprememba prioritet: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in šele nato osebni avtomobil.

#### **Novi pristopi k načrtovanju**

**Novi pristopi k načrtovanju prometa in mobilnosti temeljijo na upravljanju povpraševanja ljudi in ne na ponudbi za potrebe avtomobilov. To v praksi pomeni, da je infrastruktura ukrep, ki se prilagaja strateškim ciljem povečanja kakovosti bivanja in ne pretočnosti in hitrosti vožnje z avtomobilom.**

Da bi se ta trend načrtovanja uveljavil v praksi, bo morala Mestna občina Murska Sobota določiti osebo/oddelek ali urad za izvajanje, spremljanje in revizijo Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota. Posledično se bo izvajala periodična anketa o potovalnih navadah.

Izdelali se bodo mobilnostni načrti za šole, sporadične dogodke (sejme) in večje generatorje prometa (npr. BTC), ki bodo prav tako temeljili na izboljšavi kakovosti bivanja zaradi okolju prijaznejšega prometnega dostopa. Predvidena je tudi izdelava mobilnostnih načrtov za zaposlene v javnih institucijah (kot na primer občina, bolnišnica).

#### **Izgradnja novih cestnih povezav**

Investicije v izgradnjo obvoznic ne rešujejo prometnih problemov v globalnem smislu (potovalne poti in časi so lahko daljši, zastoji in onesnaževanje se samo premaknejo iz ene lokacije na drugo itd.), a so v primeru Mestne občine Murska Sobota potrebne zaradi oživljanja mestnega središča in širjenja prijazne cone. V osnovi bodo nove povezave koristile povezavi severne obrtne cone z avtocesto. Tako bosta prioriteto izgrajeni južna in vzhodna obvoznica. Izvedba zahodne obvoznice bo koristila tranzitu iz zahodnega dela Goriškega proti BTC-ju in nadalje proti Moravskim Toplicam.

**Podpiranje in sodelovanje pri vzpostavitvi novih železniških povezav in terminalov**

Investicije državnega pomena v železniško infrastrukturo lahko koristijo tudi Mestni občini Murska Sobota. Tako bo občina v prihodnosti podpirala in sodelovala pri vzpostavitvi nove železniške povezave: Murska Sobota–Lendava in Murska Sobota–Bad Radkersburg/Maribor, vzpostavitvi drugega tira med Pragerskim in Hodošem za tovorni promet, ki bi Mursko Soboto obvozil, ter vzpostavitvi hitre železnice med Ljubljano in Budimpešto. Mestna občina Murska Sobota bo nudila tudi podporo pri vzpostavitvi terminala za kombinirani transport.

### 10.5.4 Akcijski načrt

Tabela 23: Akcijski načrt za trajnostno načrtovanje mobilnosti

| TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI |                                                                                                                              |                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                      |                                     |             |             |                            |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------|-------------|----------------------------|
| Št. ukrepa                        | Ukrep                                                                                                                        | Cilj                                                                                                 | Opis ukrepa                                                                                                                                                                                                                                          | Finančno vrednotenje (EUR)          | Odgovornost | Rok izvedbe | Možni viri financiranja    |
| 5.1                               | Določitev osebe/oddelka/urada za izvajanje, spremljanje in revizijo Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota | Uravnovežiti proračunske investicije<br>Povečati vključevanje javnosti v pripravljanih fazah ukrepov | Določitev osebe za izvajanje, spremljanje in revizijo Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota, odgovorne za izvajanje in načrtovanje ukrepov, vključno za daljinske kolesarske povezave, javni potniški promet in evropske projekte | Revizija 5.000 EUR/2 leti – zunanji | MOMS        | 2023        | Proračun občine            |
| 5.2                               | Vzpostavitev vzhodne obvoznice                                                                                               | Povečati delež kakovostne prometne infrastrukture<br>Oceniti učinek investicije                      | Vzpostavitev vzhodne obvoznice od krožišča pri Čardi do Panonske ulice                                                                                                                                                                               | 24 milijonov EUR                    | MOMS, MZL   | 2023        | Proračun občine, DRSI      |
| 5.3                               | Vzpostavitev južne obvoznice                                                                                                 | Povečati delež kakovostne prometne infrastrukture<br>Oceniti učinek investicije                      | Vzpostavitev južne obvoznice od Panonske ulice do Tomšičevega naselja                                                                                                                                                                                |                                     | MOMS, MZL   | 2023        | Proračun občine, DRSI      |
| 5.4                               | Vzpostavitev zahodne obvoznice                                                                                               | Povečati delež kakovostne prometne infrastrukture<br>Oceniti učinek investicije                      | Vzpostavitev zahodne obvoznice od rondoja pri Gaju do zahodne vpadnice Gederovci–Murska Sobota                                                                                                                                                       | Vrednost še ni natančno znana       | MOMS, MZL   | 2023        | Proračun občine, DRSI      |
| 5.5                               | Podpiranje in sodelovanje pri vzpostavitvi nove železniške povezave: Murska Sobota–Lendava                                   | Povečati delež kakovostne prometne infrastrukture                                                    | Vzpostavitev železniške povezave Murska Sobota–Lendava, podpiranje in sodelovanje                                                                                                                                                                    | /                                   | MOMS, MZL   | 2023        | Proračun občine, deležniki |
| 5.6                               | Podpiranje in sodelovanje pri vzpostavitvi nove železniške povezave: Murska Sobota–Bad Radkersburg/Maribor                   | Povečati delež kakovostne prometne infrastrukture                                                    | Vzpostavitev železniške povezave Murska Sobota–Bad Radkersburg/Maribor, podpiranje in sodelovanje                                                                                                                                                    | /                                   | MOMS, MZL   | 2023        | Proračun občine, DRSI      |
| 5.7                               | Revitalizacija cestišč                                                                                                       | Povečati delež kakovostne                                                                            | Sledenje načrtu revitalizacije cestišč z                                                                                                                                                                                                             | Do 250.000                          | MOMS,       | 2023        | Proračun občine,           |

## TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

| Št. ukrepa | Ukrep                                                                                                                         | Cilj                                                         | Opis ukrepa                                                                                                                                                                      | Finančno vrednotenje (EUR)                                         | Odgovornost | Rok izvedbe | Možni viri financiranja                 |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-----------------------------------------|
|            |                                                                                                                               | prometne infrastrukture                                      | upoštevanje sprememb prioritet v prijazni coni                                                                                                                                   | EUR/leto<br>1,8 milijona EUR<br>(rekonstrukcija cest in pločnikov) | MZI         |             | državna in evropska sredstva, CTN       |
| 5.8        | Nadaljnje iskanje priložnosti in možnosti sodelovanja v projektih Evropske unije                                              | Uravnovežiti proračunske investicije                         | Nadaljnje aktivno sodelovanje v projektih Evropske unije in pobudah s področja prometa, trajnostne mobilnosti ipd.                                                               | Delež občine                                                       | MOMS        | Nenehno     | Proračun občine, evropska sredstva      |
| 5.9        | Izvedba periodične ankete o potovalnih navadah                                                                                | Povečati vključevanje javnosti v pripravljanih fazah ukrepov | Pridobivanje ključnih podatkov o uspešnosti izvedenih ukrepov in doseganju zastavljenih ciljev (spremljanje kazalnikov učinka)                                                   | 3.000 EUR/2 leti                                                   | MOMS        | 2018–2022   | Proračun občine                         |
| 5.10       | Izdelava mobilnostnih načrtov za sporadične dogodke (sejme), večje generatorje prometa (npr. BTC), zaposlene v javnih zavodih | Uravnovežiti proračunske investicije                         | Vzpostavitev načrtov za uporabo okolju prijaznih oblik prevoza ter parkiranja za obiskovalce večjih generatorjev prometa (npr. Trezino senje, BTC) in zaposlene v javnih zavodih | 3.000 EUR                                                          | MOMS        | 2023        | Proračun občine, MZI, evropska sredstva |

## 11 Viri

- [1] Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012
- [2] Analiza stanja in oblikovanje scenarijev - Poročilo v okviru Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota, UM FGPA, 2016
- [3] TUS – Trajnostna urbana strategija Mestne občine Murska Sobota, 2016
- [4] Urbanistični načrt mesta Murske Sobota – 2014
- [5] Določitev območij varstva pred hrupom v MO Murska Sobota, V sklopu OPN, Chronos, 2009
- [6] Odlok o načrtu za kakovost zraka na območju Mestne občine Murska Sobota, 2013
- [7] Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 -2020
- [8] Načrt trajnostne mobilnosti na območju Mestne občine Murska Sobota , 2018
- [9] Izvedbeni načrt Trajnostne urbane strategije Mestne občine Murska Sobota za obdobje 2014–2020, 2017
- [10] Statistični podatki in kartografija:
  - Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017*
  - <https://gis.iobcina.si> 2017*
  - Nacionalni institut javnega zdravja - NIJZ, Zdravje občin, 2016*
  - Kakovost zraka v Sloveniji, ARSO Okolje, 2016*
  - Policijska Uprava MS – Letno poročilo 2015*
  - Zemljevid prometnih nesreč, AVP RS, stanje april 2017*
  - Eurostat, 2017*
  - Proračun MOMS, 2013-2015*
  - Geopedia, 2016*
  - MOMS – Sobočanec, <http://www.murska-sobota.si/mestni-avtobus-sobo%C4%8Danec>, 2016*
  - <http://www.apms.si>, 2016*
  - Prometne obremenitve, Direkcija RS za ceste, 2016*
  - Anketa v okviru CPS MOMS, 2016*

## Kazalo grafov

|                                                                                                                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Graf 1: Umrljivost na 100.000 prebivalcev – povprečje 2011–2013 .....                                                                                        | 15 |
| Graf 2: Število bolnišničnih obravnav otrok in mladostnikov zaradi astme na 1.000 prebivalcev v letu 2015 .....                                              | 16 |
| Graf 3: Odstotek prekomerno prehranjenih otrok in mladostnikov v Mestni občini Murska Sobota v letu 2015.....                                                | 16 |
| Graf 4: Izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost .....                                                                                                      | 20 |
| Graf 5: Delež prebivalcev glede na starost v Mestni občini Murska Sobota v letih 2010 in 2016 .....                                                          | 22 |
| Graf 6: Obseg delovnih migracij v Mursko Soboto med letoma 2006 in 2016 .....                                                                                | 25 |
| Graf 7: Obseg delovnih migracij iz Murske Sobotice med letoma 2006 in 2016 .....                                                                             | 26 |
| Graf 8: Načini potovanja v Mestni občini Murska Sobota .....                                                                                                 | 28 |
| Graf 9: Načini potovanja v primerjavi z drugimi občinami .....                                                                                               | 29 |
| Graf 10: Dolžine potovanja na dan, ki jih prepotujejo občani Mestne občine Murska Sobota..                                                                   | 29 |
| Graf 11: Povprečni letni prihodek iz naslova glob za obdobje 2013–2016 .....                                                                                 | 32 |
| Graf 12: Povprečni letni prihodek na prebivalca iz naslova glob v obdobju 2013–2016.....                                                                     | 32 |
| Graf 13: Letni prihodek na prebivalca iz naslova glob .....                                                                                                  | 33 |
| Graf 14: Povprečni letni prihodek iz naslova parkirnin v obdobju 2013–2016 .....                                                                             | 33 |
| Graf 15: Povprečni letni prihodek na prebivalca iz naslova parkirnin v obdobju 2013–2016..                                                                   | 34 |
| Graf 16: Letni prihodek na prebivalca iz naslova parkirnin .....                                                                                             | 34 |
| Graf 17: Povprečni letni prihodek iz naslova plakatiranja za obdobje 2013–2016.....                                                                          | 35 |
| Graf 18: Povprečni letni prihodek na prebivalca iz naslova plakatiranja v obdobju 2013–2016 .....                                                            | 35 |
| Graf 19: Letni prihodek na prebivalca iz naslova plakatiranja .....                                                                                          | 36 |
| Graf 20: Obseg financiranja na letni ravni za izvajanje javnega mestnega prevoza v Mestni občini Murska Sobota ( <i>vir: Proračun 2013–2015, MOMS</i> )..... | 36 |
| Graf 21: Višina sredstev, namenjenih za šolske prevoze v obdobju 2013–2016 ( <i>vir: Proračun MOMS</i> ) .....                                               | 37 |
| Graf 22: Primerjava povprečne višine stroškov za šolske prevoze med posameznimi občinami v obdobju 2013–2016 .....                                           | 37 |
| Graf 23: Višina sredstev za šolske prevoze na prebivalca v posamezni občini v obdobju 2013–2016.....                                                         | 38 |
| Graf 24: Rezultati samoocene s strani deležnikov .....                                                                                                       | 40 |
| Graf 25: Primerjava rezultatov samoocene z vrednostmi iz leta 2012 .....                                                                                     | 40 |
| Graf 26: Primerjava rezultatov samoocene z drugimi občinami .....                                                                                            | 41 |
| Graf 27: Splošni izzivi prometnega načrtovanja v Mestni občini Murska Sobota.....                                                                            | 42 |
| Graf 28: Problemi pešprometa v Mestni občini Murska Sobota .....                                                                                             | 55 |
| Graf 29: Problemi kolesarskega prometa v Mestni občini Murska Sobota.....                                                                                    | 63 |
| Graf 30: Problemi javnega potniškega prometa v Mestni občini Murska Sobota .....                                                                             | 71 |
| Graf 31: Problemi motoriziranega prometa v Mestni občini Murska Sobota.....                                                                                  | 77 |

## Kazalo slik

|                                                                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Slika 1: Elementi in dejavnosti procesa priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota.....             | 8  |
| Slika 2: Območje Mestne občine Murska Sobota in njena osnovna cestna infrastruktura .....                                  | 9  |
| Slika 3: Območje izvajanja Trajnostne urbane strategije .....                                                              | 10 |
| Slika 4: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju.....                                                     | 13 |
| Slika 5: Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja v občinah v obdobju 2011–2013 .....                                      | 15 |
| Slika 6: Ocena vrednosti kazalcev hrupa zaradi cestnega prometa v Murski Soboti .....                                      | 19 |
| Slika 7: Lokacija prometnih nesreč na območju Mestne občine Murska Sobota .....                                            | 21 |
| Slika 8: Sprememba števila prebivalcev v Mestni občini Murska Sobota med letoma 2010 in 2016.....                          | 23 |
| Slika 9: Prometne obremenitve državnih cest na območju Mestne občine Murska Sobota v letih 2010 in 2015 v enoti PLDP ..... | 24 |
| Slika 10: Prikaz delovnih migracij v/iz Mestne občine Murska Sobota v letu 2016.....                                       | 27 |
| Slika 11: Prikaz dostopnosti Murske Sobote iz središča mesta s kolesom .....                                               | 30 |
| Slika 12: Kakovostne stopnje prometnega načrtovanja.....                                                                   | 39 |
| Slika 13: Prikaz načrtovane prometne ureditve (Urbanistični načrt mesta Murska Sobota – 2014).....                         | 44 |
| Slika 14: Obstoječe (z modro) in predvidene (z rdečo) kolesarske povezave .....                                            | 45 |
| Slika 15: Prikaz avtobusnih postajališč medkrajevnega linijskega prevoza na območju Mestne občine Murska Sobota .....      | 46 |
| Slika 16: Potek linij javnega mestnega prometa v Murski Soboti .....                                                       | 48 |
| Slika 17: Strateški stebri Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota.....                                   | 52 |
| Slika 18: Potencialni potek notranjega obroča, kjer se načrtuje »po starem«, in prijazna cona .....                        | 84 |
| Slika 19: Prekategorizacija cest in možna širitev prijazne cone .....                                                      | 85 |

## Kazalo tabel

|                                                                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1: Celostno načrtovanje prometa premika usmerjenost tradicionalnega načrtovanja prometa .....                                          | 11 |
| Tabela 2: Povprečne letne koncentracije onesnaževal zraka (Cp) in število preseganj mejnih vrednosti PM <sub>10</sub> (>MV) v letu 2015 ..... | 18 |
| Tabela 3: Prometne obremenitve državnih cest v letih 2010 in 2015 v enoti PLDP .....                                                          | 24 |
| Tabela 4: Stopnja rasti dnevnih migracij v Mestno občino Murska Sobota med letoma 2006 in 2016.....                                           | 26 |
| Tabela 5: Obseg delovnih migracij iz Mestne občine Murska Sobota glede na smer neba za obdobje 2006–2016 .....                                | 27 |
| Tabela 6: Prioritetni izzivi glede na obliko mobilnosti .....                                                                                 | 42 |
| Tabela 7: Prioritetni izzivi na podlagi različnih ciljnih skupin.....                                                                         | 43 |
| Tabela 8: Vrednote v Mestni občini Murska Sobota.....                                                                                         | 43 |
| Tabela 9: Strateški cilji razvoja mobilnosti v Mestni občini Murska Sobota .....                                                              | 50 |
| Tabela 10: Izbrani problemi pešprometa s terenskega oglada .....                                                                              | 54 |
| Tabela 11: Cilji in kazalniki za pešpromet .....                                                                                              | 56 |
| Tabela 12: Akcijski načrt predlogov ukrepov stebra Celovita promocija pešačenja .....                                                         | 60 |
| Tabela 13: Izbrani problemi kolesarskega prometa – s terenskega oglada (2016) .....                                                           | 62 |
| Tabela 14: Cilji in kazalniki za kolesarjenje .....                                                                                           | 64 |
| Tabela 15: Predlogi ukrepov za steber Kolesarjenje.....                                                                                       | 67 |
| Tabela 16: Izbrani problemi infrastrukture javnega potniškega prometa (s terenskega oglada – 2016) .....                                      | 69 |
| Tabela 17: Cilji in kazalniki javnega potniškega prometa .....                                                                                | 72 |
| Tabela 18: Predlogi ukrepov za steber Privlačen javni potniški promet .....                                                                   | 74 |
| Tabela 19: Cilji in kazalniki motoriziranega prometa .....                                                                                    | 77 |

|                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 20: Akcijski načrt za motorizirani promet.....                       | 80 |
| Tabela 21: Hierarhija prometnih izzivov v Mestni občini Murska Sobota ..... | 82 |
| Tabela 22: Cilji in kazalniki celostnega načrtovanja .....                  | 83 |
| Tabela 23: Akcijski načrt za trajnostno načrtovanje mobilnosti .....        | 87 |