

Evropska komisija
Izvršna agencija za konkurenčnost in inovacije
INTELIGENTNA ENERGIJA EVROPE
Številka pogodbe S12.589406



Poročilo QUEST – Načrt ukrepov za Mestno občino
Murska Sobota

Št. dostavljenega dokumenta	D5.3 – Murska Sobota
Nivo diseminacije	Javno
Delovni paket	5 (vsa mesta opravila revizijski postopek v WP5)
Avtor	v.p.mag. Sebastian Toplak, u.d.i.p.
Soavtor	Gregor Švajger, u.d.i.p.
Stanje (K: končno , O: osnutek)	K3 – 25.9.2013
Ime datoteke	QUEST Načrt ukrepov - Murska Sobota 25-9-2013.pdf
Datum začetka projekta in trajanje	15.5.2010, 36 mesecev

KAZALO

1	Uvod	5
2	Samoocenitev QUEST	6
3	Analiza obstoječega stanja in predlogi za izboljšanje	8
3.1	Mobilnostne karakteristike Mestne občine Murska Sobota	8
3.1.1	Potenciali za spremembe	9
3.1.2	Potovalne navade otrok in njihovih staršev	11
3.2	Pregled odhodkov in prihodkov za promet in mobilnost	13
3.2.1	Odhodki za prometno infrastrukturo	13
3.2.2	Prihodki iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob za obdobje 2010 – 2012	15
3.3	Razseljevanje prebivalcev iz osrednjega dela mesta	16
3.4	Socialna izključenost prebivalcev, ki nimajo dostopa do avtomobila	18
3.5	Stanje peš prometa	18
3.6	Stanje javnega potniškega prometa	21
3.7	Stanje mirujočega prometa	23
4	Sklep	25
	Priloga 1: Načrt ukrepov QUEST	26
	Priloga 2: English Summary	28
i.	About the city	28
ii.	QUEST audit	29
iii.	Assessment by stakeholders	29
iv.	Choice of focal area	30
v.	Stakeholder meetings	31
vi.	City internal processes	32
vii.	Action plan and recommendations	32

Predgovor

V preteklih desetletjih so se slovenska mesta veliko ukvarjala z odpravljanjem težav, ki jih je povzročila rast motorizacije. Prioritete pri iskanju rešitev so pogosto sledile logiki obsega, torej tistemu prevoznemu načinu, ki je bil najbolj zastopan je pripadla tudi najvišja prioriteta. V ospredju so tako bili ukrepi za zagotavljanje čim večje pretočnosti in hitrosti za motoriziran promet, pogosto tudi na račun drugih načinov mobilnosti v mestih.

Prometnice, ki so potekale skozi mesta in naselja so tako bile prepoznane, kot ozka grla, ki jih je potrebno odpraviti. Tudi v mestih se je tako 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 namenjal avtomobilom in že uveljavljeni sistemi javnega prevoza so izgubljali na pomenu oziroma so se v celoti umaknili avtomobilom (tramvaj in trolejbus).

Kratkoročno so se ti ukrepi sicer izkazali kot učinkovite, dolgoročno pa se z vsakodnevnimi zastoji in vse slabšo kvaliteto bivanja v mestih, kažejo kot neustrezni in omejeni.

Številna mesta so to spoznala in pričela s korenitimi spremembami celotnega sistema načrtovanja v mestih. Temeljito so se spremenile tudi prioritete pri prometnem načrtovanju tako, da je sedaj v ospredju človek in ne več avtomobil. Veliko pomembnejša je torej dostopnost in kakovost bivanja, kot pretočnost in hitrost motoriziranega prometa.

Pred vami je načrt ukrepov, ki v glavnem sledi tem načelom in v primeru njegove uveljavitve na območju Mestne občine Murska Sobota (v nadaljevanju MO Murska Sobota), zagotavlja bolj trajnostno naravnani prometni sistem in višjo kakovost bivanja. V prihodnje ga bo vsekakor potrebno še dopolniti in razširiti ter v njega vključiti vsa tista področja, ki sedaj niso bila upoštevana. Vendar na predlagan seznam, v katerega so vključeni le najnujnejši ukrepi, je potrebno gledati, kot na uvod, v novi način načrtovanja prometa v Murski Soboti.

Verjamemo torej, da ima predlagan seznam tudi neko simbolno vrednost, saj bi Mestni svet z njegovo potrditvijo dal javnosti, občanom in vsem deležnikom vedeti, da se dosedanja praksa prometnega načrtovanja spreminja in da bodo prioritete v prihodnje drugače zastavljene.

V ospredju bo človek in z njim povezani okolju prijazni načini mobilnosti, kot so hoja, kolo in javni prevoz in ne več avtomobil. To sporočilo je pomembno, saj je za bodoče ukrepe potrebno pridobiti ustrezno kritično maso in ustrezne sogovornike, ki bodo pripravljeni sodelovati pri oblikovanju in implementaciji bodočih ukrepov.

Vsako mesto, si je preden je stopilo na pot trajnostnega načrtovanja, zastavilo nek končni cilj oziroma vizijo. Čeprav to ni bil ravno predmet projekta QUEST, smo za mesto Murska Sobota skušali opredeliti ta končni cilj oziroma vizijo k kateri naj mesto strmi in se razvija v prihodnje.

Ob upoštevanju najbolj tipičnih lastnosti mesta Murska Sobota, kot regionalnega središča ter splošno uveljavljenih razvojnih usmeritev evropskih mest po trajnostnem razvoju, smo prihodnje ciljno stanje MO Murska Sobota na kratko zapisali kot:

»atraktivno in trajnostno mesto«.

Za razvoj atraktivnega in trajnostnega mesta je potrebno imeti ustrezen celosten koncept, ki vključuje vsa relevantna področja in deležnike. Prometni sistem je le en od segmentov oz. podsistemov, ki k temu prispeva. Če skušamo takšen prometni sistem, podrobneje opredeliti bi lahko dejali, da mora:

»prometni sistem zadovoljiti potrebe prebivalcev MO Murska Sobota in gospodarstva ter hkrati omogočati dostopnost in atraktivnost za obiskovalce tega območja.«

Takšen prometni sistem bi moral:

- *biti učinkovit, zanesljiv, cenovno dostopen in varen;*
- *zadovoljevati potovalne potrebe, vseh prebivalcev MO Murska Sobota in gospodarstva na tem območju;*
- *zagotavljati kakovostno okolje s skrbnim upravljanjem okoljskih vplivov prometa;*
- *zagotavljati dostop do široke palete blaga in storitev brez potrebe po rabi osebnega avtomobila, a kljub temu (kot možnost) dopuščati tudi slednje;*
- *imeti sprejemljive učinke na lokalno in širše regionalno ter nacionalno okolje.*

Takšna vizija MO Murska Sobota je uresničljiva ob predpostavki, da bo izdelan podroben načrt trajnostne mobilnosti, ki bo predstavljal strategijo razvoja prometnega sistema v prihodnje in bodo njegovi ukrepi tudi dejansko implementirani. Seveda se morajo sočasno izvajati tudi ukrepi na drugih področjih, kot so prostorska politika, gospodarstvo, sociala itd.

Sebastian Toplak

Nacionalni revizor za orodje QUEST

1 Uvod

Namen mednarodnega projekta QUEST je v posameznih evropskih mestih opraviti pregled oziroma revizijo že sprejetih trajnostnih načrtov mobilnosti, angleško t.i. SUMP-ov (Sustainable urban Mobility Plan), ter na osnovi ugotovitev predlagati njihovo izboljšanje oziroma nadgradnjo v obliki načrta potrebnih ukrepov.

MO Murska Sobota že razpolaga s takšnim načrtom zaradi česar smo lahko v izbranih področjih opravili presojo. Hkrati se je potrebno zavedati, da je takšen načrt trajnostne mobilnosti, v kolikor je izdelan v skladu z evropskimi smernicami, dejansko rezultat procesa, ki je trajnostno naravnano in ga odlikuje celoviti in participativen pristop z jasno vizijo in cilji. Manjkalo je sicer nekaj aktualnejših podatkov, ki so v takšnih načrtih praviloma zajeti, kot npr. deleži posameznih vrst prevoza oziroma t.i. modal split in je na osnovi njih možna jasnejša opredelitev trenutnega stanja ter ciljev za v prihodnje. Metodologijo QUEST smo tako bili primorani nekoliko prilagoditi in izhajati iz dokumentov ter podatkov, ki so bili na razpolago. V tabeli 1 so navedeni dokumenti, ki smo jih preučili v sklopu opravljanja projekta QUEST.

Tabela 1: Obstoječi dokumenti in strategije na področju prometa in mobilnosti (vir: MO Murska Sobota)

Dokument	Leto	Avtor
Načrt trajnostne mobilnosti na območju Mestne občine Murska Sobota	2008	UM Fakulteta za gradbeništvo, Center za raziskave mobilnosti
BYPAD Kolesarski promet v MO Murska Sobota – končno poročilo	2009	UM Fakulteta za gradbeništvo, Inštitut prometnih ved
Projektna naloga Urejanje mirujočega prometa v mestu Murska Sobota	2009	PIRAMIDA, Zlata Kleindinst s.p.
Elaborat mirujočega prometa v MO Murska Sobota	2012	Mestna uprava Mestne občine Murska Sobota

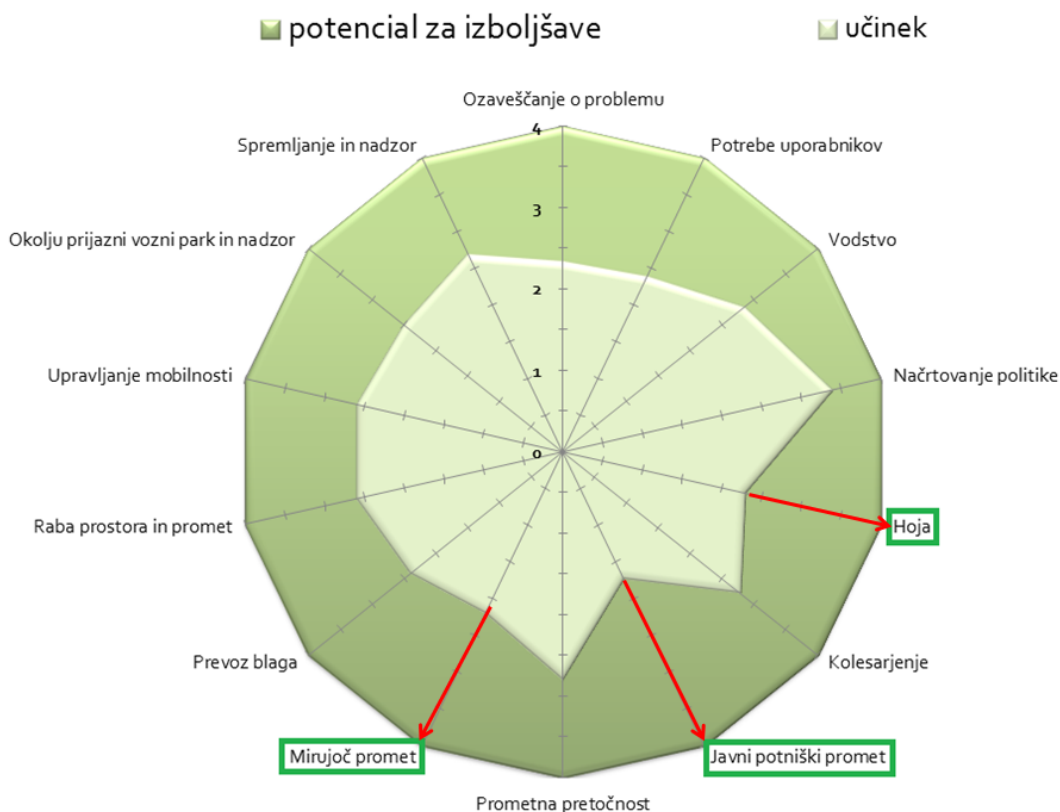
2 Samoocenitev QUEST

V okviru projekta QUEST je prav tako bila izvedena samoocenitev stanja na področju prometa in mobilnosti. Pri ocenjevanju so sodelovali naslednji deležniki: mestni svet, občinska uprava, večji generatorji prometa (šole), ponudniki javnih storitev, izvajalci javnega prevoza, večja podjetja, predstavniki končnih uporabnikov (nevladne organizacije - NVO).

V ta namen je bil pripravljen vprašalnik, ki je temeljil na 14 vsebinskih sklopih: ozaveščanje o problemu, potrebe uporabnikov, vodstvo, načrtovanje politike, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, prometna pretočnost, mirujoč promet, raba prostora in promet, upravljanje mobilnosti, spremljanje in nadzor. Z njim smo skušali ugotoviti zadovoljstvo različnih deležnikov o trenutnem stanju prometa in mobilnosti v mestu. Vprašalniki so bili posredovani raznolikim deležnikom na območju MO Murska Sobota, od katerih je bilo skupno izpolnjenih in vrnjenih 23. Če pogledamo katere skupine so pri tem bile najbolj aktivne je mogoče ugotoviti določeno ravnovesje, a vsekakor prednjačijo uslužbenci občinske uprave MO Murska Sobota. Zaradi dokajšnje uravnoteženosti med številom deležnikov, lahko na podlagi vprašalnikov določimo približek trenutnemu stanju prometa in mobilnosti v Murski Soboti.

Število prejetih vprašalnikov, ki so jih posamezne skupine deležnikov izpolnile:

- 7 vprašalnikov s strani občinske uprave,
- 3 vprašalniki s strani mestnega sveta,
- 4 vprašalniki s strani ponudnikov javnih storitev,
- 3 vprašalniki s strani podjetij in
- 6 vprašalnikov s strani predstavnikov končnih uporabnikov.



Slika 1: Prikaz rezultatov samoocenitve QUEST

Iz diagrama samoocenitve je razvidno, da so deležniki najslabše ocenili javni potniški promet (kakovostna stopnja od 1 do 2).

Kot zadovoljivo so deležniki ocenili področja ozaveščanje o problemu, potrebe uporabnikov, vodstvo, hoja, kolesarjenje, prometna pretočnost, mirujoč promet, prevoz blaga, raba prostora in promet, upravljanje mobilnosti, okolju prijazni vozni park in nadzor, ter spremljanje in nadzor (kakovostna stopnja od 2 do 3).

Z najvišjo oceno so deležniki ocenili stanje načrtovanja politike, za katero je večina menila, da je to dobro oz. zelo dobro (kakovostna stopnja od 3 do 4 od skupno 4 možnih).

Po pregledu pridobljenih rezultatov in izraženega interesa MO Murska Sobota ter deležnikov, ki so bili prisotni na 1. delavnici QUEST, dne 16.1.2013 v Murski Soboti so za nadaljnjo podrobnejšo analizo in oblikovanje potrebnih ukrepov bila določena naslednja področja (na sliki 1 označena z zeleno):

- hoja,
- kolesarjenje,
- javni potniški promet.

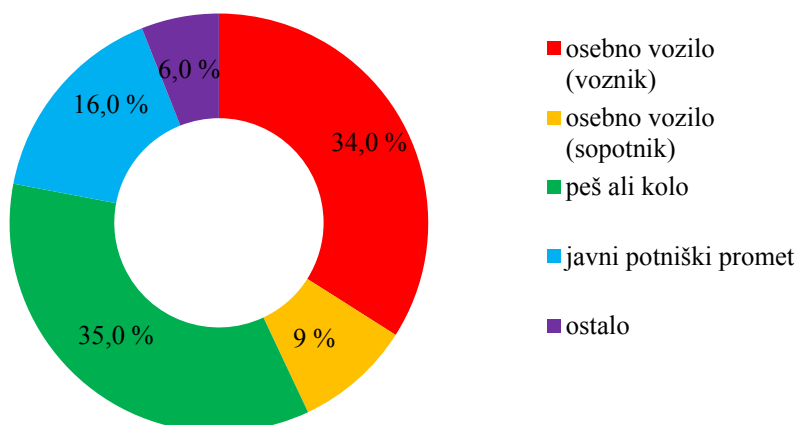
3 Analiza obstoječega stanja in predlogi za izboljšanje

3.1 Mobilnostne karakteristike Mestne občine Murska Sobota

Zaradi pomanjkanja novejših podatkov smo bili primorani uporabiti podatke iz Popisa prebivalstva 2002, ki ga je opravil Statistični urad RS (v nadaljevanju Popis 2002). Pri tem je vsekakor potrebno opozoriti, da lahko analizirani podatki, zaradi časovne distance, precej odstopajo od dejanskega stanja.

Iz navedenih podatkov je razvidno, da so prebivalci MO Murska Sobota skoraj polovico dnevnih potovanj opravili z osebnim avtomobilom (34 % kot vozniki in 9 % kot sopotniki). Sledita hoja in kolesarski promet, katerih skupni delež je znašal 35 %. Žal zaradi načina zajemanja podatkov ni mogoče ugotoviti deleža posameznega načina potovanja. Dobrih 16 % potovanj se je opravilo z javnim avtobusnim prevozom.

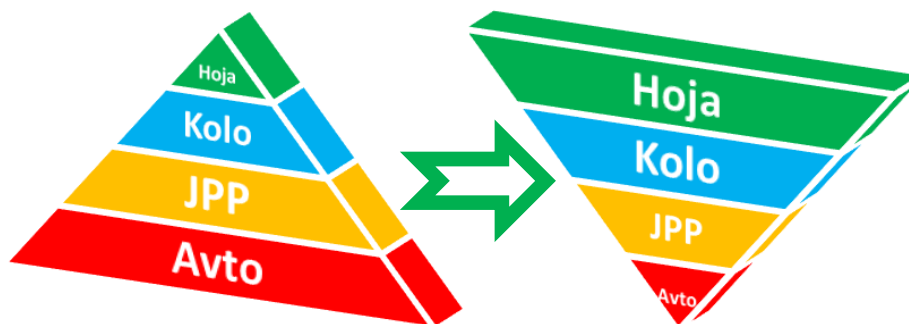
Navedene (starejše) podatke lahko sicer ocenimo kot zelo spodbudne za trajnostni razvoj mesta Murska Sobota, saj je zaradi majhnosti in kratkih razdalj zelo primerno spodbujanje kolesarstva in hoje (ter tudi JPP).



Slika 2: Prikaz načinov potovanja prebivalcev MO Murska Sobota (*vir: BYPAD, 2008*)

Kljub spodbudnim podatkom iz leta 2002 mora biti cilj MO Murska Sobota še **nadaljnji dvig okolju prijaznih načinov mobilnosti**, kot so hoja, kolo in javni potniški promet.

Zato bo v prihodnje potrebno dosledno izvajanje zastavljenih ukrepov v trajnostnem mobilnostnem načrtu in **temeljita sprememba prioritet prometnega načrtovanja** in prometne politike kot celote, ki je še vedno preveč poudarjala osebni avtomobil, kot najbolj razširjeno prevozno sredstvo. Nova hierarhija prioritet bo tako morala največji poudarek posvečati hoji, kolesarjenju in javnemu prevozu, ter šele nato osebnemu avtomobilu.



Slika 3: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju

Ob tem se pojavlja tudi mnogo vprašanj in dilem. Če skušamo odgovoriti samo na dve najbolj pogosto zastavljeni vprašanji in sicer:

Ali je tako temeljite spremembe prioritet možno izvesti v kratkem času in v samo enem koraku?

Da, je možno, nenazadnje so to dokazala že številna evropska in svetovna mesta. Seveda se te spremembe ne bodo takoj in neposredno izrazile v samem videzu mesta, temveč bodo počasi in postopoma spreminjale prometni prostor in z njim povezan javni prostor ter hkrati vplivale na spreminjanje potovalnih navad prebivalcev in obiskovalcev MO Murska Sobota.

Gre torej za neke vrste razvojni proces, ki mora potekati permanentno in se v smislu razvojne spirale tudi nikoli ne konča. Ne glede na to, da končnega cilja torej časovno ni mogoče opredeliti in se določajo le vmesni oziroma etapni cilji je potrebno s procesom čim prej začeti.

Ali je možno rešitve, ki nastanejo s takšno hierarhijo prioritet v praksi tudi izvesti?

Da, je možno, vendar se je pri tem potrebno zavedati, da sama sprememba prioritet še ne pomeni nujno tudi radikalno spremembo vseh dosedanjih načrtov in rešitev.

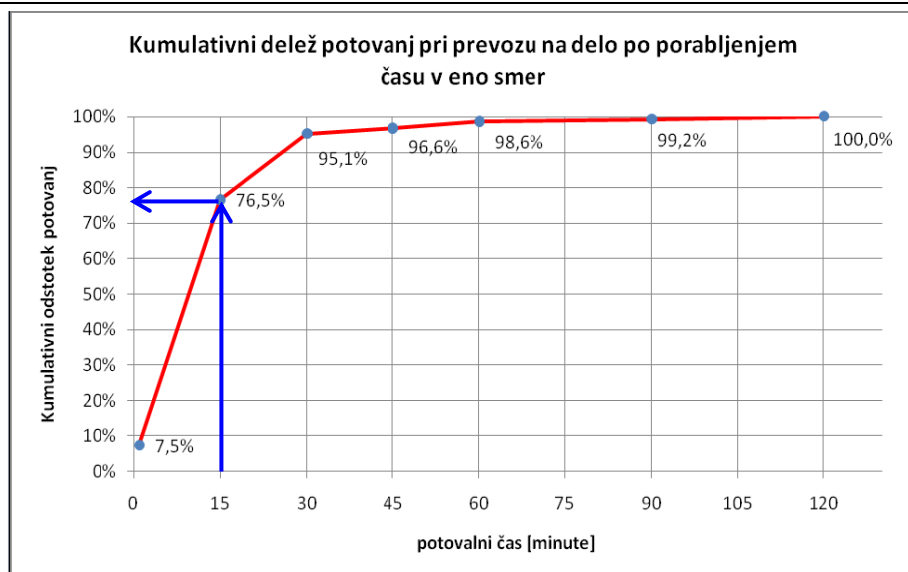
Preučiti je namreč potrebno realno stanje in na podlagi identificiranih možnosti strmeti k oblikovanju čim bolj uravnoteženih rešitev, ki v prostoru omogočajo razvoj tistih prevoznih oblik, ki so smiselne in sprejemljive.

Pri tem je potrebno poudariti, da so lahko tudi t.i. cestni projekti povsem opravičeni, vendar se postavlja vprašanje, kakšen naj bo njihov podrobni videz in oblika. Do sedaj so le-ti praviloma favorizirali avtomobile, v prihodnje bo to potrebno spremeniti.

3.1.1 Potenciali za spremembe

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

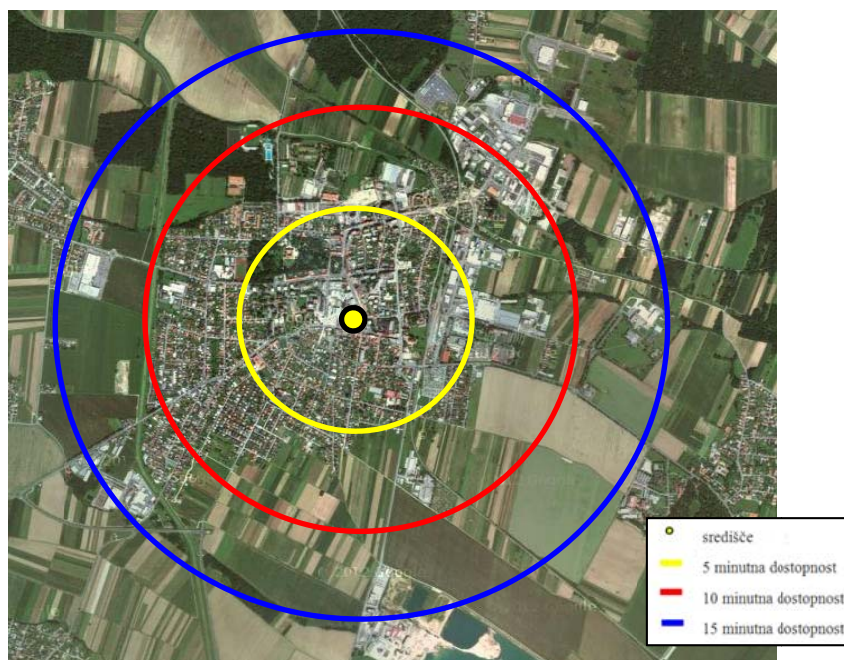
Glede na velikost mesta in relativno ugoden relief, se kaže precejšen potencial za razvoj kolesarskega prometa. Kolo je namreč ravno pri potovanjih na kratke razdalje, ki trajajo do 15 minut, zelo konkurenčno, seveda ob predpostavki, da obstajajo dovolj neposredne in varne kolesarske povezave.



Slika 4: Kumulativni delež potovanj pri prevozu na delo po porabljenem času v eno smer v MO Murska Sobota (vir: SURS, Popis 2002)

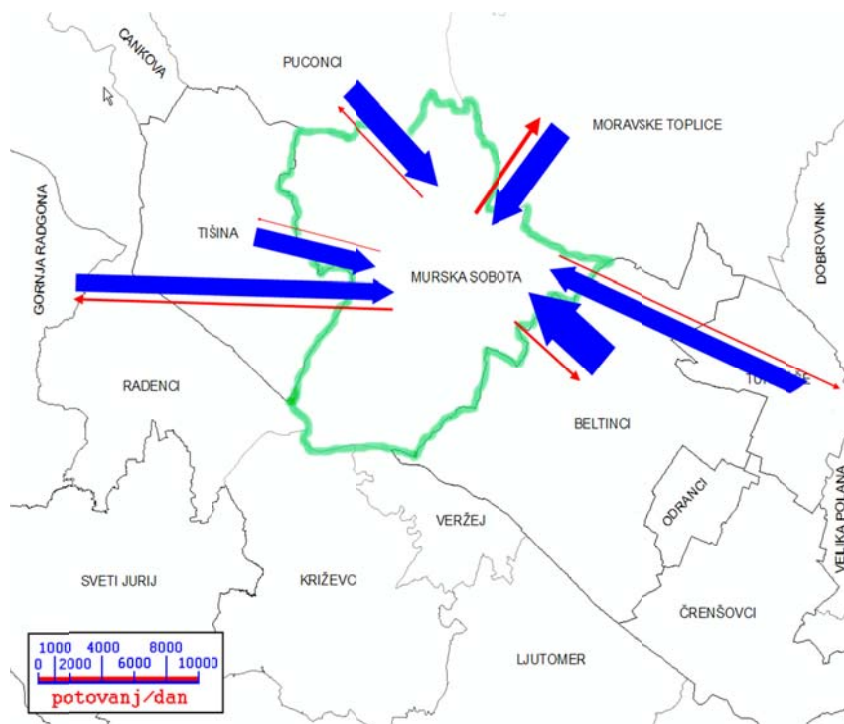
Iz slike 4 je razvidno, da je v letu 2002 76,5 % delovno aktivnih prebivalcev Murske Sobote za prevoz na delo v eno smer porabilo do 15 minut. Šlo je torej za krajša potovanja na katerih je kolo zelo konkurenčno prevozno sredstvo. Potencial za dvig kolesarskega prometa pri delovno aktivnih in šolajočih prebivalcih Murske Sobote torej še obstaja.

Naveden potencial za razvoj kolesarskega prometa je razviden tudi iz grafičnega prikaza dostopnosti Murske Sobote iz središča mesta s kolesom. Vidimo, da je ob predpostavki, da znaša povprečna potovalna hitrost 17 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 širšo okolico v 10 oziroma 15 minutah.



Slika 5: Prikaz dostopnosti Murska Sobote iz središča mesta s kolesom (vir: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, 2013, avtor: Sebastian Toplak)

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 na dnevnih opravkih (nakupi, uprava, zdravstvo itd.). Na sliki 6 so s puščicami v modri barvi prikazani dnevni migranti, ki potujejo v Mursko Soboto (debelina puščic ponazarja obseg potovanj) in s puščicami v rdeči barvi dnevni migranti, ki potujejo iz Murske Sobote.



Slika 6: Dnevna potovanja v/iz MO Murska Sobota (vir: BYPAD, 2008)

Velik delež navedenih skupin potuje z osebnim avtomobilom in s tem povzročajo tudi največje povpraševanje po parkiriščih v mestu oz. v neposredni okolici. Ključni potencial za zmanjšanje motoriziranih potovanj na območju MO Murska Sobota se torej skriva v navedenih skupinah dnevnih migrantov, ki bi jih z ustreznimi ukrepi bilo potrebno nagovoriti in skušati v čim večji meri preusmeriti na okolju prijazne načine potovanja. Največji potencial je zagotovo v kvalitetnem javnem prevozu, ki bi bil cenovno in časovno konkurenčen osebnemu avtomobilu. Tudi vzpostavitev parkirišč »parkiraj in pelji« na mestnem obrobju z dobro avtobusno navezavo do središča mesta in/ali z vzpostavljenim sistemom **samopostrežne izposoje koles**, ki bi bila za uporabnike do 1 ure brezplačna, se kaže kot zelo smotrna in obetavna rešitev.

3.1.2 Potovalne navade otrok in njihovih staršev

Ne tako zanemarljivi delež zgoraj prikazanih dnevnih potovanj opravijo tudi otroci in njihovi starši na poti v šolo in iz nje. Hkrati je potrebno poudariti, da je ravno pri teh potovanjih možno in iz vzgojnega vidika tudi pomembno vplivati na izbor prevoznega sredstva oz. način potovanja. Kot primer dobre prakse, lahko navedemo aktivnost Prometna kača¹, ki se je v omejenem obsegu na območju Murske Sobote, že izvajala. Gre za t.i. mehki ukrep, ki cenovno ni zahteven in kljub temu prispeva k ozaveščanju in spremembi potovalnih navad. V času izvajanja aktivnosti Prometna kača je osnovnim šolam uspelo delež okolju prijaznih potovanj povečati za več kot 20 %. Ta delež tudi po izteku

¹ Evropski projekt CONNECT – Razvoj in širjenje kakovostnih ukrepov na področju upravljanja mobilnosti za mlade, nosilec v Sloveniji Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, vodja S. Toplak

aktivnosti, ki traja en teden ostaja višji od začetnega, kar kaže na dolgoročnejši vpliv omenjene aktivnosti.

Na območju MO Murska Sobota (v sodelovanju s Centrom za zdravje in razvoj) se je v zadnji treh šolskih letih izvajal projekt »Peški bus«, katerega namen je spodbujati trajnostne načine vsakodnevnih potovanj učencev (hoja, kolo in JPP) in posredno vplivati na načine potovanja celotne družine. Podatki MO Murska Sobota kažejo raznolikost rezultatov glede na šolo, v večini primerov pa se je spremenila struktura prihodov/odhodov v korist hoje, kolesarjenja in uporabe avtobusa. V sklopu projekta »Peški bus« so bili izvedene naslednje aktivnosti:

- organizacija sestankov med predstavniki osnovnih šol in starši,
- beleženje strukture načinov prihodov in odhodov učencev v šolo in domov,
- širjenje vrednost trajnostne mobilnosti med rednim poukom,
- izdelava letakov in izdaja pohval ter rumenih kartonov
- podelitev nagrad,
- snemanje kratkega filma in njegova predstavitev staršem in otrokom.

MO Murska sobota je rezultate posredovala tudi medijem, ki so poskrbeli še za dodatno širitev prednosti aktivnosti in projekta kot celoto. Poleg omenjenih aktivnosti se v vseh osnovni šolah na območju MO Murska Sobota, s pomočjo pokroviteljstva podjetja Avtobusni promet MS d.d., izvaja vsakoletni projekt »Varno potovanje z avtobusom«, ki ga sestavljajo teoretično delo v učilnicah, praktični prevoz otrok z avtobusom, ter obisk avtobusne postaje

Na osnovi slednjega predlagamo, da se aktivnosti Prometna kača, Peški bus in Varno potovanje z avtobusom v osnovnih šolah in vrtcih na območju MO Murska Sobota izvajajo tudi v prihodnje.

Usmeritev v prihodnje

- **Osrednji cilj – povečati okolju prijazne načine potovanja: hoja, kolo in javni potniški promet.**
- **Sprememba prioritet prometnega načrtovanja tako, da bo največji poudarek posvečen hoji, kolesarjenju, javnemu prevozu in šele nato osebnemu avtomobilu.**
- **Prebivalcem v kraju bivanja ponuditi tudi druge načine potovanja, ki bodo avtomobilu čim konkurenčnejši in s tem omogočiti možnost izbire.**
- **Izvajanje mehkih ukrepov – v osnovnih šolah in vrtcih nadaljevati z vsakoletnim izvajanjem aktivnosti, ki spodbujajo trajnostne načine prevoza v in iz šole (Prometna kača, Peški bus, Varno potovanje z avtobusom).**

3.2 Pregled odhodkov in prihodkov za promet in mobilnost

3.2.1 Odhodki za prometno infrastrukturo

V obdobju od 2010 do 2013 (tabela 2) je MO Murska Sobota v povprečju porabila 1.073.922,25 € sredstev za investicije v prometno infrastrukturo. Od tega je bilo največ sredstev za investicije v prometno infrastrukturo namenjenih v letu 2011 (8 % od celotnega proračuna), medtem ko je v letu 2013 za ta namen predvidenih 920.189,00 € oz. 4 % od celotnega proračuna MO Murska Sobota.

Tabela 2: Prikaz skupnih sredstev proračuna in sredstev za investicije v prometno infrastrukturo za obdobje 2010-2013 v MO Murska Sobota (vir: MO Murska Sobota, 2013)

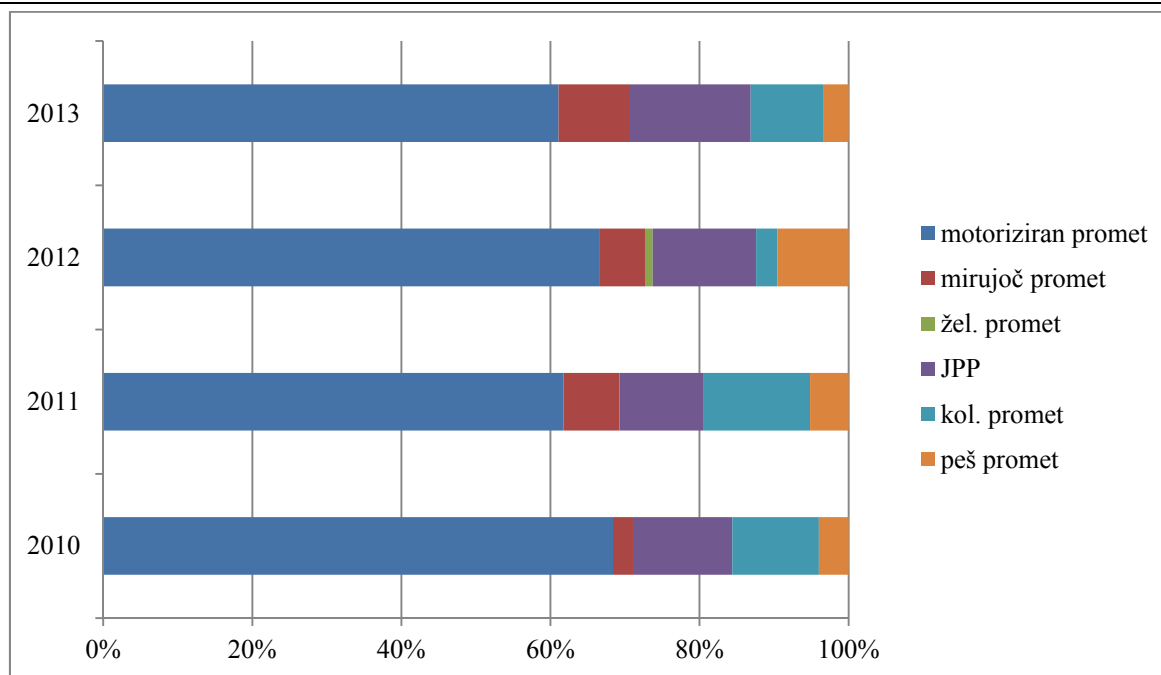
	2010	2011	2012	2013
Proračun - skupaj	16.950.066,11 €	15.869.371,31 €	19.146.003,00 €	20.984.386,00 €
Sredstva za prometno infrastrukturo - skupaj	1.161.845 €	1.263.516 €	950.139 €	920.189 €

V okviru navedenih sredstev za prometno infrastrukturo je bilo največ sredstev namenjenih za motoriziran promet (izgradnja in obnova cest), sledita hoja oz. peš promet (pretežno izgradnja pločnikov v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest) ter kolesarski promet in na koncu javni potniški promet (izgradnja avtobusnih postajališč).

Tabela 3: Prikaz porazdelitve sredstev po področjih za obdobje 2010-2013 za MO Murska Sobota (vir: MO Murska Sobota, 2013)

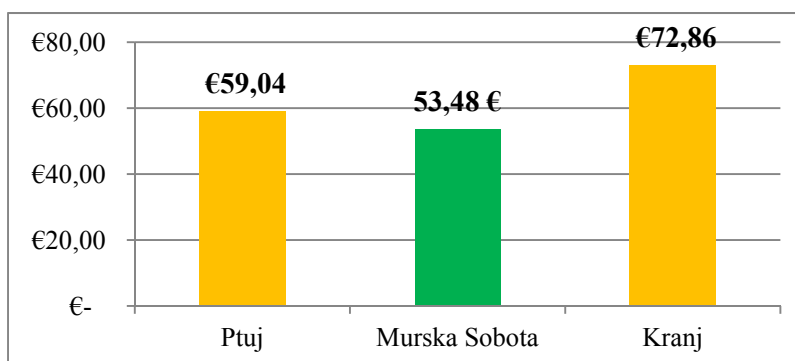
	Motoriziran promet	Mirujoč promet	Žel. promet	JPP	Kol promet	Peš promet
2010	794.744,00 €	31.019,00 €	- €	154.796,00 €	134.887,00 €	46.399,00 €
2011	780.404,00 €	94.407,00 €	136,00 €	143.166,00 €	180.081,00 €	65.322,00 €
2012	633.163,00 €	57.463,00 €	9.807,00 €	131.849,00 €	27.000,00 €	90.857,00 €
2013	562.071,00 €	88.179,00 €	- €	149.000,00 €	89.331,00 €	31.608,00 €

Če zgornje vrednosti prikažemo grafično (slika 7), je moč razbrati, da odstotek vloženih sredstev v motoriziran promet znatno prekaša vlaganja v druga področja. Predvsem je zaskrbljujoče, da se sredstva namenjena za kolesarski in peš promet krčijo. K temu je potrebno dodati še vlaganja v JPP, ki se v navedenem obdobju v povprečju niso spremenila in bi jih bilo v prihodnje potrebno povečati, ter s tem omogočiti boljše pogoje za nadaljnji razvoj.



Slika 7: Delež porabljenih sredstev za posamezne prometne površine (vir: MO Murska Sobota)

Če navedena sredstva preračunamo na prebivalca lahko ugotovimo, da MO Murska Sobota v povprečju nameni za promet in prometno infrastrukturo 53,48 € na prebivalca. Slika 8 prikazuje primerjavo med slovenskimi mesti, ki sodelujejo v projektu QUEST (Murska Sobota, Kranj in Murska Sobota) in kot je razvidno lahko MO Murska Sobota uvrstimo v začetje – na tem mestu je potrebno vzeti v zakup tudi manjše število prebivalcev in proračun.



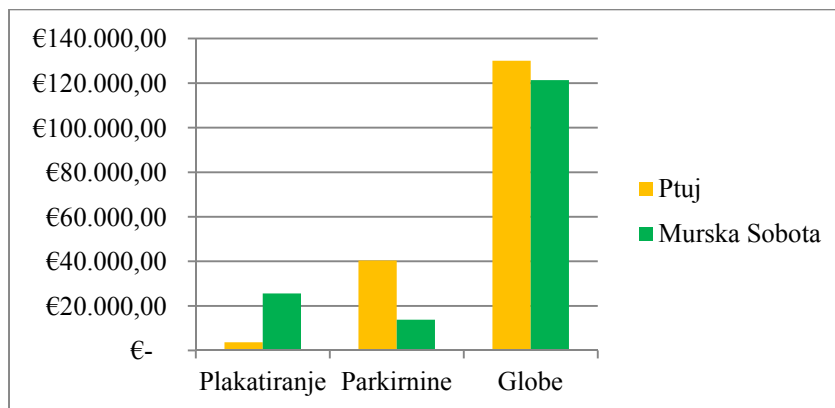
Slika 8: Primerjava med mesti in vloženimi investicijskimi sredstvi za promet, prometno infrastrukturo in komunikacije na prebivalca (vir: proračuni mest)

Usmeritev v prihodnje

- **Izboljšati funkcionalnost obstoječega omrežja in se pri tem osredotočiti predvsem na izboljšanje povezav znotraj mesta.**
- **Zagotavljanje čim bolj varnih in neposrednih povezav za pešce in kolesarje v križiščih.** Odsvetujemo izgradnjo velikih večpasovnih krožnih križišč znotraj urbanega tkiva, saj so za pešce in kolesarje lahko zelo nevarna in jim daljšajo pot.

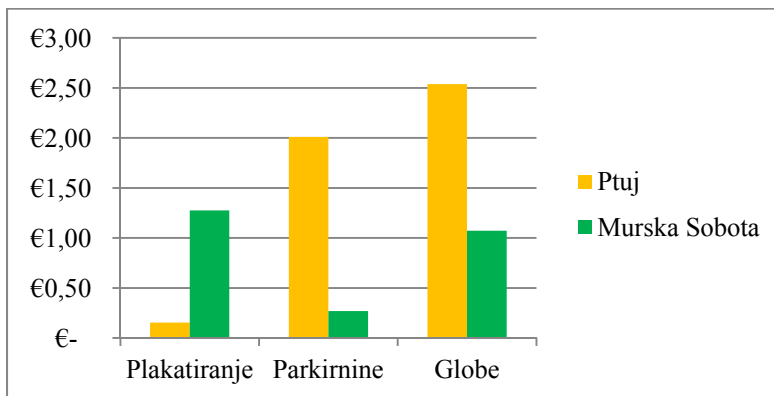
3.2.2 Prihodki iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob za obdobje 2010 – 2012

Analiza prihodkov MO Murska Sobota iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob za obdobje 2010-2012 kaže, da znašajo le-ti na letni ravni v povprečju 150.000,00 €. Za lažjo oceno smo navedene podatke primerjali s podatki MO Ptuj (dobrih 23.500 prebivalcev), podatkov za MO Murska Sobota.



Slika 9: Povprečje prihodkov iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob v MO Murska Sobota in MO Ptuj za obdobje 2010 – 2012 (vir: MO Murska Sobota, MO Ptuj)

Prihodki iz naslova glob so zelo primerljivi. Parkirnin se na Murska Soboti pobere precej manj, kar je razumljivo, glede na to, da so v Murski Soboti šele pred kratkim začeli dejansko izvajati območje plačljivega kratkoročnega parkiranja.



Slika 10: Povprečni prihodki na prebivalca iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob v MO Murska Sobota in MO Murska Sobota za obdobje 2010–2012 (vir: MO Murska Sobota, MO Murska Sobota)

Usmeritev v prihodnje

- Preučiti možnost financiranja sistema samopostrežne izposoje koles, ki bo za uporabnike do 1 ure brezplačna iz virov parkirnin, glob in plakatiranja oz. oddaje promocijskih površin.

3.3 Razseljevanje prebivalcev iz osrednjega dela mesta

Atraktivno in za prebivalce prijazno mesto mora poskrbeti za prometno ureditev, ki bo omogočala varna potovanja in hkrati spodbujala alternativne načine potovanj, kot so kolesarjenje, hoja in javni prevoz. Mestne oblasti se morajo zavzemati za atraktivno in do prebivalcev prijazno mestno okolje, ki bo prispevalo k zaustavitvi trenda odseljevanja prebivalstva iz mestnega jedra in ožje okolice v mestno obrobje oz. v oddaljena naselja.

Tabela 4 prikazuje razmerje števila prebivalcev v mestnih četrtih med leti 2008 - 2012, iz katere je razvidno, da se je v perifernih predelih MO Murska Sobota povečalo število prebivalstva, medtem ko se je v samem mestu Murska Sobota le-to zmanjšalo. Med leti 2008 in 2012 se je število prebivalcev najbolj povečalo v mestnih četrtih Markišavci (+11,0 %), Veščica (+10,4 %) in Černelavci (+2,5 %). Medtem ko je moč opaziti največje zmanjšanje št. prebivalcev v mestnih četrtih Satahovci (-4,8 %), Bakovci (-4,2 %) in Pušča (-2,5 %). Število prebivalcev v mestu Murska Sobota se je zmanjšalo za (-2,2 %).

Iz pričujočih podatkov lahko podamo hipotezo, ki kaže sledi selitve prebivalstva izven mestnega jedra v obrobna naselja oz. mestne četrti.

Tabela 4: Gibanje št. prebivalcev med leti 2008 in 2012 za MO Murska Sobota (vir: SURS, 2012)

Mestna četrt	Primerjava 2008 - 2012
Satahovci	-4,8 %
Bakovci	-4,2 %
Pušča	-2,5 %
Murska Sobota	-2,2 %
Rakičan	-1,2 %
Polana	-0,9 %
Krog	-0,7 %
Nemčavci	+0,8 %
Kupšinci	+2,0 %
Černelavci	+2,5 %
Veščica	+10,4 %
Markišavci	+11,0 %

Če na kratko analiziramo še gibanje števila prebivalcev v sosednjih občinah lahko ugotovimo, da se je le-to povečevalo, razen v nekaterih demografsko ogroženih občinah, ki se z odseljevanjem soočajo že dlje časa. Rezultati tabele 5 kaže, da spada MO Murska Sobota med občine v katerih se je število prebivalcev v zadnjem obdobju zmanjševalo.

Tabela 5: Naraščanje oz. padanje št. prebivalcev med leti 2008 in 2012 po občinah v okolici MO Murska Sobota (vir: SURS, 2012)

Občina	Primerjava 2008 - 2012
Šalovci	-6,4 %
Grad	-3,6 %
Gornji Petrovci	-3,5 %
Veržej	-3,0 %
Cankova	-2,1 %
Moravske Toplice	-2,0 %
Rogašovci	-2,0 %
Murska Sobota	-1,4 %
Tišina	-0,9 %
Puconci	-0,6 %
Kuzma	-0,4 %
Beltinci	+0,1 %
Križevci	+0,3 %
Radenci	+0,5 %
Hodoš	+17,5 %

Proces suburbanizacije ali razseljevanja prebivalcev, delovnih mest in urbanih dejavnosti iz osrednjih delov mesta v mestno obrobje oz. bližnjo okolico povečuje potrebo po mobilnosti (tako za ljudi in tovor). Le-ta se ob pomanjkanju ustrezne prometne ponudbe, kot na primer javnega prevoza ali ustrezno urejenih površin za pešce in kolesarje, najizraziteje kaže v vse večji odvisnosti prebivalcev od osebnega avtomobila.

Iz tabele 4 je razvidno, da se je v nekaterih perifernih predelih število prebivalstva povečalo, medtem ko se je v samem mestu Murska Sobota to zmanjšalo za 2,2 %. Iz pričujočih podatkov lahko sklepamo, da je na območju MO Murska Sobota prisoten minimalen trend suburbanizacije, ki bi ga bilo potrebno zaustaviti oz. okrepiti prizadevanja za razvoj kvalitetnejše prometne ponudbe, ki bo prebivalcem na krajših potovanjih nudila ustrezno alternativo osebnemu avtomobilu.

Usmeritev v prihodnje

- **Zagotovitev atraktivnega in do prebivalcev prijaznega mestnega okolja.**
In tako prispevati k zaustavitvi trenda odseljevanja prebivalstva iz mestnega jedra in ožje okolice v mestno obrobje oz. v oddaljena naselja.
- **Zagotoviti mesto kratkih razdalj.**
Mogoče doseči z revitalizacijo mestnega jedra in vseh degradiranih območij znotraj mesta t.i. »rast mesta navznoter« in s tem hkrati brzditi težnje po širitvi urbanega predela mesta navzven.
- **Ustaviti nadaljnjo razseljevanje delovnih mest in urbanih dejavnosti iz osrednjih delov mesta v mestno obrobje ter izboljšati kvaliteto bivanja v mestu.**

3.4 Socialna izključenost prebivalcev, ki nimajo dostopa do avtomobila

Št. prebivalcev je v letu 2012, po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (SURS), na območju MO Murska Sobota padlo na 19.220 oseb. Nadaljnja analiza prebivalstva po starostnih skupinah (tabela 6) kaže na splošno razširjen trend staranja prebivalstva. V obdobju zadnjih 10 let se je delež mlajših prebivalcev manjšal, delež starejših pa precej povečal. Največ prebivalcev MO Murska Sobota je starih med 50 in 64 let.

Tabela 6: Prebivalstvo po starostnih skupinah za naselja MO Murska Sobota (vir: SURS, 2012)

Starostna skupina	Primerjava med 2002 – 2012
0-14 let	-12 %
15-64 let	-11 %
65-74 let	+28 %
75+ let	+58 %

Demografski trendi staranja prebivalstva in zaostrene ekonomske razmere, zaradi katerih vse več ljudi živi na robu revščine, povzročajo vse večjo socialno izključenost prebivalcev, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila. Za to kategorijo prebivalcev bo v prihodnje nujno potrebno zagotoviti ustrezno prometno ponudbo, ki jim bo zagotavljala dostopnost do vseh osnovnih funkcij potrebnih za normalno življenje na območju MO Murska Sobota.

Usmeritev v prihodnje

- **Ustaviti trend socialne izključenosti prebivalcev, ki nimajo avtomobila (starost ali ekonomski razlogi) in s tem dostopa do določenih pomembnih funkcij v prostoru.**
Priporočljiva je kombinacija ukrepov: vzpostavljanje dodatne prevozne ponudbe, ki je za te skupine prebivalcev sprejemljiva (npr. cenovno ugoden javni avtobusni prevoz), zagotavljanje kratkih in neposrednih poti v mestu s pomočjo novih povezav ali ustrežnejše umestitve pomembnih funkcij v prostoru.

3.5 Stanje peš prometa

Zaradi geografske lege in ugodnega reliefa je potencial za razvoj peš prometa in kolesarstva v Murski Soboti precejšen. Ne nazadnje je to razvidno tudi iz sicer precej starih podatkov o opravljenih potovanjih na delo in izobraževanje, kjer je znašal delež hoje in kolesarskega prometa 37% vseh potovanj (vir Popis 2002, SURS). Po navedbah Načrta trajnostne mobilnosti na območju MO Murska Sobota k temu deležu prispeva tudi slaba ponudba javnega potniškega prometa, ki ne predstavlja prave alternative uporabnikom osebnega avtomobila.

Načrt trajnostne mobilnosti prav tako predlaga ureditev pešpoti širšega območja mestnega jedra, skupaj v navezi z obnovitvijo in izgradnjo novih kolesarskih poti (slika 12). V mestnem središču bi bile tako zajete naslednje ulice: Trstenjakova ulica, Cankarjeva ulica, del Tomšičeve ulice, ulica Štefana Kuzmiča, ulica Štefana Kovača, del Ciril Metodove ulice, Grajska ulica, Lendavska ulica, Industrijska ulica, Gregorčičeva ulica, del Ulice Staneta Rozmana, Slomškova ulica, Mojstrska ulica, Kocljeva ulica in Slovenska ulica.



Slika 11: Shematski prikaz osnovnega kolesarskega omrežja in pešpoti s priključki do naselij v MO Murska Sobota (vir: Načrt trajnostne mobilnosti na območju MO Murska Sobota, 2008)

Kot protiutež vedno večjemu številu potovanj v središče mesta z osebnim avtomobilom bi bilo potrebno preučiti uvedbo območja za pešce v strogem središču mesta (območje Slovenske ulice) in ponovno pretehtati smotrnost uvedbe enosmerne ulice vzdolž Slovenske ulice in povečanja števila parkirnih mest, kar bi dolgoročno povečalo količino potovanj oz. njihovo dolžino. Prav tako je potrebno urediti pešpoti tako, da bodo prijazne do invalidov – širši pločniki, spustitev robnikov in izgradnja klančin – ter ostalih uporabnikov. Kot primer lahko izpostavimo potrebno obnovitev oz. izgradnjo pločnikov za pešce na Lendavski ulici, ki povezuje središče mesta s trgovskimi centri na severovzhodu mesta.

Z ureditvijo mestnega jedra (območja za pešce) bi se nedvomno izboljšala podoba mesta in kvaliteta bivanja v njem. Na drugi strani se lahko pojavijo določene težave z dostopnostjo za prebivalce in poslovne subjekte o katerih je prav gotovo potrebno tehtno razmisliti in predvsem v obrobem območju skušati najti določeno ravnoesje, v okviru katerega bo število avtomobilov zmanjšano oz. v celoti umaknjeno in bo na drugi strani vzpostavljen tudi prostor za sožitje vseh prevoznih oblik na isti površini. V tujini je namreč ravno v manjših in srednje velikih mestih mogoče najti številne pozitivne izkušnje na področju mešanih površin, kot so npr. »shared space²« in »Begegnungszonen³« v okviru katerih je vzpostavljeno sožitje med vsemi udeleženci v prometu.

Celotno območje mesta je potrebno postopoma narediti pešcem in kolesarjem bolj prijazno. Odstraniti je potrebno številne pločnike in druge ovire, ki onemogočajo udobno in brezskrbno hojo ter kolesarjenje. Vzpostaviti bo potrebno nove in bolj neposredne poti, dodatne prehode za pešce, zožiti vozišča predvsem v križiščih in zagotavljati čim bolj neposredno vodenje pešcev in kolesarjev –

² Shared Space ali koncept Skupni prostor je nova strategija obširnega oblikovanja javnega prostora. Ceste, poti in trgi so življenjski prostor, ki ga delimo in uporabljamo vsi člani družbe. Ta življenjski prostor naj bo tako prirejen in oblikovan, da bo postal za ljudi kraj srečanja, komunikacije in socialnega druženja. Potrebe motoriziranega prometa so integrirane v funkcionalno raznolikost živega javnega prostora, ki ga s pomočjo intenzivnega prostorskega oblikovanja naredimo vidnega. Uravnoteženost različnih zahtev v prostoru, krepi kakovost bivanja in življenja na licu mesta, medtem ko obremenitve zaradi motoriziranega prometa stopijo v ozadje. Da bi javni prostor uprizarili na novo zavestno, niso potrebni le novi načrti in koncepti za promet, temveč tudi novi participativni procesi načrtovanja in odločanja. Le na ta način lahko sprožimo skrben in trajnosten proces oblikovanja zavesti v smislu nove prometne kulture. Pri teh procesih mora od vsega začetka sodelovati čim več akterjev, da lahko s pomočjo strokovnjakov razvijejo skupno vodilno vizijo za intenzivno uporabo javnega prostora v smislu kvalificiranega procesa udeležbe. (vir: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, avtor Sebastian Toplak, projektna prijava Shared Space Connected, 2010)

³ Begegnungszone ali območje za srečanje so v bistvu območja umirjenega prometa znotraj katerih imajo pešci in kolesarji prednost pred motoriziranim prometom pri čemer velja za slednje omejitev hitrosti 20 km/h. Uvajati so jih pričeli v Švici in se v zadnjem obdobju pojavljajo tudi v Avstriji in Nemčiji.

vodenje brez pentelj (glej sliko 12), krajšati čas čakanja v semaforiziranih križiščih in v številnih bivalno zaključenih predelih ter okolicašol in vrtcev upajati princip prednosti pešcev in kolesarjev pred motoriziranim prometom.



Slika 12: Primer neposrednega vodenja pešcev in kolesarjev brez pentelj v križišču Roške in Poljanske ulice v Ljubljani (vir: MKM, 2013)

Usmeritev v prihodnje

- **Zagotovitev neposrednih in varnih povezav za hojo.**
Prioritetno na šolskih poteh in poteh do vrtcev, bolnice, doma upokojencev in term.
- **Oblikovanje prometnega in javnega prostora, ki bo prijazen do vseh.**
Prometne in javne površine v mestu naj bodo višinsko čim bolj usklajene in s tem tudi za funkcionalno ovirane osebe, starostnike in starše z majhnimi otroci nemoteče in varne za uporabo (npr. odstranitev deniveliranih pločnikov v coni za pešce). Izven območja za pešce je potrebno na prehodih za pešce poglobiti robnike po celotni širini prehoda in ne samo na minimalni širini do 1 metra.
- **Zagotavljanje čim bolj varnih in neposrednih povezav za pešce v križiščih.**
Uvedba velikih večpasovnih krožnih križišč znotraj urbanega tkiva se močno odsvetuje, saj so za pešce in kolesarje lahko zelo nevarna in jim daljšajo pot.
- **Vzpostaviti koncept »skupnega prostora« in »območja za srečanje« po principu presajanja pozitivnih vzorcev iz tujine.**
Na participativen način je potrebno najti novo ravnovesje, v okviru katerega bo možno sožitje vseh prevoznih oblik v istem prostoru.

3.6 Stanje javnega potniškega prometa

Pri načrtovanju trajnostne mobilnosti ima javni potniški promet zelo pomembno vlogo in sicer ne samo iz vidika večje kapacitete prevoza in pozitivnih okoljskih ter prometno varnostnih učinkov, temveč predvsem zaradi njegove socialne funkcije. Slednja je v časih razseljevanja in socialne izključenosti (glej poglavji 3.3 in 3.4) tistih, ki ne posedujejo osebnega avtomobila in so s tem za njih določeni cilji v prostoru nedosegljivi (pojav socialne izključenosti starejših, mladih in ekonomsko šibkih skupin prebivalstva), zelo pomembna. Z javnim potniškim prometom zagotavljamo torej minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev, ne glede na njihov status oz. 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.).

Če analiziramo javni potniški promet na območju MO Murska Sobota in se pri tem osredotočimo samo na avtobusni promet je mogoče ugotoviti, da so v glavnem prisotne linije medkrajevnega linijskega prevoza in mestna avtobusna linija, ki jih izvaja Avtobusni promet Murska Sobota d.d. Linija »Sobočanec«, ki je za občane MO brezplačna, medtem ko obiskovalci za eno vožnjo plačajo 0,5 €, poteka na relaciji med Prežihovo ulico in trgovskim središčem BTC, ter zajema 18 postajališč (glej sliko 13). Frekvenca voženj na tej relaciji je eno uro (med tednom med 6.27 in 20.28, ter ob sobotah med 8.27 in 13.28). Načrt trajnostne mobilnosti na območju MO Murska Sobota opozarja na neustreznost frekvenca voženj, ki trenutno ne ustreza minimalnim standardom mestnega javnega potniškega prometa. Zaradi tega bi MO Murska Sobota in izvajalec javnih prevozov morala skleniti dogovor o povečanju frekvenca voženj mestnega avtobusnega prometa (na predlagani interval 30 min). Hkrati bi bilo potrebno prilagoditi oz. umestiti dodatne vožnje na vozni red v času vikenda.



Slika 13: Prikaz mestne linije »Sobočanec« in primestne linije CPŠ-A.P. MS-Rakičan (vir: APMS, 2013)

V skladu z Zakonom o osnovni šoli, se na območju MO Murska Sobota organizirajo tudi šolski prevozi za katere je občina v obdobju med 2010 – 2013 v povprečju na letni ravni porabila 129.000,00 €. Slika 14 prikazuje primerjavo porabljenih sredstev za šolske prevoze med MO Murska Sobota, Ptuj, Kranj, na prebivalca, kjer je razvidno, da za MO Mursko Sobot financiranje šolskih prevozov predstavlja večjo obremenitev.



Slika 14: Višina sredstev namenjenih za šolske prevoze na prebivalca v obdobju od 2010 do 2013 v MO Murska Sobota, MO Kranj in MO Ptuj (vir: MO Murska Sobota, MO Kranj, MO Ptuj 2013)

Na osnovi prikazanih podatkov je mogoče sklepati, da bi bilo smotno na območju MO Murska Sobota preučiti integracijo šolskih prevozov v obstoječo linijo mestnega avtobusnega prometa za namen povečanja frekvence (linij »Sobočanec«). Osnova za to naj bodo obstoječi šolski prevozi, ki jih je potrebno ustrezno nadgraditi in smotno integrirati v že obstoječi medkrajevni in mestni prevoz.

Usmeritev v prihodnje

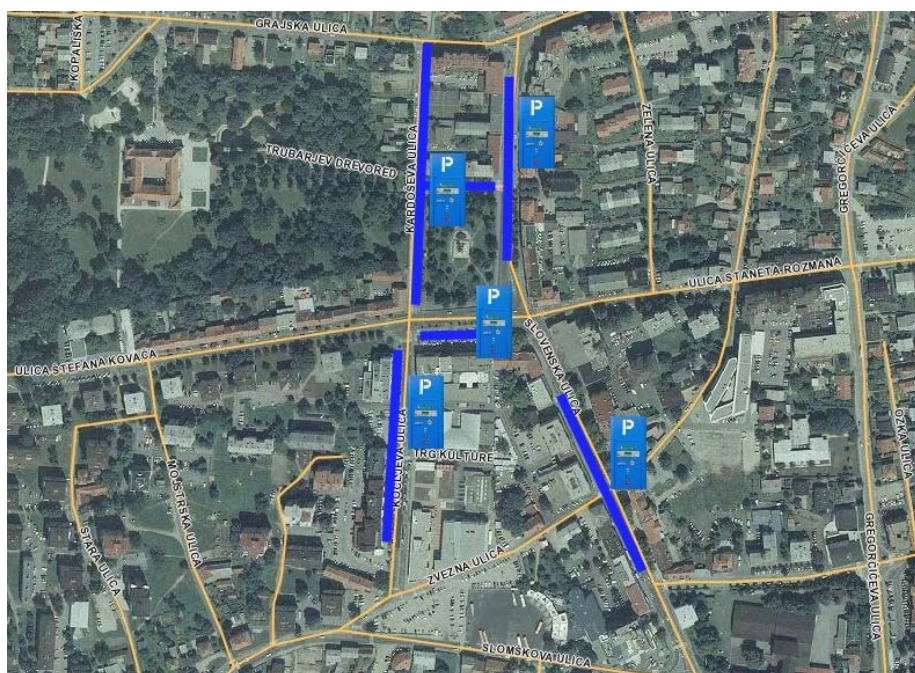
- **Povečanje frekvence vožnje na liniji »Sobočanec« (interval 30 min).**
Na osnovi predlagane ukrepa iz Načrta trajnostne mobilnosti na območju MO Murska Sobota.
- **Modernizacija in obnovitev dotrajanih avtobusnih postajališč.**
- **Preučiti uvedbo sodobnega informacijskega sistema (prikazovalniki na postajališčih, spletni in mobilni portal).**
- **Integracija šolskih prevozov z medkrajevnim in mestnim prevozom s ciljem racionalizacije in izboljšanja ponudbe za občane.**

3.7 Stanje mirujočega prometa

MO Murska Sobota je v začetku leta 2013 uvedla plačljivo kratkotrajno parkiranje za 620 parkirnih mest v središču mesta. S to uvedbo, se je poslovil star sistem, ki je temeljil na 1 oziroma 2 urah brezplačnega parkiranja za uporabnike parkirnih ur in plačevanju parkirnine za čas preko dovoljenega brezplačnega parkiranja s parkirnimi listki.⁴ Star sistem plačevanja parkirnin je bil zelo prijazen do uporabnikov osebnih avtomobilov, saj dejansko ni bilo potrebno plačevati parkirnine, kar je posledično spodbujalo potovanja z avtomobili do ključnih točk v mestnem središču. To pa ni vplivalo samo na prisotnost večjega števila osebnih avtomobilov v centru ampak tudi na delež onesnaženosti zraka.

Slednje je tudi razlog, da se je Mestna občina Murska Sobota odločila za sprejetje nabora ukrepov za zmanjševanje prašnih delcev, v skladu z zakonom o varstvu okolja in uredbo o kakovosti zunanjega zraka. Eden izmed ukrepov je tudi zmanjšanje prašnih delcev PM10, ki nastajajo v prometu, zato se je MO Murska Sobota odločila omejiti množično vožnjo z avtomobili po mestu (tudi plačljivo parkiranje je eden izmed instrumentov za zmanjševanje uporabe avtomobila v mestu).⁵

V mesecu februarju 2013 se je pričela realizacija 1. faze plačljivega parkiranja, ki zajema vzpostavitev v kratkoročnega pariranja v najožjem centru mesta, tj. Kardoševo ulico, Ulico Trubarjev drevored, Slovensko z delom Zvezne ulice, Kocljevo ulico in parkirišče na Trgu Zmage ter na gramoznem parkirišču pri bolnici v Rakičanu.



Slika 15: Lokacija parkomatov in parkirnih mest v središču Murske Sobote (vir: Murska Sobota, 2013)

Z uveljavitvijo je MO Murska Sobota prav tako izvršila ukrep, ki ga navaja Načrt trajnostne mobilnosti na območju MO Murska Sobota, glede upravljanja ponudbe parkirnih mest oz. zagotavljanje kratkotrajnega parkiranja v središču mesta.

⁴ Elaborat mirujočega prometa v MO Murska Sobota, Mestna uprava MO Murska Sobota, 2012

⁵ Elaborat mirujočega prometa v MO Murska Sobota, Mestna uprava MO Murska Sobota, 2012

Poleg tega so mestne oblasti predstavile načrt uveljavitve enosmerne ulice vzdolž Slovenske ulice, kar bi omogočilo povečanje števila parkirnih mest. Takšen ukrep ni priporočljiv, saj bi spodbujal uporabo osebnega avtomobila. Predlagan načrt bi bilo potrebno ponovno preučiti in ga dopolniti z možnostjo uvedbe cone 30 v tem delu mesta. S tem ukrepom bi se namreč zmanjšala potreba po izgradnji ločenih kolesarskih povezav, saj je možno kolesarje voditi skupaj z motoriziranim prometom. Hkrati bi mestne oblasti morale preučiti pobudo nekaterih prebivalcev oz. deležnikov po uvedbi območja za pešce na tem delu mesta.

Usmeritev v prihodnje

- **Določitev zgornje meje še sprejemljivega števila parkirnih mest v mestnem središču.**
Število je praviloma nižje od dejanskega povpraševanja, najti je potrebno ustrezno razmerje med različnimi skupinami uporabnikov pri čemer je potrebno v mestnem središču prioriteto obravnavati stanovalce.
- **Ponovna preučitev uvedbe enosmernega režima na Slovenski ulici**
- **Uvedba cone 30 in vzpostavitev varnega skupnega vodenje kolesarjev z motornim prometom v ožjem delu mesta (npr. Slovenska ulica).**
Predpogoj za takšno vodenje je uvedba cone 30 in/ali vzpostavljanje mešanih območij po principu »skupnega prostora« ali »območja za srečanje«.
- **Izvajanje cenovne politike parkiranja po načelu: bližje mestnemu središču tem dražje in kratkotrajno ter bolj oddaljeno od mestnega središča – cenejše in dolgotrajno.**

4 Sklep

Na osnovi ugotovitev revizije QUEST predlagamo MO Murska Sobota, da čim prej sprejme predlagani načrt ukrepov in pristopi k realizaciji predlaganih ukrepov ter razvojnih usmeritev v prihodnje.

Priloga 1: Načrt ukrepov QUEST

Splošno				
Ukrep	Finančno ovrednotenje	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Povečati okolju prijazne načine potovanja: hoja, kolo in javni potniški promet (osrednji cilj)	/	MO Murska Sobota	2013-2020	Proračun MO Murska Sobota, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
Izvedba periodične telefonske ankete o potovalnih navadah	3.000 € na dve leti	MO Murska Sobota in zunanji	2013	Proračun MO Murska Sobota
Občinske tehnične smernice za načrtovanje prometne infrastrukture - sprememba prioritet: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in šele nato osebni avtomobil	10.000 €	MO Murska Sobota in zunanji	2013-2014	Proračun MO Murska Sobota
Sprejem novih prioritet pri načrtovanih infrastrukturnih projektih s poudarkom na izboljšanju funkcionalnosti obstoječega omrežja in predvsem povezav znotraj mesta (npr. dodatni podvoz pod železniško progo)	/	MO Murska Sobota in Ministrstvo	2013-2014	Ministrstvo za infrastrukturo, sredstva EU, proračun MO Murska Sobota,
Uvedbe cone 30 v okolici mestnega jedra in v strogo bivalnih predelih mesta s predhodno izdelano študijo podrobne umestitve cone z možnostjo izvzema glavnih povezovalnih cest	30.000 €	MO Murska Sobota	2014-2015	Proračun MO Murska Sobota

Hoja				
Ukrep	Finančno ovrednotenje	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja in promocije hoje, kolesarjenja in JPP – podpreti vsakoletno izvajanje aktivnosti kot so Prometna kača, Peški bus, Varno potovanje z avtobusom	2.500 € na leto	MO Murska Sobota, osnovne šole	2014-2020	Proračun MO Murska Sobota, sredstva EU
Izboljšanje obstoječe infrastrukture za hojo (prioritetno na šolskih poteh in poteh do vrtcev, bolnice, zdravstvenih domov in domov za upokojene)	10.000 € na leto	MO Murska Sobota	2014-2020	Proračun MO Murska Sobota, DRSC
Zagotovitev dodatnih neposrednih in varnih povezav	20.000 € na leto	MO Murska Sobota	2014-2020	Proračun MO Murska Sobota, DRSC
Občinske smernice za načrtovanje mešanih površin po principu »skupnega prostora« in »območja za srečanje« (presajanja pozitivnih vzorcev iz tujine).	10.000 €	MO Murska Sobota in zunanji	2013-2014	Proračun MO Murska Sobota
Pilotna vzpostavitev mešanih površin po principu »skupnega prostora« in/ali »območja za srečanje« v mestnem jedru	/	MO Murska Sobota	2014-2015	Proračun MO Murska Sobota, sredstva EU

Javni potniški promet (JPP)				
Ukrep	Finančno ovrednotenje	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Povečanje frekvence vožnje na liniji »Sobočanec« (interval 30 min).	585.000 € iz proračuna MOMS v časovnem obdobju 2014-2016. Država drugo linijo mestnega avtobusa sofinancira v znesku 315.000 € v časovnem obdobju 2014-2016 in sicer letno 105.000 €.	MO Murska Sobota, operater JPP	2014-2016	Proračun MO Murska Sobota, DRSC (v delu kjer gre za medkrajevne linije)
Modernizacija in obnovitev dotrajanih avtobusnih postajališč.	20.000 €	MO Murska Sobota	2013-2016	Proračun MO Murska Sobota
Preučiti uvedbo sodobnega informacijskega sistema (prikazovalniki na postajališčih, spletni in mobilni portal).	/	MO Murska Sobota	2015-2020	Proračun MO Murska Sobota
Nadaljnja integracija šolskih prevozov in mestnega prevoza z linijami medkrajevnega prevoza	/	MO Murska Sobota, operater JPP	2013-2016	Proračun MO Murska Sobota, Ministrstvo, Operater JPP in zasebni investitorji

Mirujoč promet				
Ukrep	Finančno ovrednotenje	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Določitev zgornje meje še sprejemljivega števila parkirnih mest v središču mesta.	5.000 €	MO Murska Sobota in zunanji	2013-2014	Proračun MO Murska Sobota
Izvajanje cenovne politike parkiranja po načelu: bližje mestnemu središču tem dražje in kratkotrajno – cenejše ter dolgotrajno – dražje.	/	MO Murska Sobota	2014-2015	Proračun MO Murska Sobota
Uvedba dodatne informacijske signalizacije za ustreznejše vodenje in prikazovanje parkirnih površin v mestu.	6.000 €	MO Murska Sobota	2014-2015	Proračun MO Murska Sobota
Preučiti smotrnost uvedbe t.i. inteligentnega sistema upravljanja in vodenja parkirnih mest v ožjem mestnem središču.	10.000 €	MO Murska Sobota in zunanji izvajalec	2014-2015	Proračun MO Murska Sobota in zasebna sredstva po vzoru javno-zasebnega partnerstva
Preučiti možnost financiranja drugih, okolju prijaznih načinov prevoza iz prihodkov od parkirin, glob in plakatiranja ter oddaje promocijskih površin.	/	MO Murska Sobota	2014-2015	Proračun MO Murska Sobota
Ponovna preučitev smotrnosti spremembe prometnega režima na Slovenski ulici (enosmerna ulica) in uvedbe cone 30 na tem območju.	/	MO Murska Sobota	2014-2015	Proračun MO Murska Sobota

Priloga 2: English Summary

QUEST (Quality management tool for Urban Energy efficient Sustainable Transport) supports European cities in making real progress towards a more sustainable urban transport system, and helps them to find solutions for achieving the desired goals. The QUEST method has been developed within the European project QUEST (2011-2013). During the project nearly 50 European cities, of which 3 of them are from Slovenia, have gone through the QUEST process.

i. About the city

Murska Sobota, in spite of the mighty hundred-year old oaks and beautiful old buildings that bear witness to its rich history, is a young and energetic city. The area of the municipality is about 64,5 km², with an altitude of 190 m and 20.266 inhabitants. Murska Sobota is the northernmost major Slovenian city and represents the central and most intensely urbanized area in the whole of the Pomurje region. Fast motorway connection with Central Slovenia, growing industrial craft zone and successful companies, commercial centre on the edges, banks, insurance companies, development, educational institutions and the rapid heartbeat of the city with a rich offer of cultural and social events make Murska Sobota a true regional centre and heart of Pomurje region.

Obtaining the latest data for individual modes of transport (modal split) in the area of the Municipality of Murska Sobota was not possible, therefore older data was used, which is still somewhat comparable to the current situation (Source: Census 2002); although it should be noted that preference towards the car use has increased, and walking and cycling has decreased. The data suggests that daily commuters prefer car travel (43%), followed by walking and cycling, which sum total can be estimated at a very high share of 35%. City public transport offer is done by an outside operator, which estimates total share of bus travels at 16%.

Table a: Modal split of Municipality of Murska Sobota

Mode of transport	Percentage (%)
Car	34
Car (passenger)	9
Walking and cycling	35
Bus	16
Other	6

As Murska Sobota is the geographical regional centre of North-Eastern Slovenia it influences and attracts commuters from the nearby settlements. In the past city officials made significant work to promote cycling and walking, and due to flat layout of the region, they succeeded, as the modal split numbers show (even though these have slightly changed over the years). City of Murska Sobota wants to increase the share of pedestrians and cyclist even further, with measures that would see a rejuvenation of the cycling network, safer sidewalks, and better accessibility for the disabled. It also is looking to lessen the impact on the environment due to congestions on the key traffic crossroads and motor traffic in the inner city – evaluation of parking restrictions and implementation of a pedestrian zone should be proposed for the near future.

ii. QUEST audit

In the QUEST Audit, objective information on the local transport policy and the city's current level on sustainable mobility have been collected by means of a questionnaire, complemented with policy documents and an interview with the city representative. The results have been compared with key elements of excellent policy practices to assess the city's current situation. The scoring of the city's current situation in different areas is shown in Table b.

Table b: Scoring of the city's current situation in different areas, based on the audit results

Area	City score (1-4)
1. Modal split	4
2. Processes regarding sustainable urban mobility policy	3
3. Facilitation for sustainable urban mobility policy	3
4. Sustainable urban mobility policy measures	2
5. Sustainable urban mobility policy priorities	2
6. Cycling	3
7. Public transport	2
8. Goods transport – freight	
9. Green vehicles	2
10. Traffic circulation	2
11. Mobility management	3
12. Parking	3
13. Walking	2
Average City Score	2.7

Murska Sobota's modal split data is comparable with other cities the same size and development degree. In the past a lot of efforts went to promote walking and cycling, which contributed to rise of cyclist and pedestrians. But in the recent years these efforts must be revived as the increase of car travel has been steadily gaining and outpacing other modes of transport. Some of the future traffic plans of the city are clearly contradictory to sustainable mobility and should be minimized or altogether abandoned. Murska Sobota is estimating a feasibility of a road ring around its urban areas, which in a long-term won't contribute to even modal split ratios, but would affectively promote car travel (even for short distances).

Lack of an actual public transport offer is Murska Sobota's biggest weakness and contributes to slower implementation of sustainable actions in all the other fields. But due to eagerness of city officials this can be circumvented with some uniquely deployed measurements aimed towards reduction of parking spaces in city centre, and offering new friendly pedestrian zones.

iii. Assessment by stakeholders

A QUEST stakeholder self-assessment was performed with a group of 45 stakeholders. 23 of the requested stakeholders responded to the survey. Table c shows the different stakeholder groups that were represented.

Table c: Number of stakeholders from different stakeholder groups that responded to the self-assessment questionnaire

Stakeholder group	Number of respondents
City staff	7
City politicians	3
User groups	6
Commercial interests	3
Transport providers	4
Total	23

The results of the stakeholder self-assessment are shown in Figure a.

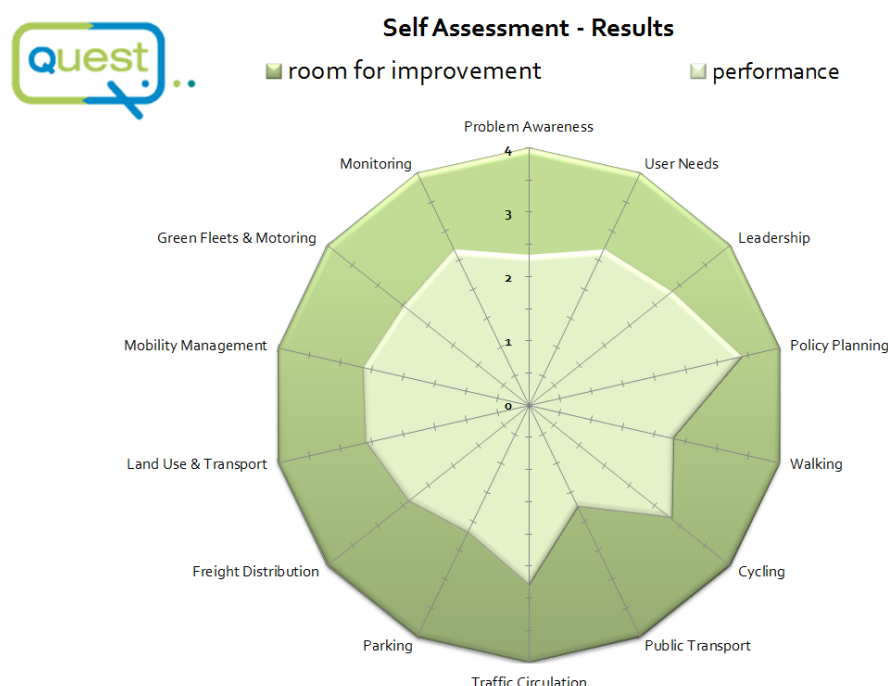


Figure a: Scoring of the main areas in the questionnaire

Even though modal split share shows that Murska Sobota is on a good course towards sustainable mobility goals, self-assessment diagram paints a different picture. General opinion of stakeholders is that state of cycling network and infrastructure can be improved. The same can be said for sidewalks on the outskirts of the inner city. They express mixed fillings towards the state of problem awareness, parking policy and public transport offer, which could be improved with more frequent stops and additional connections towards the major settlements around Municipality of Murska Sobota.

iv. Choice of focal area

Before the first meeting, Murska Sobota agreed to focus on three major themes: walking, parking and public transport. During the meeting it was noted that some evident infrastructural issues of cycling paths should be addressed alongside propositions for better walking conditions and state of sidewalks.

Municipality of Murska Sobota is very much prone towards cycling and walking, but its infrastructure is lacking in some critical places (inner city, main roads on the outskirts). That is why city

representatives chose walking, and to some extent cycling, as one of their main goals of discussion. Even though Municipality of Murska Sobota developed a sustainable mobility plan, with a sound foundation on which it can build upon, there are still many places in the Municipality where sidewalks and roads are not suitable for walking or cycling. With increased motorized traffic in the city centre municipality has taken some measures to insure that there are sufficient parking spaces available (with increase parking rates), but it still needs to act according to the sustainable mobility plan, which does not advise promotion of motorized traffic in the inner city. Public transport is the last focal area chosen, but with the most significant improvements to be made in the near future. Although its' outside operator has done a decent job of establishing a good connection during work days (mainly for commuting to school), there are areas, which could benefit from more consistent schedules and transport offer..

v. Stakeholder meetings

During the project one stakeholder meeting with local representatives from Murska Sobota has been organised. QUEST methodology was slightly changed to accommodate the differences in city's time constraints and workloads. After the initial meeting the secondary meeting was to be held, but upon discussion with city's officials and received feedback it was agreed to contact the stakeholders individually (through online channels and talks) and ask them about the proposed actions. Feedback was then gathered and compiled into a brief statement, which stakeholders then approved. Table d shows the different stakeholder groups that were represented in the first meeting and after that in the individual talks and discussions.

Table d: Stakeholder groups that were represented during the 1st meeting

Stakeholder group	Number of participants meeting 1
City staff	4
City politicians	1
User groups	1
Commercial interests	1
Transport providers	1
Total	8

The purpose of the first meeting was to present aims and goals of project QUEST, and to discuss public transport, walking and parking state and issues. Meeting identified a number of challenges upon which the stakeholders agreed on the importance to discuss further.

Identified challenges in field of walking:

- Parts of the city don't provide safe environment for walking; sidewalks should be more friendly towards disabled people.
- There are a lot of infrastructural obstacles that should be removed from cycling lanes and sidewalks.
- Pedestrian area is too small and should be extended.

Identified challenges in field of parking:

- Assessment of existing parking policy and parking fees (these have been increased for parking spaces in the city centre).
- Reduction of parking spaces, and broadening of pedestrian zone in the city centre.
- City plans to add parking spaces along some of the main streets in the city centre, which could be counterproductive in minimizing the motorized traffic.

Identified challenges in field of public transport:

- Possibility of integration of public bus offer into existing intercity travels or school bus lines.
- New public transport strategy should be developed and proposed.
- Municipality's representatives proposed implementation of new bus lines, which would connect major settlements around Municipality and have clear connections with other major towns in neighbouring municipalities.

Due to numerous delays the second stakeholder meeting was swapped for individual teleconferences or communication with same group of stakeholders. In these communiqués we established and reviewed the proposed actions, possible concrete measures were discussed and further possibilities of safer environment for all traffic participants. The actions proposed formed the basis for the action plan presented in this report.

vi. City internal processes

For city internal processes proposed actions were introduced and discussion was established for improvement and measures on the city's internal processes on sustainable mobility. Murska Sobota's city officials participated in the meeting. The meeting focused on the results from the audit and stakeholder self-assessment. Topics discussed included walking, parking and public transport. A number of actions were agreed on, which are presented in the action plan.

vii. Action plan and recommendations

The action plan presents actions related to the chosen focal area and city internal processes.

Table e: Recommended measures presented in the action plan

<i>Actions</i>
General:
1. Increase environmentally-friendly ways of travel: walking, cycling and public transport (main goal).
2. Realization of periodic phone surveys on travel habits.
3. Municipal technical guidelines for planning of transport infrastructure – priority change: walking, cycling, public transport and only then traveling with passenger cars.
4. Acceptance of new priorities for planned infrastructure projects with emphasis on improving functionality of existing network, and in particular connections within the city.
5. Evaluate the possibility of introducing 30 km/h speed limit in the city centre.
Walking:
6. Implementation of soft measures to raise awareness and promotion of walking – continue to support the annual activities, which promote sustainable mobility to and from primary schools and kindergartens.
7. Implementation of soft measures to raise awareness and promotion of walking – to support the implementation of annual activity Traffic snake in primary schools (measure also supports cycling and use of public transport).
8. Improvement of the existing infrastructure of walking (priorities are: routes and trails to school and kindergartens, hospitals, health care centres, and retirement homes).

9. Provide additional direct and secure connections.
10. Municipalities guidelines for the planning of joint surfaces, based on the principle of “shared space” and “area of intersection” (adaptation of best practise from abroad).
11. Pilot integration of joint surfaces, based on the principle of “shared space” and “area of intersection” in the city centre.
Public transport:
12. Higher frequency of bus travels on the bus line “Sobočanec” (interval 30 min).
13. Modernisation and renewal of worn-out bus stops.
14. Consideration of the introduction of a modern information system (displays at bus stops, online and mobile portal).
15. Integration of bus lines into existing intercity bus lines.
Parking:
16. Determining the upper limit of acceptable number of parking spaces in the city centre.
17. Abolition of certain parking spaces directly near or directly in front of cultural-historical city attractions.
18. Implementation of parking pricing policies according to the principle: closer to the urban center, more expensive the parking (short term parking – lower price, long term parking – higher price).
19. The introduction of additional signalling information for the appropriate management and displaying number of parking spaces in the city centre.
20. Consider the advisability of introducing of so-called intelligent system management and control of parking spaces in the inner city center.
21. Consider the possibility of funding other environmentally friendly modes of transport from parking revenues and fines.
22. Examination of traffic regime change on Slovenska street (one-way street) in integration of Zone 30 (30 km/h speed limit).

KAZALO SLIK

Slika 1: Prikaz rezultatov samoocenitve QUEST.....	7
Slika 2: Prikaz načinov potovanja prebivalcev MO Murska Sobota (vir: BYPAD, 2008).....	8
Slika 3: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju.....	9
Slika 4: Kumulativni delež potovanj pri prevozu na delo po porabljenem času v eno smer v MO Murska Sobota (vir: SURS, Popis 2002).....	10
Slika 5: Prikaz dostopnosti Murske Sobote iz središča mesta s kolesom (vir: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, 2013, avtor: Sebastian Toplak).....	10
Slika 6: Dnevna potovanja v/iz MO Murska Sobota (vir: BYPAD, 2008).....	11
Slika 7: Delež porabljenih sredstev za posamezne prometne površine (vir: MO Murska Sobota).....	14
Slika 8: Primerjava med mesti in vloženimi investicijskimi sredstvi za promet, prometno infrastrukturo in komunikacije na prebivalca (vir: proračuni mest).....	14
Slika 9: Povprečje prihodkov iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob v MO Murska Sobota in MO Ptuj za obdobje 2010 – 2012 (vir: MO Murska Sobota, MO Ptuj).....	15
Slika 10: Povprečni prihodki na prebivalca iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob v MO Murska Sobota in MO Murska Sobota za obdobje 2010–2012 (vir: MO Murska Sobota, MO Murska Sobota).....	15
Slika 11: Shematski prikaz osnovnega kolesarskega omrežja in pešpoti s priključki do naselij v MO Murska Sobota (vir: Načrt trajnostne mobilnosti na območju MO Murska Sobota, 2008).....	19
Slika 12: Primer neposrednega vodenja pešcev in kolesarjev brez pentelj v križišču Roške in Poljanske ulice v Ljubljani (vir: MKM, 2013).....	20
Slika 13: Prikaz mestne linije »Sobočanec« in primestne linije CPS-A.P. MS-Rakičan (vir: APMS, 2013).....	21
Slika 14: Višina sredstev namenjenih za šolske prevoze na prebivalca v obdobju od 2010 do 2013 v MO Murska Sobota, MO Kranj in MO Ptuj (vir: MO Murska Sobota, MO Kranj, MO Ptuj 2013).....	22
Slika 15: Lokacija parkomatov in parkirnih mest v središču Murske Sobote (vir: Murska Sobota, 2013).....	23

KAZALO TABEL

Tabela 1: Obstoječi dokumenti in strategije na področju prometa in mobilnosti (vir: MO Murska Sobota).....	5
Tabela 2: Prikaz skupnih sredstev proračuna in sredstev za investicije v prometno infrastrukturo za obdobje 2010-2013 v MO Murska Sobota (vir: MO Murska Sobota, 2013).....	13
Tabela 3: Prikaz porazdelitve sredstev po področjih za obdobje 2010-2013 za MO Murska Sobota (vir: MO Murska Sobota, 2013).....	13
Tabela 4: Gibanje št. prebivalcev med leti 2008 in 2012 za MO Murska Sobota (vir: SURS, 2012)...	16
Tabela 5: Naraščanje oz. padanje št. prebivalcev med leti 2008 in 2012 po občinah v okolici MO Murska Sobota (vir: SURS, 2012).....	17
Tabela 6: Prebivalstvo po starostnih skupinah za naselja MO Murska Sobota (vir: SURS, 2012).....	18