"Murska Sobota, zelena prestolnica Pomurja."

Mestna občina
MURSKA SOBOTA

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

MAJ 2017

EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

Univerza v Mariboru
Fakulteta za gradbeništvo prometno inženirstvo in arhitekturo

ZEU

RAZVOJNA AGENCIJA SINERGIJA
DEVELOPMENT AGENCY

CENTER ZA ZDRAVJE IN RAZVOJ
CENTRE FOR HEALTH AND DEVELOPMENT
MURSKA SOBOTA

NASLOV PROJEKTA
Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota

ZALOŽNIK
Mestna občina Murska Sobota
Kardoševa 2
9000 Murska Sobota

AVTORJI
Sebastian Toplak
Mitja Klemenčič
Marjan Lep
Mojca Makovec Haložan
Katja Karba
Alenka Šumak

LEKTORIRANJE
prof. Jasmina Vajda Vrhunec

SODELAVCI
Marko Čelan
Branko Jurič
Peter Beznec
Silva Nemeš
Leon Cigüt

IZVAJALCI
Univerza v Mariboru
Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo
Smetanova ulica 17, 2000 Maribor

ZEU družba za načrtovanje in inženiring d.o.o.
Ulica Staneta Rozmana 5, 9000 Murska Sobota

Razvojna agencija Sinergija
Kranjčeva 3. 9226 Moravske Toplice

Center za zdravje in razvoj Murska Sobota
Ulica arhitekta Novaka 2b, 9000 Murska Sobota

FOTOGRAFIJE
Sebastian Toplak, Mitja Klemenčič, Katja Karba, Mojca Makovec Haložan, Barbara Legen

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV
INSTINKT d.o.o.

TISK
TIBO

NAKLADA
200 izvodov (brezplačna publikacija)

KRAJ IN DATUM
Murska Sobota, maj 2017

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656:502/504(497.4Murska Sobota)

CELOSTNA prometna strategija Mestne občine Murska Sobota / [avtorji Sebastian Toplak ... [et al.] ; fotografije Sebastian Toplak ... et al.]. - Murska Sobota : Občina, 2017

ISBN 978-961-285-794-3
1. Toplak, Sebastian
290956032

KAZALO

1 VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJA 5
1.1 Ozadje in motiv 5
1.2 Osnovni cilji dokumenta 6
1.3 Proces priprave dokumenta 6
1.4 Časovni okvir dokumenta 7
1.5 Območje obravnave 7
2 PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA 8
3 MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA 10
3.1 Kako občani ocenjujejo stanje na področju prometa in mobilnosti? 10
3.2 Potovalne navade 11
3.3 Prometna varnost 12
4 KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI 13
4.1 Demografija in migracije 13
4.2 Kakovost bivalnega okolja 15
4.3 Javni potniški promet in šolski prevozi 17
4.4 Možni finančni viri za trajnostno mobilnost 18
5 PROMETNA VIZIJA MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA 19
6 PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI 23
6.1 Celovita promocija pešačenja 23
6.2 Celovita promocija kolesarjenja 30
6.3 Privlačen javni potniški prevoz 36
6.4 Izboljšanje motoriziranega prometa 40
6.5 Trajnostno načrtovanje mobilnosti 45
7 VIRI 50

MESTNA OBČINA
MURSKA SOBOTA

MESTNI SVET

Na podlagi 17. člena Statuta Mestne občine Murska Sobota (Uradni list RS, št. 23/07 - uradno prečiščeno besedilo, 49/10 in 39/2015) je Mestni svet Mestne občine Murska Sobota na 22. redni seji, dne 22. junija 2017 sprejel naslednji

S K L E P

Mestni svet Mestne občine Murska Sobota sprejme Celostno prometno strategijo Mestne občine Murska Sobota.

Številka:032-0027/2014- 68 (131)
V Murski Soboti, dne 22. junij 2017

MESTNA OBČINA MURSKA SOBOTA
MESTNI SVET

Župan
Mestne občine Murska Sobota
dr. Aleksander JEVŠEK

VLOŽENO
- V zbirko dokumentarnega gradiva

1 VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

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 trajnostne mobilnosti.

V preteklih letih je bilo na področju prometa in mobilnosti 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. Ti 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 Mestne občine Murska Sobota, 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 Mestne občine Murska Sobota je opredeljena kot dolgoročni strateški cilj, podprt s konkretnimi projekti, umeščenimi v sklop »Transport&IKT«[1].

Veliko evropskih občin se pri vzpostavljanju in implementaciji resnično trajnostnih ukrepov na področju prometa in mobilnosti sooča s številnimi izzivi. Celostna prometna strategija lahko pri tem pomaga, saj njeni ukrepi prispevajo k doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in uspešnostjo gospodarskega razvoja. Ambicija Mestne občine Murska Sobota ni zgolj priprava in sprejetje Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota, temveč tudi nadaljevanje dolgoročnega procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema, v katerem bodo tvorno sodelovali vsi ključni deležniki razvoja gospodarstva in prometa v občini.

S sprejetjem dokumenta in izvajanjem predlaganih aktivnosti želi Mestna občina Murska Sobota postati **»Zelena prestolnica Pomurja«.**

Dokument Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota je nastajal v letih 2016–2017 ter vsebuje analizo stanja, vizijo razvoja, strateške cilje in stebre, ki evidentirajo ključna področja ukrepanja. Njegov ključni del je podrobnejši akcijski načrt do leta 2022, ki natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki jih je občina sama realno sposobna (so)izvesti v prvih petih letih izvajanja strategije.

1.1 OZADJE IN MOTIV

Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota je nastala na osnovi Pogodbe o izvedbi storitev: Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota med naročnikom Mestno občino Mursko Soboto in vodilnim izvajalcem Univerzo v Mariboru, Fakulteto za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo ter soizvajalci Razvojno agencijo Sinergija, ZEU – družbo za načrtovanje in inženiring, d. o. o. in Centrom za zdravje in razvoj Murska Sobota. Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

1 Trajnostna urbana strategija Mestne občine Murska Sobota, MO Murska Sobota, april 2016

S pripravo Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota se Mestna občina Murska Sobota navezuje na aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo in Evropske komisije na področju trajnostne mobilnosti. Strategija je bila oblikovana tako, da ni le spisek vseh pričakovanj in pogosto neuresničljivih želja. Cilji so oblikovani tako, da so realno dosegljivi. Pri tem pa je treba poudariti, da vsi vzvodi niso v pristojnosti občine, temveč tudi v pristojnosti nacionalnih institucij ter ključnih deležnikov v ožji in širši okolici.

Pomemben motiv za pripravo Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota so evropska sredstva in sodelovanje v projektih Evropske unije, kjer je kot pogoj za pridobitev sredstev naveden prav obstoj prometne strategije. Pri tem je prav tako treba poudariti, da je dostop do evropskih sredstev precej omejen.

1.2 OSNOVNI CILJI DOKUMENTA

Osnovni cilji dokumenta so:

- prispevati k izboljšanju kakovosti bivanja in zadrževanja v občini;
- na ravni mesta in regije zmanjšati škodljive emisije, ki jih povzroča motorizirani promet (še posebej trdne delce PM10 in PM5 ter dušikove okside in ogljikov dioksid);
- prebivalcem ponuditi možnost prehoda iz osebnega avtomobila na trajnostno naravnane, energetsko učinkovite, čistejše ter zanje bolj zdrave in cenejše načine potovanj, kot so hoja, kolo, javni potniški promet in okolju prijazna vozila.

Širši cilji:

- prispevati k enakomernejšemu dostopu do javnih funkcij in storitev za prebivalstvo (predvsem ranljivih skupin, kot so invalidi, starejši, otroci ter ekonomsko in socialno ogroženi);
- implementirati evropske in nacionalne programe ter strategije na področju trajnostnega razvoja (izvajanje ukrepov Trajnostne urbane strategije Mestne občine Murska Sobota), izboljšanja varovanja okolja, prometne varnosti in regionalnega razvoja ter možnost črpanja evropskih in državnih sredstev;
- prispevati k splošnemu razvoju in razvoju posameznih sektorjev, na primer gospodarstva in turizma v občini (posredni učinki).

Slika 1: ***Javna razprava z aktivnim vključevanjem javnosti***

1.3 PROCES PRIPRAVE DOKUMENTA

V proces priprave dokumenta je bila vključena strokovna in zainteresirana javnost v okviru različnih dogodkov, kot so javne razprave in delavnice, ankete in vprašalniki. V splošnem je mogoče ugotoviti, da je bil odziv prebivalcev, strokovne javnosti in ključnih deležnikov dober. Izvedeni so bili štiri javne razprave, štiri delavnice, razstava o izdelani viziji in javni dogodek z žrebom nagrajencev nagradne ankete za splošno javnost. Organizirano je bilo tudi delovno srečanje s člani Društva prijateljev Sobote, ki je tudi sicer med celotnim procesom priprave dokumenta aktivno in tvorno sodelovalo.

Mestni svet Mestne občine Murska Sobota je na 22. redni seji, ki je potekala 22. junija 2017, sprejel Celostno prometno strategijo Mestne občine Murska Sobota, s čimer je dokument pridobil ustrezno pravno veljavo in so predvsem bili potrjeni strategija razvoja, osnovni cilji in akcijski načrt ukrepanja z odgovornostmi posameznih deležnikov in možnimi viri financiranja.

Ker je Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota živ dokument, ga je treba spremljati in preverjati. Omenjeno je temeljni mehanizem za zagotavljanje prilagodljivosti oziroma ohranjanje smotrnosti vpeljanih ukrepov.

1.4 ČASOVNI OKVIR DOKUMENTA

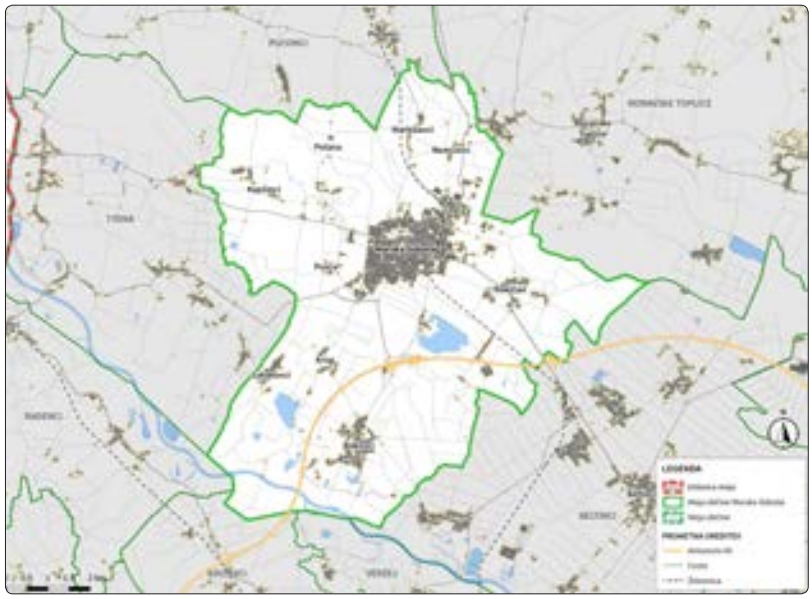
Strategija v izhodiščih zastavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa do leta 2030. Njen sestavni del je podrobnejši akcijski načrt, ki natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvajali v petletnem obdobju do leta 2022.

Po dveh letih je predvidena revizija in po petih prenova strategije. Aktivnost spremljanja in vrednotenja kazalcev mobilnosti, ki je del rednih poročil napredka, se bo izvajala pogosteje.

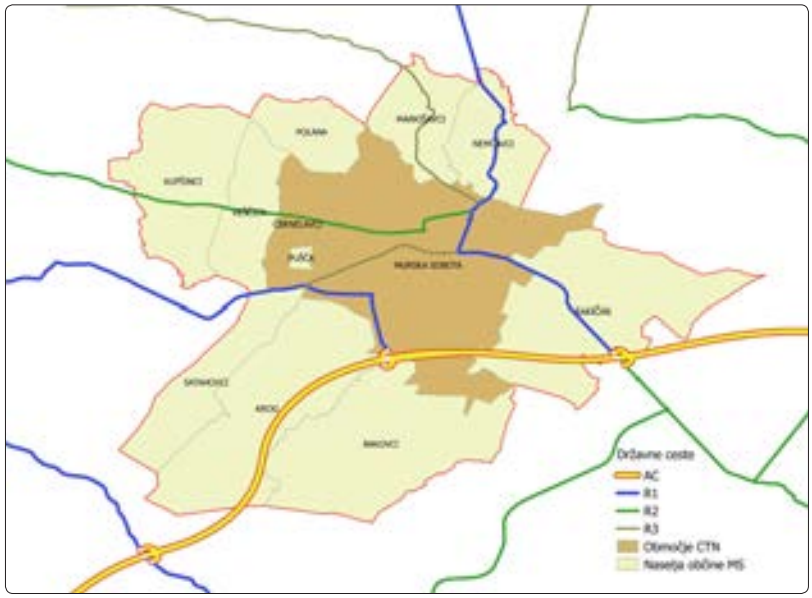
1.5 OBMOČJE OBRAVNAVE

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 ospredje postavlja občane, dnevne migrante, obiskovalce in turiste ter se osredotoča na njihove mobilnostne potrebe.

Poseben poudarek je posvečen mestu Murska Sobota in naselju mestnega območja Černelavci, 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 sklopu katere so bile opredeljene dolgoročne strateške razvojne usmeritve in se bodo v finančni perspektivi 2014–2020 izvajali številni ukrepi, sofinancirani iz državnih in evropskih sredstev. Pričujoči dokument v nadaljevanju podaja izhodišča za navedene projekte s področja prometa in mobilnosti.



Slika 2: ***Območje mestne občine Murska Sobota in njena osnovna prometna infrastruktura***



Slika 3: ***Območje izvajanja Trajnostne urbane strategije Mestne občine Murska Sobota***

2 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 pogosteje 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.

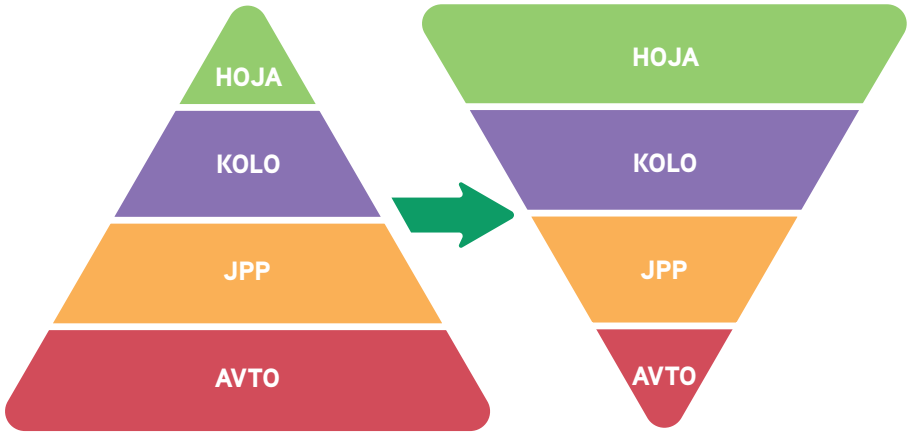
Pristop celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks in sistemov mnogih evropskih mest. Opazne spremembe v okolju (prometu) dosegajo lokalne skupnosti in mesta, ki so si upala postaviti konkretne cilje in aktivnosti, ki so v ospredje postavile človeka in njegove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

Tabela 1: **Ključne značilnosti celostnega 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)

Čeprav je občina v preteklih letih uspešno izvajala številne, predvsem infrastrukturne projekte, obstaja še precejšen potencial za izboljšanje. Predvsem bo treba po vzoru trajnostno naravnanih mest preiti na celostno načrtovanje prometa in spremeniti prioritete ter se bolj osredotočiti na okolju prijazne načine potovanj. V prihodnje bo tako večji poudarek posvečen hoji, kolesarjenju in javnemu potniškemu prometu (slika 4).



Slika 4: ***Sprememba hierarhije prioritet pri celostnem prometnem načrtovanju***

S celostnim prometnim načrtovanjem bo Mestna občina Murska Sobota v prihodnje prispevala k:

A. Boljši kakovosti bivanja
Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile. To se izraža v boljši kakovosti javnih prostorov ter v zmanjšanju hrupa in emisij v občini.

B. Spodbujanju gospodarstva
Urejene prometne površine in varno odvijanje prometa spodbujajo turizem in gospodarstvo ter krepijo konkurenčnost.

C. Pozitivnim učinkom na okolje in zdravje
Izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje. Predvsem pešačenje in kolesarjenje prispevata k boljšemu zdravju ljudi ter prihrankom za mobilnost.

D. Izboljšani mobilnosti in dostopnosti
Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev ter lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

E. Transparentnemu odločanju
Z vključevanjem ključnih deležnikov in širše javnosti občina na dolgi rok uspešneje rešuje kompleksna razvojna vprašanja.

F. Učinkovitejšemu dostopu do sredstev
Celostno prometno načrtovanje olajša pridobivanje evropskih sredstev.

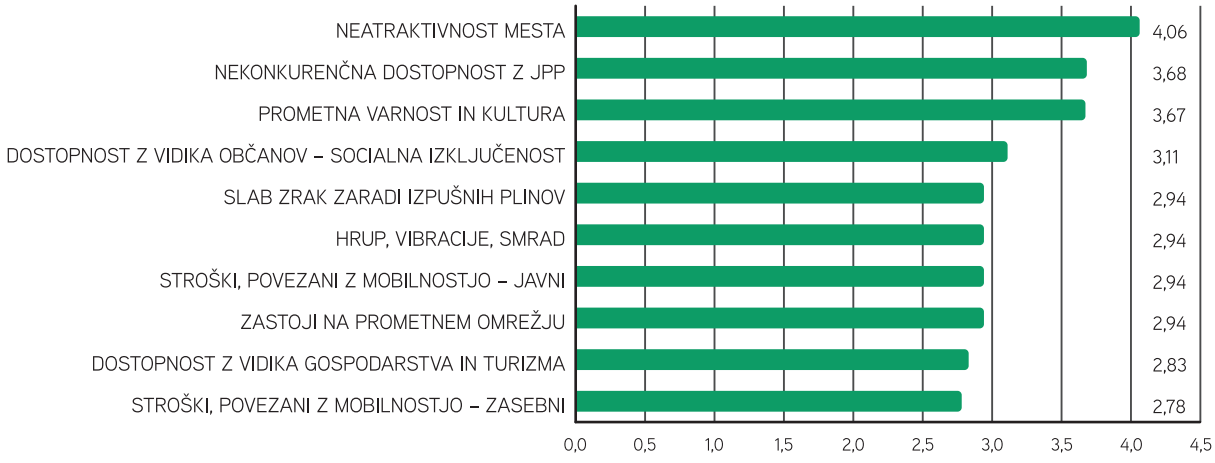
3 MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

Celostne prometne strategije, ki temeljijo na načelih trajnostnega razvoja, izhajajo iz človeka ter njegovih tegob in pričakovanj. Te tegobe in pričakovanja se od posameznika do posameznika razlikujejo, pa vendar je v mestni občini Murska Sobota nekaj izstopajočih: neatraktivnost mesta, nekonkurenčna dostopnost z javnim potniškim prometom, prometna varnost in kultura voznikov ter dostopnost do lokacij v mestu s strani vseh skupin občanov (predvsem socialno izključenih). Ni presenečenje, da občani na prvo mesto postavljajo varnost otrok, pešcev in kolesarjev ter se strinjajo, da je treba načrtovanje prometa prilagoditi predvsem njim. Uresničevanje teh prioritet pa v veliki meri ogroža motorizirani promet. Kako vseeno – ob zavedanju, da je gospodarska aktivnost danes nerazdružljivo povezana s cestnim prometom – dvigniti kakovost bivanja v občinskem središču in vsakem zaselku občine, je pravi izziv tega dokumenta.

3.1 KAKO OBČANI OCENJUJEJO STANJE NA PODROČJU PROMETA IN MOBILNOSTI?

Na osnovi anket o stanju prometa in mobilnosti v mestni občini Murska Sobota (izpolnjenih je bilo 1.346 anket) so bili ovrednoteni prioritetni izzivi in vrednote. Izzivi so razvrščeni v dve ravni:

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 1: **Najbolj izpostavljeni splošni izzivi prometnega načrtovanja**

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, sledita prometna varnost in kultura udeležencev v prometu ter dostopnost do lokacij v mestu z vidika vseh skupin prebivalcev (invalidi, starejši, otroci, socialno ogroženi). Glede na rezultate 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 za mobilnost.

Deležniki in širša javnost so ocenili, da je največja potreba po ukrepanju s strani občine na področju hoje, sledijo javni potniški in kolesarski promet ter motorizirani promet.

Tabela 2: **Vrstni red ukrepanj na podlagi opravljenih vrednotenj po posameznih stebrih**

IZZIVI	POMEMBNOST
Hoja	1
Javni potniški promet	2
Kolo	3
Motorizirani promet	4

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

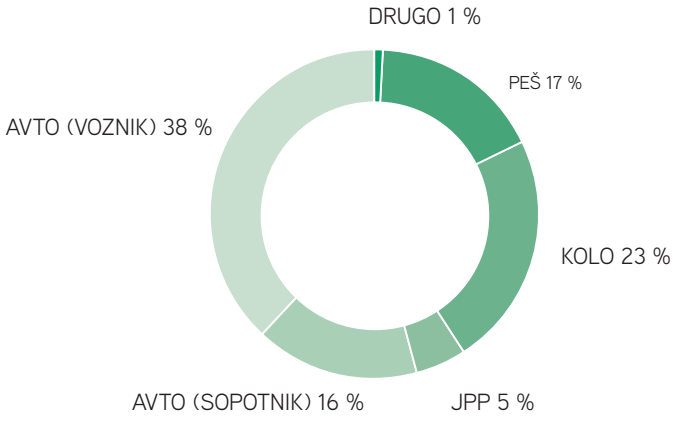
Tabela 3: **Prioritetni izzivi na podlagi različnih ciljnih skupin**

IZZIVI	POMEMBNOST
Otrok in mladostnikov	1
Starostnikov	2
Invalidov	3
Poslovnih subjektov	4
Obiskovalcev, izletnikov, turistov	5
Delovnih migrantov	6

3.2 POTOVALNE NAVADE

Ankete so potrdile (pre)visoko odvisnost od avtomobila. Več kot polovica (54 %) vseh dnevnih potovanj v mestni občini Murska Sobota se opravi z osebnim avtomobilom. Delež javnega potniškega prometa znaša le (5 %).

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 avtocestnih priključkih pa povečal.



Graf 2: **Načini potovanj v mestni občini Murska Sobota**
(vir: Anketa za splošno javnost 2016, UM FGPA)

Tabela 4: **Prometne obremenitve državnih cest v letih 2010 in 2015 v enoti PLDP** [2]

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
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
Povprečje (vključno z AC)			***1,02***	***850***
Povprečje (brez AC)			***99,06***	***–938***

3.3 PROMETNA VARNOST

Stanje prometne varnosti[3] v zadnjih petih letih na območju Policijske uprave Murska Sobota ni zaskrbljujoče. Da je tako, kažejo statistični podatki, čeprav se je v letu 2015 povečalo število hudo telesno poškodovanih. Pri tem izstopajo kolesarji, katerih je bilo hudo telesno poškodovanih kar 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 9 prometni nesreči se kot sekundarni vzrok še vedno pojavlja alkohol.

2 Vir: Direkcija RS za infrastrukturo, 2016

3 Vir: http://www.policija.si/images/stories/PUMS/PDF/Statistika/PUMS_LetnoPorocilo2015.pdf; maj 2017

4 KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI

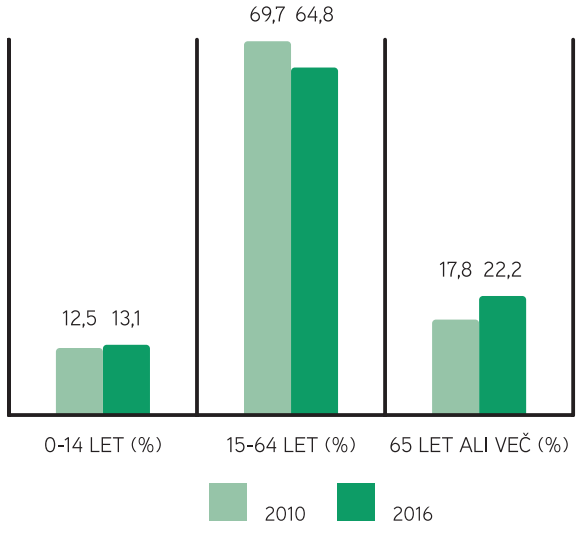
Pravi izzivi sodobnega načrtovanja prometa in mobilnosti v neki občini so, kako z ukrepi podpirati splošne razvojne prioritete, kako prepoznati mobilnostne zagate, preden te postanejo vidne, in kako jasno pokazati, kateri (sicer privlačni) ukrepi se med seboj izključujejo. Mestna občina Murska Sobota ima svoj osrednji razvojni dokument: »Trajnostna urbana strategija Mestne občine Murska Sobota«. Mestna občina Murska Sobota se sooča z nekaterimi ekonomskimi, okoljskimi in socialnimi izzivi, kjer lahko promet in mobilnost odločilno prispevata k rešitvam. Občina se tega zaveda in je zato pristopila k pripravi in izvajanju celostne prometne strategije.

4.1 DEMOGRAFIJA IN MIGRACIJE

DEMOGRAFSKI TRENDI

V mestni občini Murska Sobota se je število prebivalcev med letoma 2010 in 2016 zmanjšalo za dobra 2 %. Starostna sestava občine od leta 2010 nakazuje splošno razširjen trend staranja prebivalstva. V obravnavanem obdobju se je delež delovno aktivnega prebivalstva zmanjšal, delež starejših pa povečal (graf 3). 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 3: **Delež prebivalcev glede na starost v mestni občini Murska Sobota v letih 2010 in 2016**

(vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017)

RAZSELJEVANJE PREBIVALCEV

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 %).

Občina se bo v prihodnje dodatno 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.

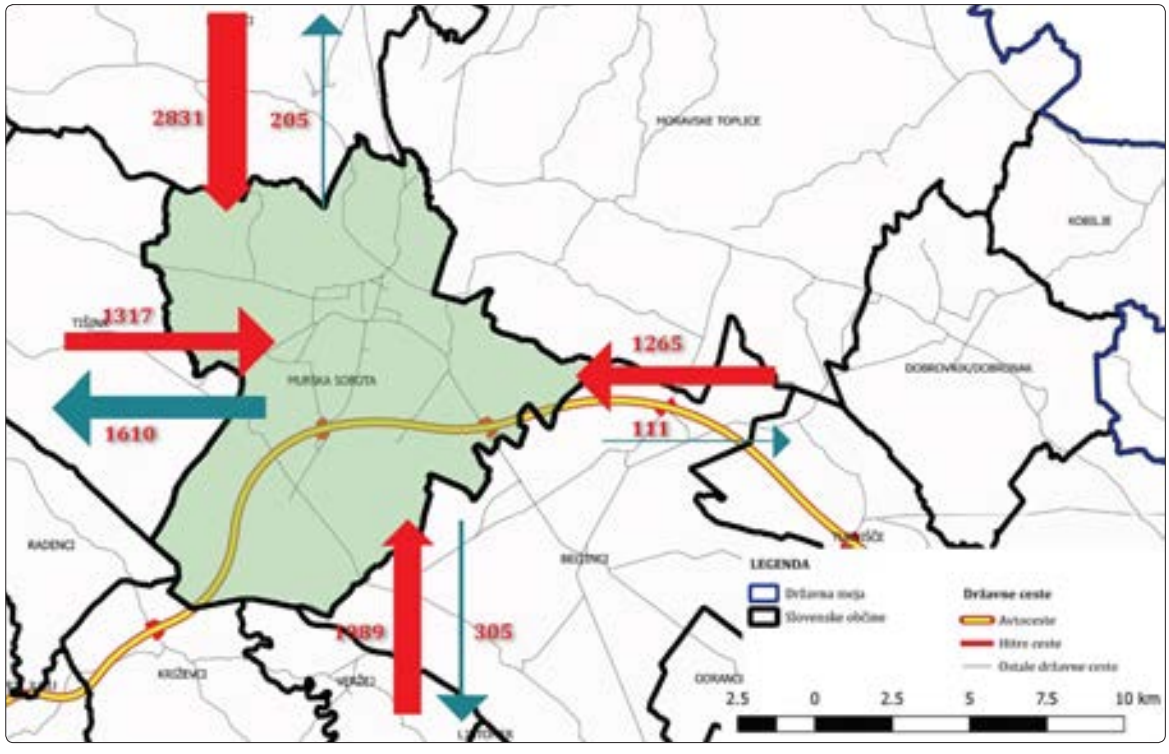
DELOVNE MIGRACIJE

Iz drugih občin prihaja dnevno na delo v mestno občino Murska Sobota povprečno 7.562 delavcev, kar je znatno več, kot jih odhaja na delo v druge občine – povprečno 2.380 na dan. Z gospodarskega vidika je to pozitivno in le potrjuje središčni položaj Murske Sobote v Pomurju. Se pa to odraža tudi v večjem številu potovanj z osebnim avtomobilom in v večjih parkirnih potrebah v mestu in neposredni okolici.

Delovna potovanja v občino so tako najizrazitejša s smeri severa, juga in zahoda, iz občine pa v smeri zahoda (slika 5).

in pojdi s kolesom«, ki so nekoliko odmaknjena od mesta ter delovnim migrantom iz okoliških občin omogočajo parkiranje vozila in nadaljevanje poti v mesto z avtobusom ali s kolesom. Vsekakor bi ta alternativa postala konkurenčna le v primeru v celoti plačljivega parkiranja v središču mesta.

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,



Slika 5: ***Prikaz delovnih migracij v/iz mestne občine Murska Sobota v letu 2016***

Pomemben potencial za zmanjšanje motoriziranih potovanj in parkirnega pritiska na mestno središče predstavlja preusmeritev dnevnih migrantov, ki prihajajo v občino na delo ali izobraževanje z osebnim avtomobilom, na druge načine potovanj. Določen potencial pa predstavlja tudi uvedba dodatnih parkirišč P + R, konkretno »Parkiraj in pelji se« ter »Parkiraj

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.

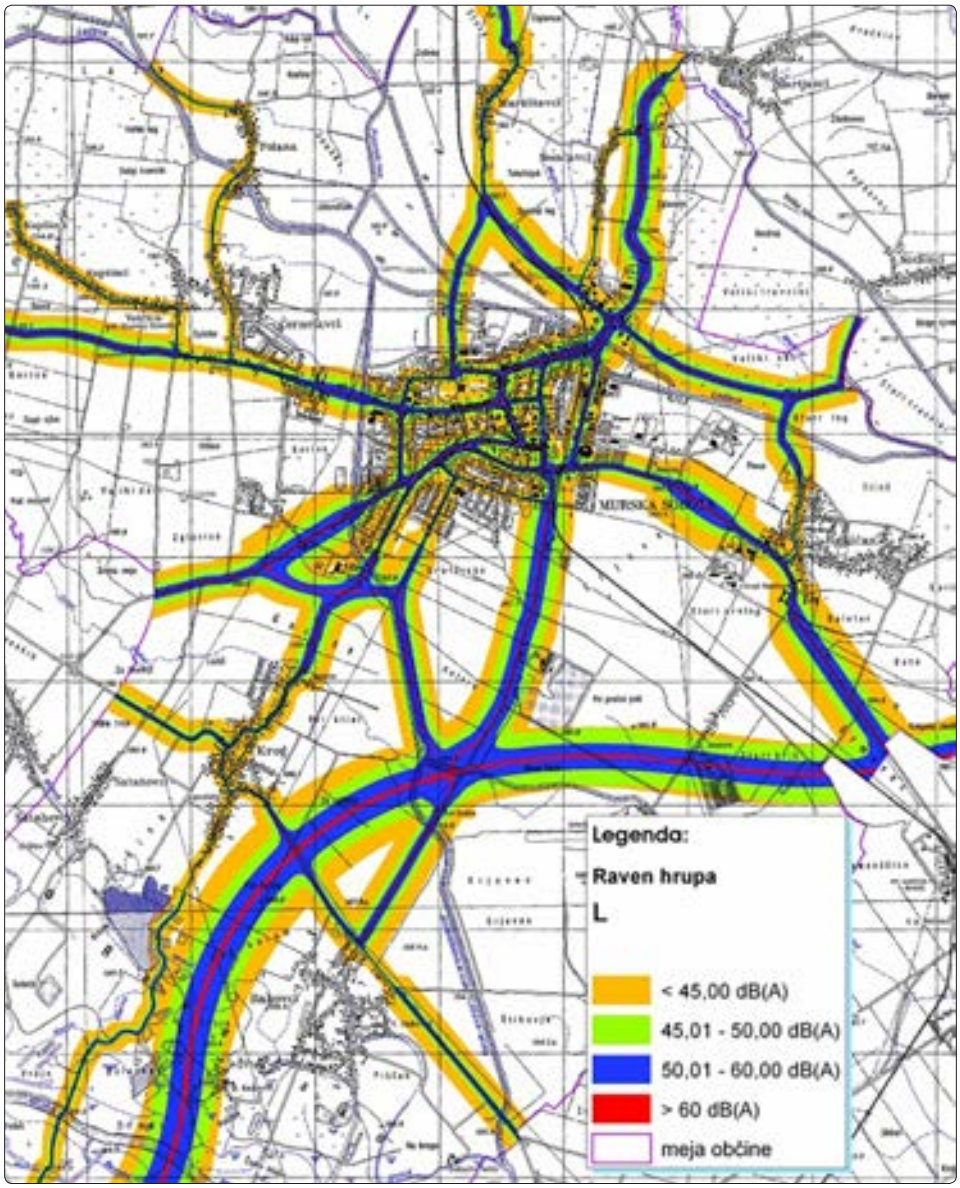
4.2 KAKOVOST BIVALNEGA OKOLJA

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 PM10 in hrupu. Dnevna mejna vrednost, ki v skladu z Uredbo o kakovosti zunanjega zraka znaša 50 µg/m^3, 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 kurišča na trda goriva in drva, a tudi motorizirani promet k temu prispeva določen delež.

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).



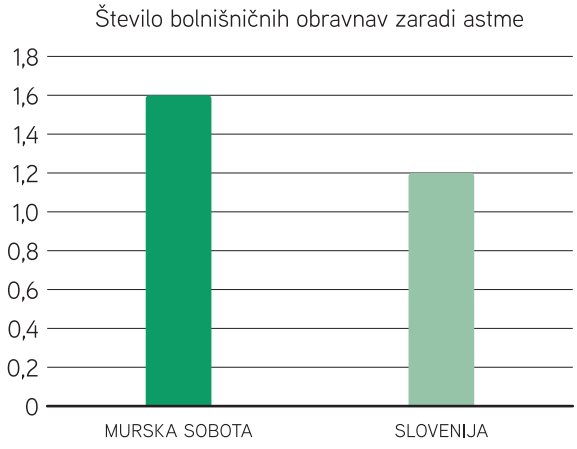
Slika 6: ***Ocena vrednosti kazalcev hrupa zaradi cestnega prometa v Murski Soboti***

Vir: Določitev območij varstva pred hrupom v MO Murska Sobota, V sklopu OPN, Chronos, 2009

KAZALNIKI ZDRAVJA

Neaktiven življenjski slog prispeva k slabšemu zdravju občanov. V mestni občini Murska Sobota izstopata predvsem dva dejavnika, ki ju želimo izboljšati tudi s pomočjo večjega deleža aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje: splošna umrljivost in umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja. Splošna umrljivost v Murski Soboti je v letih od 2011 do 2013 znašala 1.102 umrlih na 100.000 prebivalcev, kar je 143 nad slovenskim povprečjem, ki znaša 959 umrlih. Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja je v tem obdobju znašala 122 umrlih na 100.000 prebivalcev, kar je 35 nad slovenskim povprečjem s 87 umrlimi.

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 4: **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 2 % nad slovenskim povprečjem s slabimi 24 %.

Aktivna mobilnost lahko prispeva k dvigu telesne dejavnosti in s tem k zmanjšanju zdravstvenih tveganj in bolezni, še posebej bolezni srca in ožilja. Predvsem otroci in zaposleni bi lahko s kolesarjenjem ter hojo v šolo in službo povečali svojo telesno dejavnost, saj gre večinoma za sprejemljive razdalje.

Občina bo s proučitvijo možnosti vzpostavitve območij umirjenega prometa in novih pešpovezav ter s postavitvijo kolesarskih stojal in nadaljnjim širjenjem mreže kolesarskih povezav tudi v prihodnje izboljševala pogoje za dvig deleža aktivne mobilnosti občanov Murske Sobote.

4.3 JAVNI POTNIŠKI PROMET IN ŠOLSKI PREVOZI

V mestni občini Murska Sobota uporabljajo javni prevoz predvsem osebe, ki nimajo druge možnosti: šolajoča se mladina, starejši in invalidi. Malo je delovnih migrantov, ki avtobus ali železnico uporabljajo za prevoz na delo.

Javni prevoz je nekonkurenčen zaradi slabe frekvence voženj in preredkih linij, kar je še posebej izrazito med vikendi, ko na nekaterih relacijah sploh ni povezav. Težava slabe pokritosti javnega potniškega prometa je pretežno v tem, da država na eni strani nezadostno stimulira prevoznike za izvajanje takšnih manj obremenjenih in nerentabilnih linij ter da je na drugi strani pretoga in ne uvaja fleksibilnejših prevozov, kot so prevozi na poziv.

Pri javnem potniškem prometu, ki je v domeni koncesionarjev (Avtobusni promet Murska Sobota in Slovenske železnice) in Ministrstva za infrastrukturo, ki bdi nad njegovim izvajanjem, ima Mestna občina Murska Sobota zelo majhen vpliv na samo izvajanje. Njeno vplivanje na storitev javnega potniškega prometa se pogosto lahko izrazi le z dodatnim subvencioniranjem vozovnic ali posameznih linij s ciljem ohranjanja obstoječe ponudbe. Večji vpliv ima občina pri organizaciji šolskih prevozov in mestnem avtobusnem prometu, kjer pa je vezana na lastna finančna sredstva.

Ključni izzivi na področju javnega potniškega prometa na ravni občine:

- širitev mestnega avtobusnega prometa;
- optimizacija šolskih prevozov in integracija z mestnim prometom;
- temeljita prenova oziroma novogradnja osrednje avtobusne postaje, vključno z dolgoročno ureditvijo njenega statusa in načina financiranja;
- ustreznejša informiranost in ozaveščenost uporabnikov in širše javnosti;
- boljše izkoriščanje turističnih potencialov železniškega prometa.

Ključni izzivi na nacionalni ravni, na katere mora občina pristojne stalno opozarjati:

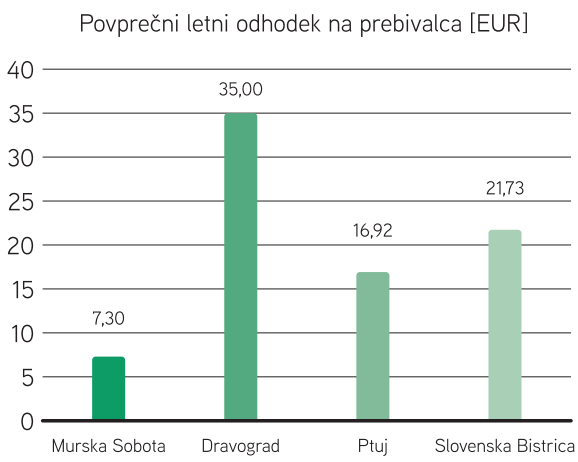
- fizična integracija med posameznimi sistemi javnega potniškega prometa in navzven z individualnim prevozom;
- tarifna integracija s pomočjo kombinirane vozovnice in z integriranim izračunom cene vozovnice;
- logična integracija, tako da uporabniki posamezne javne prevoze dojemajo kot enovit sistem;
- izboljšanje ponudbe in uvajanje fleksibilnejših shem prevozov, na primer prevozi na poziv.

ŠOLSKI PREVOZI

V skladu z Zakonom o osnovni šoli (Ur. l. RS, št. 23/2005) so na območju mestne občine Murska Sobota organizirani tudi šolski prevozi, za katere je občina v obdobju od leta 2013 do leta 2016 v povprečju na letni ravni porabila dobrih 138.000 evrov.

Če obseg sredstev za šolske prevoze primerjamo še z drugimi občinami, je mogoče ugotoviti, da je Murska Sobota po višini izdatkov za šolske prevoze najracionalnejša (graf 5).

Pomembna razloga za nizke stroške šolskih prevozov sta sorazmerno dobro urejen mestni prevoz (liniji Sobočanec 1 in Sobočanec 2) in delno tudi medkrajevni linijski prevoz.



Graf 5: **Povprečna višina sredstev za šolske prevoze na prebivalca v posamezni občini v obdobju 2013–2016**

4.4 MOŽNI FINANČNI VIRI ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

Ukrepi za zagotavljanje trajnostne mobilnosti, sploh izgradnja in nato vzdrževanje kakovostnih kolesarskih povezav in pešpoti, (so)financiranje učinkovitega javnega potniškega prometa ter financiranje prevoza ranljivih članov naše družbe (otrok, ostarelih, invalidov), zahtevajo precejšna finančna sredstva.

Zaradi proračunskih rezov, ki so jih bile v zadnjem obdobju deležne domala vse občine, se postavlja vprašanje, kako zagotavljati sredstva za izvedbo začrtanih ukrepov oziroma za pokritje lastnega deleža pri nacionalnih in evropskih projektih. Možnost pridobivanja sredstev in sodelovanja v projektih Evropske unije je pomemben motiv za pripravo pričujoče strategije.

Po vzoru tujih mest bi bilo mogoče zagotavljati potrebna sredstva z vzpostavitvijo namenskega fonda oziroma sklada za mobilnost, ki bi se med drugim polnil s prihodki iz naslova glob za prometne prekrške, parkirnin in plakatiranja oziroma taks za uporabo oglaševalnih površin.

Povprečni letni prihodek v obdobju od leta 2013 do leta 2016 iz naslova glob je v mestni občini Murska Sobota znašal 149.907 evrov oziroma skoraj 8 evrov na prebivalca. Določen del teh sredstev bi vsekakor lahko namenili za polnjenje mobilnostnega sklada. Povprečni letni prihodek iz naslova parkirnin je bil v enakem časovnem obdobju v povprečju s 151.276 evri na leto zelo podoben in prav tako predstavlja določen potencial za polnjenje tega sklada.

Prihodki iz naslova plakatiranja so v enakem obdobju znašali le 2,18 evra na prebivalca, s čimer ne predstavljajo resnejšega potenciala za sofinanciranje trajnostne mobilnosti.

Konkuriranje za državne in mednarodne vire vsekakor ostaja osnovna možnost, za kar pa so potrebni prepričljiva Celostna prometna strategija (torej ta dokument), dobro pripravljeni projekti trajnostne mobilnosti in predviden delež sofinanciranja iz občinskega proračuna.

PROMETNA VIZIJA MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

SOBOČANEC

5 PROMETNA VIZIJA MESTNE OBČINE MURSKA SOBOTA

Ob upoštevanju najbolj tipičnih lastnosti mestne občine Murska Sobota in splošno uveljavljenih razvojnih usmeritev evropskih mest po trajnostnem prometnem razvoju je mogoče prihodnjo vizijo razvoja prometa Mestne občine Murska Sobota 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 raba tega bolj smotrna in z višjo vozniško kulturo.

Oživljanje mestnega središča bo z uvedbo prijazne cone dajalo večji poudarek okolju prijaznim načinom potovanj in z oblikovanjem privlačnih javnih prostorov, trgov in ulic ljudi privabljalo 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).

Ciljnih vrednosti ne bo možno doseči zlahka, pa tudi občina nima vseh vzvodov, da bi jih zagotovo dosegla. Postavljene vrednosti je treba po dveh letih preveriti in prilagoditi finančnim zmožnostim in potencialom občine.

S takšno vizijo želi Mestna občina Murska Sobota postopoma vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini ter bo gospodarstvu omogočal nadaljnji razvoj in s tem optimalno izkoriščanje potencialov občine.

Za uresničevanje vizije so bili na podlagi obširnega vključevanja javnosti ter poznanih vrednot in priložnosti zastavljeni strateški cilji in ciljne vrednosti, prikazani v nadaljevanju (tabela 5).

Tabela 5: **Strateški cilji Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota**

Zap. št.	STRATEŠKI CILJ	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 (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 ter zmanjšati število prometnih nesreč in njihovih posledic do leta 2022 (izničiti število žrtev in prepoloviti število poškodovanih v prometnih nesrečah do leta 2022)	Število smrtnih žrtev in poškodovanih v prometu
4	Uravnotežiti potovalne navade prebivalcev v občini do leta 2030 s povečanjem deleža okolju prijaznih načinov potovanj (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 morejo samostojno in varno gibati po mestu (anketa), ter zadovoljstvo uporabnikov – ranljivih skupin (anketa)

Mestna občina Murska Sobota si bo prav tako prizadevala izboljšati kazalnike na področju okolja, zdravja in financ gospodinjstev, pri čemer promet ni edini vplivni dejavnik, in sicer z:

- zmanjšanjem negativnih učinkov prometa na okolje in (vsaj) doseganjem zahtev direktive Evropske unije glede kakovosti zraka in hrupa do leta 2022;
- izboljšanjem kazalnikov zdravja prebivalcev s povečanim deležem aktivne mobilnosti, predvsem z zmanjšanjem umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja za 10 % do leta 2022 (glede na izhodiščno obdobje 2011–2013);
- zmanjšanjem izdatkov gospodinjstev za mobilnost za 2 % do leta 2030 (glede na izhodiščno leto 2015 s 16 % skupnih letnih izdatkov gospodinjstev).

Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota predvideva pet ključnih področij ukrepanja za dosego zastavljene vizije. Ukrepanje je predvideno na področjih celovite promocije pešačenja in kolesarjenja, privlačnega javnega potniškega prevoza, izboljšanega motoriziranega prometa in trajnostnega načrtovanja mobilnosti (slika 7).

Sklopi oziroma stebri 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 intenzivne, a hkrati učinkovitejše ukrepe.

Slika 7: ***Strateški stebri ukrepanja Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota***

6 PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

6.1 CELOVITA PROMOCIJA PEŠAČENJA

Hoja je osnovni način gibanja v prostoru. S hojo se začnejo in končajo vse poti, ki jih opravimo z avtomobilom, javnim potniškim prometom in kolesom. Je pomembna komponenta aktivne mobilnosti in z dvigom telesne dejavnosti prispeva k boljšemu zdravju ljudi in k njihovim prihrankom za mobilnost. Hoja prav tako ne povzroča negativnih vplivov na okolje in spada med najbolj trajnostne načine potovanj.

Opredelitev hoje kot enakopravnega načina potovanj v prostoru bomo dosegli le v primeru, če bomo infrastrukturo za pešce vzdrževali v dobrem stanju in jo širili z namenom vzpostavitve povezane in enovite mreže pešpoti. Hkrati je treba v urbanih naseljih ustvarjati atraktivne prostore za pešce, namenjene srečevanju in druženju.

IZZIVI

Sodobni način življenja postavlja hojo pogosto na stranski tir. Osebni avtomobil tako uporabljamo tudi v primerih, ko bi potovanje lahko opravili peš. Z gibanjem bi pozitivno vplivali na svoje zdravje, prihranili bi pri gorivu ter zmanjšali emisije in hrup, s čimer bi izboljšali svoje življenjsko okolje. Izziv je, da se večina kratkih potovanj, predvsem znotraj mesta in naselij, opravi peš, za kar pa ni dovolj le obstoj določene infrastrukture, na primer pločnika minimalnih dimenzij, temveč mora celotno mestno okolje postati privlačnejše za hojo. Hitrosti motoriziranega prometa je treba zmanjšati, preusmeriti čezmerne obremenitve, predvsem tovornega prometa zunaj središč mesta in naselij, oblikovanje in izgled javnih površin, vključno z urbano opremo in javno razsvetljavo, pa maksimalno prilagoditi potrebam pešcev.

S tem bo postopoma odpravljen nelagoden občutek pešcev, ki se kot udeleženci v prometu pogosto počutijo ogrožene in zapostavljene.

Na javnih razpravah so udeleženci pogosto izpostavili manjkajoče pločnike in pešpoti. Pešci so prav tako opozorili na težave s kolesarji na preozkih pločnikih. Težavo prav tako predstavlja prehajanje prek glavnih prometnic, na katerih se odvija gostejši promet in na njih ni prehodov za pešce (npr. Slovenska ulica na območju od Trga zmage do vključno Lendavske ulice, kjer je samo en prehod za pešce). Tam, kjer prehodi za pešce so, pa vozniki pešcem pogosto ne odstopijo prednosti.

Na kar nekaj težav so opozorili invalidi, med katerimi so bili v ospredju slepi in slabovidni, zaradi manjkajočih taktilnih oznak in napisov ter označb v Braillovi pisavi.

Gost motorizirani promet na cestnih povezavah, kjer ni urejenih pešpoti in kolesarskih površin (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.

Tabela 6: **Prikaz značilnih pomanjkljivosti na področju hoje**

Lokacija:
Murska Sobota, železniška postaja,
Ulica ob progi 1

Opis problema:
Iz smeri podhoda med Industrijsko ulico in Ulico ob progi manjka urejen in označen prehod za pešce.

Lokacija:
Murska Sobota, Osnovna šola III
Murska Sobota, Trstenjakova ulica 73

Opis problema:
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.

Lokacija:
Krog,
Trubarjeva ulica 25

Opis problema:
Umeščeni in označeni prehodi za pešce nimajo spuščenih robnikov, kar predstavlja težavo otrokom, starejšim odraslim, ljudem z omejenimi sposobnostmi in staršem z vozički.

Graf 6: **Kaj anketirance najbolj moti na področju pešprometa v mestni občini Murska Sobota**

VIZIJA

Z načrtovano modernizacijo obstoječe cestne infrastrukture, izgradnjo manjkajočih pešpoti in prehodov za pešce, postavitvijo urbane opreme in usmerjevalne ter turistično informativne signalizacije se bodo zagotovili ključni pogoji za razvoj varnega pešačenja. Z vzpostavitvijo novih in varnih pešpovezav bo Mestna občina Murska Sobota povečala privlačnost za vse prebivalce in obiskovalce.

V prihodnje bodo:

- ustvarjeni pogoji za udobno in varno pešačenje, da bo lahko večina prebivalcev občine kratke poti opravila peš,
- pešačenje in drugi okolju prijazni načini potovanj prepoznani, kot prioritetni v načrtovalskih procesih,
- prometne ureditve prilagojene tudi gibalno in senzorno oviranim osebam,
- Murska Sobota in vsa središča naselij prometno varna in privlačna za ljudi,
- pešačenje in kolesarjenje promovirana kot dejavnika izboljšanja zdravja.

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

- zmanjšanju emisij in 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 7: **Cilji in kazalniki za pešpromet**

CILJI PEŠPROMETA	KAZALNIKI
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 leta 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

UKREPI

S ciljem povečanja deleža pešcev v mestni občini Murska Sobota in izboljšanja dostopnosti peš je treba načrtovati dodatne površine, namenjene pešcem. 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, postaviti dodatne odštevalnike s prikazom trajanja zelene luči in v določenih križiščih spremeniti prioritete ter pešcem zagotoviti prednost.

Ukrepi za izboljšanje pogojev za pešačenje 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.) – prioritetno do javnih ustanov, šolskih poti in poti do vrtcev, bolnice, zdravstvenih domov in domov za upokojence, 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, ukinitev 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 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);
- konkretneje 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« diagonali čez gosto naseljeno območje blokovskega 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;
  - z 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 arhitekta 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 Nemčavcev 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, letališču in gradu 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 obstoječih in predvidenih pešpoti ter javnih površin (npr. trgi, ulice) z urbano in drugo opremo (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, druga oprema), zasaditev dreves za senco, nadgradnja javne razsvetljave (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 zbirališč (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 navezava 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 skrajšanje 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 vsakodnevnih kratkih poteh in ozaveščanje prebivalcev o pozitivnem vplivu hoje na zdravje posameznika in družbe ter 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).

Tabela 8: **Predlog ukrepov stebra Celovita promocija pešačenja**

CELOVITA PROMOCIJA PEŠAČENJA		
ŠT. UKREPA	**UKREP**	**CILJ**
1.1	**Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo**	Izboljšanje dostopnosti ranljivih skupin prebivalcev Povečanje deleža pešačenja Izboljšanje prometne varnosti
1.2	**Povečanje površin za pešce**	Povečanje deleža pešačenja
1.3	**Izboljšanje infrastrukture za hojo**	Izboljšanje prometne varnosti Povečanje deleža pešačenja Skrajšanje poti (mesto kratkih razdalj)
1.4	**Občinske smernice za načrtovanje v prijazni coni**	Izboljšanje prometne varnosti Povečanje deleža pešačenja
1.5	**Osvetlitev pešpoti in prehodov**	Izboljšanje prometne varnosti
1.6	**Postavitev urbane opreme**	Izboljšanje kakovosti pešpovršin Povečanje deleža pešačenja
1.7	**Izvajanje ukrepov na področju ozaveščanja in promocije hoje**	Izboljšanje prometne varnosti Povečanje deleža pešačenja
1.8	**Izdelava mobilnostnih načrtov v javnih zavodih in podjetjih**	Povečanje deleža hoje
1.9	**Izdelava mobilnostnih načrtov v osnovnih in srednjih šolah**	Zmanjšanje števila otrok, ki jih starši vozijo z avtomobilom

OPIS UKREPA	FINANČNO VREDNOTENJE (EUR)	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	MOŽNI VIRI FINANCIRANJA
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 skrajšanje poti v središču mesta za gibalno ovirane osebe	Študija (3.000 EUR) Izvedba (do 10.000 EUR/leto)	MOMS	2022	Proračun občine, državna sredstva
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, ukinitev parkiranja na pločnikih ipd. – trge nameniti prvenstveno pešcem Investicija v preureditev Slovenske ulice in ožjega mestnega središča	10.000 EUR/leto 2,5 milijona EUR (1. faza) 1,5 milijona EUR (2. faza) (prenova mestnega središča)	MOMS (mehanizem CTN)	2022	Proračun občine, državna sredstva
Izdelava zasnove pešomrežja in javnih površin Dopolnitve načrtov varnih poti v šolo, bolnico, zdravstveni dom, dom za upokojence, do avtobusnih postajališč, avtobusne in železniške postaje Zagotovitev dodatnih neposrednih in varnih povezav (vključno s proučitvijo možnosti vzpostavitve novih pešpovezav in prehodov za pešce) 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) Izvedba 400.000 EUR (pločniki)	MOMS, DRI	2022	Proračun občine, državna sredstva
Občinske infrastrukturne smernice za načrtovanje prometnih površin, prioritetno namenjenih pešcem, vključno z načrtovanjem mešanih površin po principu »skupnega prostora« Upoštevana sprememba prioritet: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in šele nato osebni avtomobil	Študija (3.000 EUR)	MOMS	2018	Proračun občine, državna sredstva, sredstva Evropske unije
Izdelava načrta osvetlitve pešpoti, vključno s smiselnostjo uvedbe pametne razsvetljave Širjenje osvetljenih površin pešprometa	Študija (5.000 EUR) Izvedba (10.000 EUR/leto)	MOMS, DRI	2017–2022	Proračun občine, državna sredstva
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, drevesa 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
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
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
Vzpostavitev načrtov za varno pešačenje šolajočih se	Študija (3.000 EUR)	MOMS, MZL	2022	Sredstva Evropske unije, državna in lastna sredstva

6.2 CELOVITA PROMOCIJA KOLESARJENJA

Če želimo optimalno izkoristiti potencial kolesarskega prometa, je treba zagotoviti ustrezno mrežo kolesarskih povezav tako v urbanem kot v ruralnem območju.

Kolo je najcenejše prevozno sredstvo, ki zahteva minimalno vzdrževanje. Vsakodnevno kolesarjenje ima pozitiven učinek na zdravje in počutje ljudi. Pozitiven vpliv kolesarjenja pa se odraža tudi v kakovosti bivanja, saj s kolesarjenjem zmanjšujemo delež potovanj z avtomobilom. Kolesarjenje tako prispeva k zmanjšanju negativnih učinkov motoriziranega prometa (emisije, hrup, prometni zastoji, zasedanje prostora zaradi parkiranih vozil) in bolj zdravemu življenjskemu okolju.

Relief mestne občine Murska Sobota je za kolesarjenje zelo ugoden in ponuja potencial za nadaljnjo rast kolesarskega prometa.

IZZIVI

Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih sicer izboljšuje, predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest, a še vedno ostajajo številni izzivi. Promet kolesarjev v mestni občini Murska Sobota se odvija delno po kolesarskih površinah ter delno po cestah in pešpoteh. Ključna ovira za povečanje privlačnosti kolesarjenja v občini je delno izgrajena kolesarska mreža. Kljub številnim na novo izgrajenim odsekom kolesarskih stez in poti je obstoječe omrežje še vedno nepovezano in omogoča varno kolesarjenje le na posameznih krajših ali daljših odsekih, vmes pa so kolesarji preusmerjeni na vozišče skupaj z motoriziranim prometom. Taki prehodi in prepletanja so pogosto nepredvidljivi in nevarni. Dostopnost šol, vrtcev in drugih javnih institucij je za kolesarje še vedno omejena, manj privlačna in na posameznih mestih tudi nevarna. Obstoječe kolesarsko omrežje je ponekod preveč podrejeno cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa ter pogosto slabo tehnično izvedeno (na primer neustrezna širina stez, izvedba robnikov, neustrezno vodenje v križiščih, moteče ovire na kolesarskih površinah, premajhni in v nekaterih primerih napačni zavijalni radii, ni varnostnega odmika od vozišča ipd.).

Na vseh pomembnih točkah v občini niso zagotovljeni pogoji za varno in uporabnikom prijazno parkiranje koles. Manjkajo kolesarska stojala in pokrite kolesarnice v neposredni bližini osnovnih in srednjih šol ter vrtcev. Kolesarnice manjkajo tudi v bližini osrednjih javnih površin in v izredno frekventnih mestnih ulicah ter v nekaterih primestnih naseljih. Obstoječa kolesarska stojala na javnih površinah so neprivlačna, slabo vzdrževana in zaradi odmaknjenosti od vhodov velikokrat neopazna za obiskovalce.

Tabela 9: ***Prikaz značilnih pomanjkljivosti na področju kolesarskega prometa***

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 prihaja do potencialno nevarnih situacij.

Lokacija:
Murska Sobota, Tišinska ulica 29a

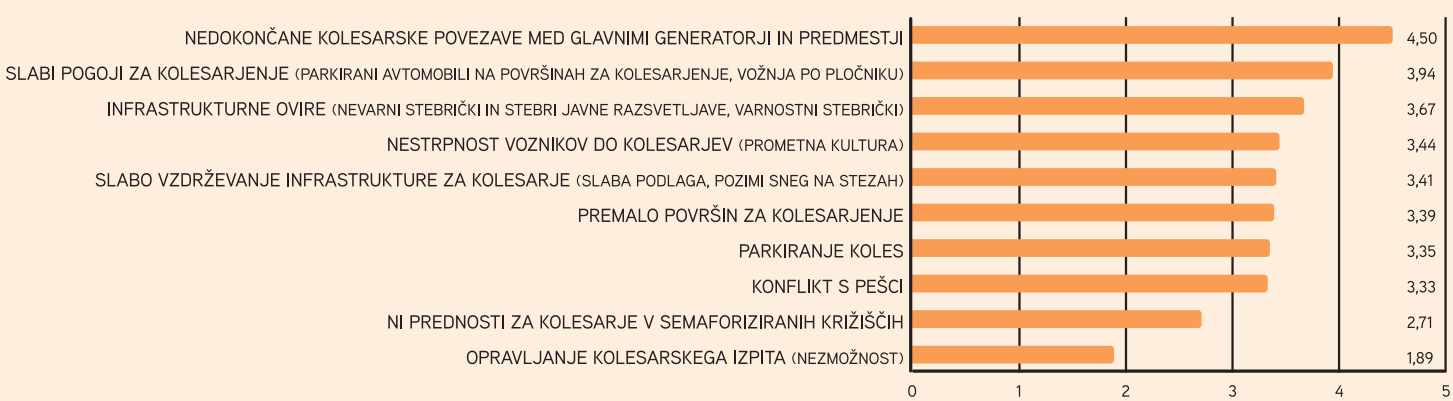
Opis problema:
Nepovezano omrežje kolesarske infrastrukture na povezavi Murska Sobota–Tišina (priključek za naselje Satahovci) omogoča varno kolesarjenje le na posameznih krajših odsekih, ki pa kmalu kolesarje preusmerijo nazaj na vozišče in ti z vožnjo nadaljujejo po cesti.

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. Raven vibracij in tresljajev je povečana, zato se kolesarji velikokrat odločajo za vožnjo po cesti.



Graf 7: **Kaj anketirance najbolj moti na področju kolesarskega prometa v mestni občini Murska Sobota**

VIZIJA

- Mestna občina Murska Sobota bo občina z optimalnimi pogoji za varno in udobno kolesarjenje.
- Dobra kolesarska in prometna kultura v občini bosta vplivali na povečanje števila kolesarjev in deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti čez vse leto.
- S kolesom bodo varno in enostavno dostopni vsi deli občine in vse ključne dejavnosti v prostoru, vse najzanimivejše lokacije pa bodo dobro opremljene s stojali in/ali kolesarnicami za udobno in varno parkiranje koles.
- Omrežje varnih kolesarskih povezav bo dobro razvito in redno vzdrževano. Povečanje ugleda kolesarjenja bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično k večji varnosti in sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu.
- Prebivalci občine bodo zaradi kolesarjenja bolj zdravi, večja pa bo tudi varnost 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 ter zmanjšati stroške občanov za mobilnost.

Tabela 10: ***Cilji in kazalniki za kolesarjenje***

CILJI KOLESARJENJA	KAZALNIKI
15-odstotno povečanje deleža kolesarjev do leta 2022	Delež potovanj v šolo, ki se opravijo s kolesom 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 pet »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

UKREPI

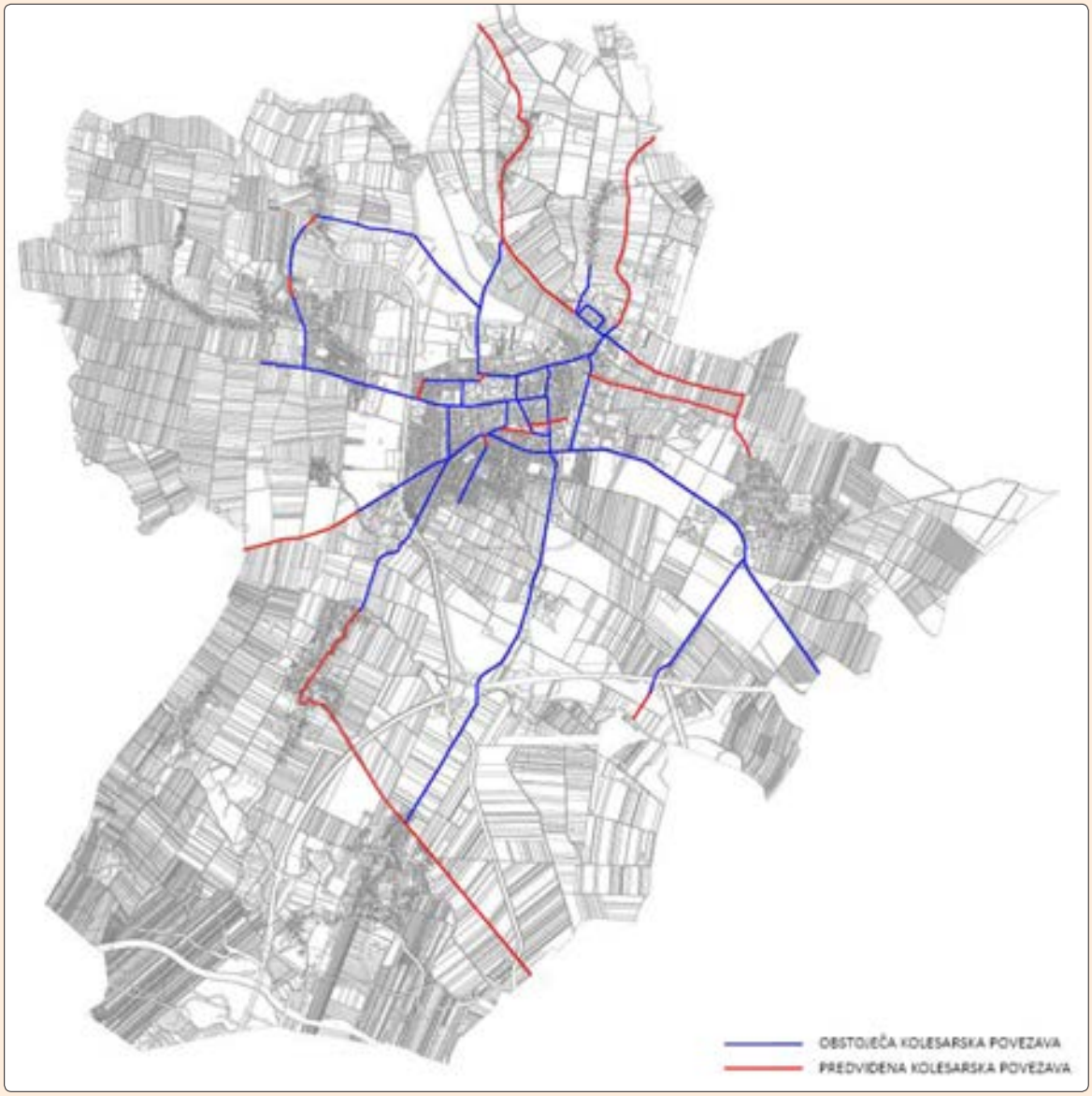
Ukrepi za izboljšanje pogojev kolesarjenja so naslednji:

Dograditev in obnova kolesarskega omrežja

Omrežje kolesarskih povezav v mestni občini Murska Sobota se bo v naslednjih letih postopoma izboljševalo in nadgrajevalo. Vzpostavljene bodo primarne in sekundarne kolesarske povezave, ki bodo ustrezno dopolnjene z daljinskimi in rekreativnimi kolesarskimi povezavami do okoliških naravnih in kulturnih znamenitosti. Na bolj obremenjenih cestah in tam, kjer se dosegajo višje vozne hitrosti motornega prometa, bodo izgrajene ločene kolesarske površine, ki bodo skupaj z obstoječo kolesarsko infrastrukturo predstavljale osnovno hrbtenico kolesarskega omrežja. Z izgradnjo manjkajočih odsekov se bo obstoječe kolesarsko omrežje povezalo in ustvarjeni bodo pogoji za varno kolesarjenje. Na spodnji sliki so prikazane obstoječe in predvidene kolesarske povezave na območju mestne občine Murska Sobota.

Med drugim je predvidena izgradnja in obnova naslednjih primarnih in sekundarnih kolesarskih povezav:

- 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, Ulice Miloša Kuzmiča in Ulice Štefana Kuzmiča, Kopitarjeve in Kocljeve ulice se bo na novo vzpostavila tako imenovana »zelena« diagonala, kjer se bo na že shojenih – stihijskih poteh izgradila površina za mešani promet (pešce in kolesarje);
- druge potrebne obnove/novogradnje kolesarskih povezav znotraj upravičenega območja, ki ga opredeljuje Trajnostna urbana strategija (k. o. Murska Sobota in k. o. Černelavci).



Slika 8: ***Obstoječe (z modro) in predvidene (z rdečo) kolesarske povezave***

Nadalje bo Mestna občina Murska Sobota v prihodnosti posebno pozornost posvečala izgradnji naslednjih kolesarskih povezav:

- 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;
- druge kolesarske povezave, za katere se izkaže potreba.

Na vseh manj obremenjenih cestah in poteh bodo proučene možnosti skupnega vodenja kolesarjev z motornim prometom. Pri tem bo treba pozornost posvečati omejevanju hitrosti motornega prometa in ustvarjanju pogojev za varno kolesarjenje, na primer omejevanje hitrosti na 30 km/h in vpeljava souporabe voznega pasu, tako imenovani »sharrow«, in pomožnih kolesarskih pasov. Tam, kjer bodo kolesarji vodeni skupaj s pešci, je treba biti pozoren na dovolj široke pločnike in poti, kolesarji pa morajo svojo hitrost prilagoditi pešcem.

Daljinske kolesarske povezave bodo dopolnjevale kolesarsko omrežje v naseljih in jih med sabo povezovale na občinski, medobčinski in regionalni ravni. Določene kolesarske povezave so lahko namenjene tudi pešcem (mešane površine).

Obstoječa kolesarska infrastruktura, ki je dotrajana, bo obnovljena. Nevarna mesta na obstoječih kolesarskih povezavah bodo postopoma odpravljena (prioritetno na šolskih poteh in poteh do vrtcev, bolnice, zdravstvenih domov in domov za upokojence). Na posameznih mestih so predvideni nova horizontalna in vertikalna signalizacija, varni in označeni prehodi za kolesarje ter prenova obstoječe javne razsvetljave.

Izboljšanje pogojev za parkiranje koles

V mestni občini Murska Sobota se bodo zagotovili pogoji, ki bodo na vseh pomembnih točkah omogočali varno in uporabnikom prijazno parkiranje koles.

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 250 m oddaljena od ciljne destinacije kolesarja, zato je smiselna postavitev takšne kolesarnice na frekventnih mestih v občini (npr. Kocljeva ulica, postaja železniškega oziroma avtobusnega prometa, mestno pokopališče, letno mestno kopališče itd.).

Zamenjana in obnovljena bodo tudi obstoječa dotrajana in zastarela kolesarska stojala in podstavki, s čimer bosta omogočena udobnejše in varnejše odstavljanje in zaklepanje koles.

Občina si bo prav tako prizadevala za izgradnjo ustrezne infrastrukture za polnjenje električnih koles

Tabela 11: ***Predlog ukrepov stebra Celovita promocija kolesarjenja***

CELOVITA PROMOCIJA KOLESARJENJA		
ŠT. UKREPA	**UKREP**	**CILJ**
2.1	**Vzpostavitev 11,5 km kakovostnih in sklenjenih kolesarskih povezav**	Vzpostavitev kakovostnih in sklenjenih kolesarskih poti
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
2.3	**Postavitev stotih odstavnih mest za kolesa**	Postavitev stojal, kolesarnic in varovanih kolesarnic
2.4	**Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja za kolesarjenje**	Povečanje deleža kolesarjev Zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji
2.5	**Vzpostavitev petih »bikesharing« (Soboški biciklin) postaj in uskladitev z lokacijami P + R**	Povečanje števila »bikesharing« postaj

in nadaljnje širjenje obstoječih postajališč za izposojo koles »Soboški biciklin«.

Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja za kolesarjenje, ki dodatno dvigujejo potencial kolesarjenja. Zelo pomembna je organizacija ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje. Promocijske aktivnosti zato zajamejo vse skupine prebivalstva, od otrok v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah do upokojencev. Podpira se izvajanje aktivnosti, kot so Prometna kača, Varno na kolesu ipd.

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.

Ustrezno pozornost je prav tako treba posvetiti odpravi subjektivnih (npr. strah pred kolesarjenjem in vključevanjem v promet) in institucionalnih razlogov (institucionalni programi in sheme ne dosegajo dovolj dobro določenih ciljnih skupin), ki uporabnike, predvsem starejše, odvračajo od uporabe kolesarskega prometa. V ta namen si bo občina prizadevala za vzpostavitev stalnih kolesarskih programov in vsebin, ki vključujejo kolesarski poligon in bodo namenjene spoznavanju prometnega okolja in predpisov (med drugim na primer novejših tipov križišč, kot so krožna križišča) ter spretnostnim vožnjam za osnovnošolske otroke in odrasle, starejše od petdeset let, ki bodo z ustreznimi institucionalnimi programi vključeni v izobraževanje za vožnjo s kolesom in varno vključevanje v promet.

OPIS UKREPA	FINANČNO VREDNOTENJE (EUR)	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	MOŽNI VIRI FINANCIRANJA
Izgradnja kakovostnih in sklenjenih kolesarskih povezav vključno z nadgradnjo obstoječih in izgradnjo novih kolesarskih povezav, predstavljenih na sliki 8 Izgradnja pločnikov, vključno s kolesarsko stezo vzdolž cest, kjer vozne hitrosti in obseg prometa to narekujejo (strošek 100 EUR/m1) Izgradnja ločenih, od cest odmaknjenih pešpoti oziroma mešanih poti, vključno s kolesarji (strošek 85 EUR/m1);	427.131 EUR (1. faza) 1.39 mio EUR (2. faza) 5 let	MOMS, sosednje občine, DRSI, mehanizem CTN	2022	Proračun občine, DRSI, sredstva Evropske unije, mehanizem CTN
Izgradnja kakovostnih in sklenjenih kolesarskih povezav (vključno z nadgradnjo obstoječih), predstavljenih na sliki 8	500.000 EUR (1. faza) 5 let	MOMS, mehanizem CTN	2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije, mehanizem CTN
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
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
Vzpostavitev dodatne »bikesharing« postaje v Mestni občini Murska Sobota	50.000 EUR	MOMS	2022	Proračun občine, DRSI in sredstva Evropske unije

6.3 PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PREVOZ

Javni potniški prevoz omogoča minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev. Ključne so predvsem ranljivejše skupine, ki nimajo dostopa do avtomobila (starejši, socialno šibki, otroci, invalidi).

Pri načrtovanju trajnostne mobilnosti ima javni potniški prevoz zelo pomembno vlogo, pri čemer pa je treba poudariti, da občina nima vseh vzvodov za njegovo načrtovanje in upravljanje v svojih rokah. Možnosti razvoja javnega potniškega prevoza (cestnega in železniškega) so tako pomembno odvisne od stanja zakonodaje na tem področju v državi, aktivnosti Mestne občine Murska Sobota pa bodo zato usmerjene predvsem v iskanje možnosti razvoja javnega potniškega prevoza v občini in regiji, ki bo skladen z zakonodajo in kar se da prilagojen poselitvenemu vzorcu prebivalstva v občini. Ob tem bo ključni cilj ohranjanje obstoječe ponudbe storitev javnega potniškega avtobusnega in železniškega prevoza tudi v prihodnje ter po možnosti boljše izkoriščenje turističnega potenciala železnice.

IZZIVI

Podoba javnega potniškega prevoza je med splošno javnostjo slaba, kar bo treba z ustreznimi ozaveščevalnimi in promocijskimi aktivnostmi spremeniti, če želimo obstoječo in morebitno dodatno prevozno ponudbo in s tem potencial javnega potniškega prevoza bolje izkoristiti.

Precejšnji izzivi so na področju ponudbe javnega potniškega prevoza (pogostost voženj, mreža linij – pokritost, hitrost, cena), na področju infrastrukture, predvsem postajališčih (npr. neustrezna avtobusna ali železniška postajališča) in vozilih (ni nizkopodnega vstopa, nedelujoče gretje/klima, premalo prostora).

Obstoječe omrežje avtobusnih linij v mestni občini Murska Sobota prav tako ni v zadostni meri integrirano z regionalnim in javnim potniškim železniškim prometom.

Tabela 12: ***Prikaz značilnih pomanjkljivosti na področju javnega potniškega prevoza***

Lokacija:
Postajališče – Ulica Štefana Kuzmiča

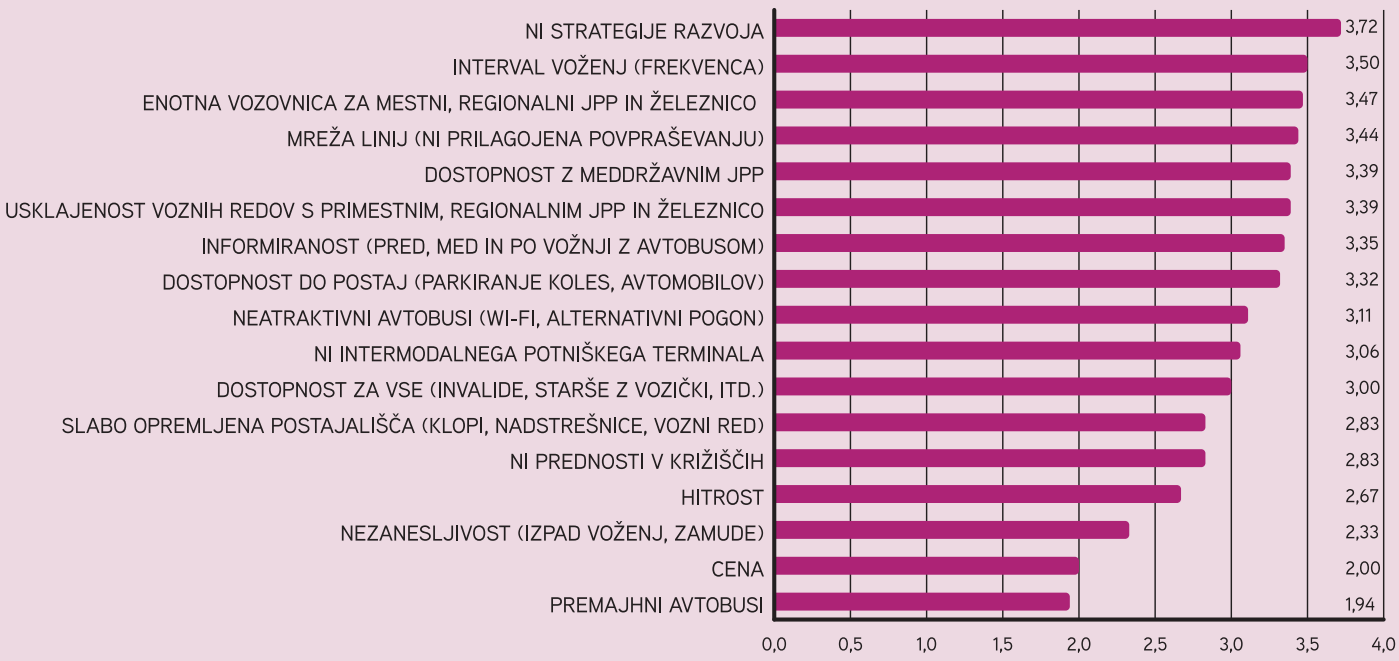
Opis problema:
Čakališče je opremljeno z imenom postajališča, s številko linije in z voznim redom. Prehod za pešce je oddaljen 50 m. Čakališče je delno v makadamski in delno v travni izvedbi, zato ni najprimernejše za gibalno ovirane osebe. Višina pločnika pri vstopu na avtobus znaša 15 cm, širina čakališča pa 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.



Graf 8: **Kaj anketirance najbolj moti na področju javnega potniškega prevoza v mestni občini Murska Sobota**

VIZIJA

Javni potniški prevoz bo omogočal dobro dostopnost mesta za dnevne migrante, ki prihajajo na delo in šolanje. Kakovostna ponudba javnega potniškega prevoza bo omogočala večjo fleksibilnost in tudi bolj restriktivne politike do neracionalne rabe osebnega avtomobila.

- Javni potniški prevoz bo v mestni občini Murska Sobota 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 13: **Cilji in kazalniki javnega potniškega prevoza**

CILJI JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	KAZALNIKI
Dvig uporabe javnega potniškega prometa za vsaj 10 % do leta 2022	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 2022	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 2022	Delež potovanj na delo, ki se opravijo z javnim potniškim prometom

UKREPI

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.

Tabela 14: **Predlog ukrepov stebra Privlačen javni potniški prevoz**

PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PREVOZ		
ŠT. UKREPA	**UKREP**	**CILJ**
3.1	**Sodelovanje pri vzpostavitvi enotne vozovnice**	Povečanje deleža uporabe javnega potniškega prometa
3.2	**Nadaljnja integracija šolskih prevozov in mestnega prevoza z linijami medkrajevnega prevoza (10-minutni interval)**	Povečanje kakovosti storitve
3.3	**Podpora in spodbude za daljinski in mednarodni javni potniški promet**	Dvig uporabe javnega potniškega prometa
3.4	**Modernizacija in obnovitev dotrajanih avtobusnih postajališč**	Posodobitev postajališč
3.5	**Podpiranje in sodelovanje pri vzpostavitvi nove železniške povezave: Murska Sobota–Lendava**	Povečati delež kakovostne prometne infrastrukture
3.6	**Podpiranje in sodelovanje pri vzpostavitvi nove železniške povezave: Murska Sobota–Bad Radkersburg/Maribor**	Povečati delež kakovostne prometne infrastrukture

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.

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.

Promocija javnega potniškega prometa

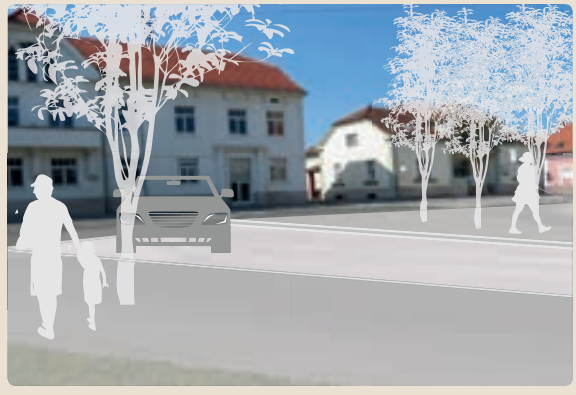
Ukrepi za promocijo javnega potniškega prometa so neposredno povezani z ostalimi oblikami trajnostne mobilnosti (pešačenje, kolesarjenje in souporaba avtomobila), saj se med seboj dopolnjujejo, hkrati pa zahtevajo določeno sodelovanje in usklajevanje med različnimi institucijami in podjetji.

OPIS UKREPA	FINANČNO VREDNOTENJE (EUR)	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	MOŽNI VIRI FINANCIRANJA
Aktivno sodelovanje	/	MOMS, MZL	2025	Proračun občine, državna sredstva, sredstva Evropske unije
Uporaba šolskih prevozov za ostale prebivalce – združitev šolskih linij z mestnimi in primestnimi linijami	150.000 EUR/leto – obratovanje	MOMS, MZL	2022	Proračun občine, državna sredstva
Privabljanje ponudnikov daljinskih in mednarodnih prevozov (npr. Flixbus) za boljšo dostopnost prebivalcev Murske Sobote ter povečanje potenciala obiska turistov	/	MOMS, MZL	2022	Proračun občine, državna sredstva
Posodobitev petih postajališč na leto. Postajališča javnega potniškega prometa prilagoditi slepim in slabovidnim ter jih opremiti z oznakami v tujih jezikih	50.000 EUR	MOMS, MZL	2022	Proračun občine, državna sredstva
Vzpostavitev železniške povezave Murska Sobota–Lendave, podpiranje in sodelovanje	/	MOMS, MZL	2022	Proračun občine, deležniki
Vzpostavitev železniške povezave Murska Sobota–Bad Radkersburg/Maribor, podpiranje in sodelovanje	/	MOMS, MZL	2022	Proračun občine, DRSI

6.4 IZBOLJŠANJE MOTORIZIRANEGA PROMETA

Čeprav je zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila eden izmed osnovnih namenov novega pristopa k načrtovanju mobilnosti, ostajata osebni avtomobil in zanj potrebna cestna infrastruktura še vedno pomembna, a ne več osrednja tema prometnih strategij.

Ankete in samoocena občanov to potrjujejo, saj so bile jasno izpostavljene tri teme: izboljšanje prometne varnosti, vzdrževanje obstoječe cestne infrastrukture in razbremenitev mestnega središča.



Ta strategija se zavzema za ustvarjanje »prijazne cone« v mestnem središču in izboljšanje notranje povezanosti mesta, vključno s primestjem. Osnovna cilja sta odmik tranzitnega in daljinskega prometa iz mestnega središča ter ustvarjanje kakovostnejšega bivalnega okolja, ki bo hkrati privlačnejše za zadrževanje, hojo in kolesarjenje.

Projektom izgradnje obvoznic, ki so delno že v fazi izvajanja oziroma so zanje že bili sprejeti ustrezni ukrepi in izdelana dokumentacija, strategija ne nasprotuje. Projekti so bili z vidika pričujoče strategije prepoznani kot ireverzibilni, hkrati pa ponujajo edino smotrno alternativo za preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa iz mestnega središča ter s tem možnost vzpostavitve »prijazne cone« v mestnem središču.

Pri tem je vsekakor treba opozoriti, da permanentno sledenje rasti avtomobilskega prometa z gradnjo vedno nove cestne infrastrukture ni smiselno, saj nova infrastruktura privablja dodaten promet na nove površine, ki se kmalu zapolnijo. Prav 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.

Ugotoviti je mogoče, da bo z vzpostavitvijo načrtovanih obvoznic (tako imenovanega notranjega obroča) absolutno dosežena zgornja meja še sprejemljivih kapacitet cestne mreže v bližini mesta. Vsi nadaljnji ukrepi naj se zato usmerjajo v prilagajanje avtomobilskega prometa mestu in ne obratno.

Ker pri projektih cestnih obvoznic ne gre za klasične infrastrukturne projekte z namenom povečevanja kapacitet, temveč ustvarjanja alternativ za preusmeritev čezmernega motoriziranega prometa iz mestnega središča in bodo v razbremenjenem mestnem središču sledili projekti ustvarjanja prijazne cone, jih uvrščamo med tako imenovane sistemske ukrepe, ki vključujejo več stebrov pričujoče strategije in so zato podrobneje opredeljeni v stebru Trajnostno načrtovanje mobilnosti.

IZZIVI

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 poglabljata prometna nedisciplina voznikov in neupoštevanje omejitev hitrosti, kar je pomemben vzrok slabe prometne varnosti. Nekatera območja so še posebej občutljiva na negativne vplive motoriziranega prometa in vprašanja prometne varnosti – okolica vrtcev in šol, domovi za starejše ter zdravstveni domovi.

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

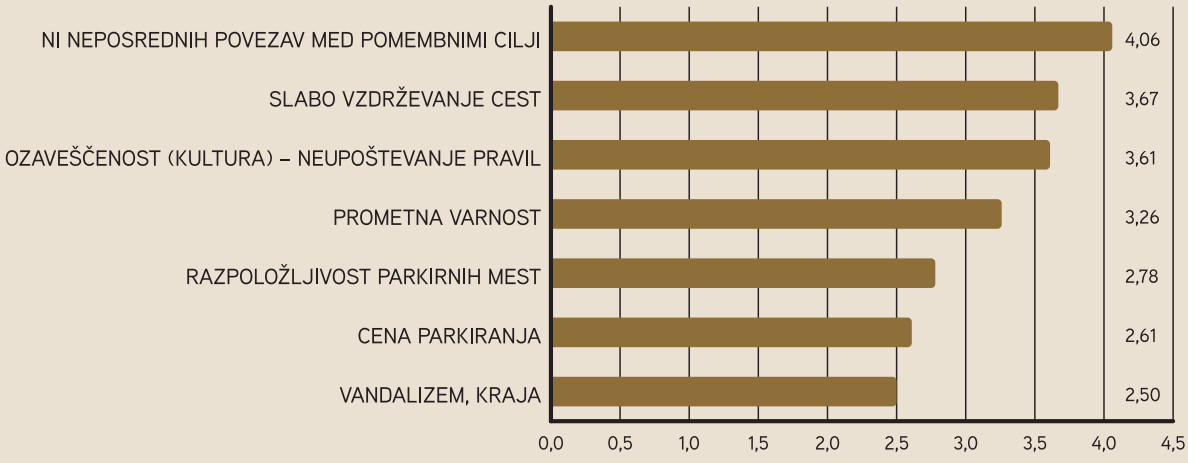
Parkiranje na javnih površinah je v velikem delu mesta še zmeraj brezplačno, kar je nesmotrno s stališča stroškov ureditve in vzdrževanja parkirišč ter njihove (ne)racionalne rabe, posebej pereče pa je v zaledju dejavnosti, kjer je uporaba avtomobila smiselna. Še posebej je neracionalno brezplačno celodnevno 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.

Čezmerna gradnja novih parkirišč v mestnem središču lahko povzroči zastoje ob konicah in zmanjša privlačnost ostalih prevoznih načinov na poti v mestno središče.

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 umeščanje novih dejavnosti v mestno središče.

Pristopi k umirjanju prometa so neenakovredni med mestnim središčem in drugimi mestnimi deli. Za učinkovito umirjanje motoriziranega prometa bosta potrebna celovit pristop in povezovanje z drugimi vidiki urejanja prostora.

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.



Graf 9: **Kaj anketirance najbolj moti na področju motoriziranega prometa v mestni občini Murska Sobota**

VIZIJA

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

Mesto bo nadaljevalo z oživljanjem mestnega središča in povečanjem privlačnosti mesta za bivanje in zadrževanje. Izboljšalo bo dostopnost za vse, tudi za gibalno in senzorno ovirane. Konflikti med motoriziranimi in nemotoriziranimi udeleženci bodo zmanjšani in izboljšana bo prometna varnost.

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 15: **Cilji in kazalniki motoriziranega prometa**

CILJI MOTORIZIRANEGA PROMETA	KAZALNIKI
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 50 % do leta 2022	Število lažje/težje poškodovanih in umrlih voznikov/sopotnikov v avtomobilskih prometnih nesrečah
Zmanjšanje deleža dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču za 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
Zmanjšanje onesnaženosti zraka in hrupa zaradi motoriziranega prometa v mestu in doseganje predpisov Evropske unije 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

Tabela 16: **Predlog ukrepov stebra Izboljšanje motoriziranega prometa**

IZBOLJŠANJE MOTORIZIRANEGA PROMETA		
ŠT. UKREPA	UKREP	CILJ
4.1	**Nadaljevanje s programom umirjanja prometa**	Znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov Zmanjšanje števila poškodovanih v prometnih nesrečah
4.2	**Obnova in revitalizacija cestne infrastrukture**	Povečati delež kakovostne prometne infrastrukture Sprememba hierarhije prioritet v korist hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa
4.3	**Povečanje in izvajanje doslednejšega nadzora nad kršitelji**	Znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov Zmanjšanje kršitev nepravilnega parkiranja Izboljšanje prometne varnosti
4.4	**Preureditev Slovenske ulice in uvedba »skupnega prostora« ali »Shared space«**	Ustvariti kakovosten javni prostor s ciljem privlačiti kulturne, socialne in ekonomske aktivnosti ter hkrati izboljšati kakovost bivanja in zadrževanja v mestnem središču
4.5	**Izvajanje cenovne politike parkiranja**	Zmanjšanje deleža dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču
4.6	**Spodbude za nakup okolju prijaznih oblik vozil**	Povečanje deleža vozil na alternativni pogon
4.7	**Vzpostavitev petih polnilnic za električna vozila**	Povečanje deleža vozil na alternativni pogon
4.8	**Ozaveščanje in promocija vožnje in parkiranja v prijazni coni/skupnem prostoru**	Zmanjšanje števila poškodovanih v prometnih nesrečah
4.9	**Povečanje varnosti križišč, krožišč in cestnih povezav**	Zmanjšanje števila poškodovanih v prometnih nesrečah

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, tako imenovani »shared space«, v ožjem mestnem središču (Slovenska ulica). S preureditvami ulic se bo zmanjšala njihova privlačnost za tranzitni promet, uvedene pa bodo tudi hitrostne omejitve za motorni promet, večinoma cone 30 km/h.

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

Plačljiva parkirišča v modri coni se bodo smiselno širila 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 je parkiranje ter bolj oddaljeno od mestnega središča, tem cenejše in dolgotrajnejše je parkiranje. Politika kaznovanja nepravilno parkiranih vozil se bo v podobnem obsegu kot do sedaj izvajala tudi v prihodnje.

Obnova in revitalizacija obstoječe cestne infrastrukture

Na področju obnove in revitalizacije obstoječe cestne infrastrukture se predvidevata pospešena obnova in posodabljanje ključnih odsekov lokalne in deloma

OPIS UKREPA	FINANČNO VREDNOTENJE (EUR)	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	MOŽNI VIRI FINANCIRANJA
S preureditvami ulic se bo zmanjšala njihova privlačnost za tranzitni promet, posledično se bo zmanjšala tudi hitrost motornim vozilom na 30 km/h Določiti je treba območja con 30 km/h in območja namenjena prednostno pešcem vključno s skupnim prometnim prostorom	Vrednost še ni znana	MOMS	2022	Proračun občine
Obnova in revitalizacija ključnih odsekov cest s prioritetnim upoštevanjem zahtev ranljivih skupin (otroci, invalidi, starostniki) ter spremenjeno hierarhijo prioritet v korist hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa	Do 250.000 EUR/leto 1,8 milijona EUR (rekonstrukcija cest in pločnikov)	MOMS, MZI	2022	Proračun občine, državna in evropska sredstva, CTN
Povečanje in izvajanje doslednejšega nadzora nad kršitelji v cestnem prometu s strani mestnega redarstva in policije	10.000 EUR	MOMS, redarstvo	2022	Proračun občine
Območje Slovenske ulice se preuredi v skupni prostor, v tujini poznan kot »Shared space«, katerega osnovno načelo je sožitje različnih prometnih udeležencev na skupni prometni površini Klasična razmejitev oziroma separacija med posameznimi prometnimi površinami se odpravi, pri čemer se načrtuje po meri ljudi in ne avtomobilov Na tem območju je v prihodnje možno uvesti tudi območje za pešce	Vrednost še ni znana	MOMS	2022	Proračun občine, DRSI
Izvajanje po načelu: bliže mestnemu središču, tem dražje in kratkotrajnejše parkiranje ter bolj oddaljeno od mestnega središča, tem cenejše in dolgotrajnejše parkiranje	Brez stroškov	MOMS	2022	Proračun občine, DRSI
Vzpostavitev finančnih spodbud za nakup okolju prijaznih oblik vozil (tudi v obliki zastonj parkiranj)	5.000 EUR (izpad prihodka)	MOMS, DRSI	2022	Proračun občine, DRSI, Eko sklad, EU
Vzpostavitev polnilnic za električna vozila ob glavnih generatorjih prometa	41.000 EUR	MOMS, DRSI	2022	Proračun občine, DRSI, Eko sklad, EU
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
Prijaznejša cestna infrastruktura za vse udeležence (invalide, kolesarje, režimi za pešce itd.) – zmanjšanje konfliktnih točk	10.000 EUR/leto	MOMS, DRSI	2022	Proračun občine, DRSI

državne cestne mreže. Pri načrtovanju obnov se prioritetno upoštevajo zahteve ranljivih skupin (otroci, invalidi, starostniki) ter spremenjena hierarhija prioritet v korist hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa. Pred celostno obnovo obstoječe cestne infrastrukture je treba izdelati študijo odprave arhitektonskih ovir za gibalno ovirane osebe in vodenja s pomočjo taktilnih oznak za slepe in slabovidne osebe v mestu Murska Sobota ter vseh središčih naselij v občini.

Za varnost in vzdrževanje obstoječega lokalnega cestnega omrežja lahko v veliki meri poskrbi občina sama, medtem ko je na področju državnih cest, vključno z obvoznicami, ujetnik državne prometne politike.

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 njeno

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 prometnega režima v mestnem središču (skupni prostor na Slovenski ulici) bo implementacija podprta s promocijskimi in ozaveščevalnimi aktivnostmi.

6.5 TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

Trajnostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber podaja izhodišča in usmeritve ter hkrati povezuje vse ostale stebre, zlasti pri izvajanju njihovih ukrepov. S prehodom na trajnostno načrtovanje si lahko obetamo izboljšanje obstoječe načrtovalske prakse in kakovostnejše rešitve za izzive, ki jih prinaša prihodnost.

Ukrepi s področja trajnostnega načrtovanja mobilnosti se nanašajo na sprejem in izvajanje Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota ter na vzpostavitev pogojev za delovanje sistema spremljanja stanja kazalnikov za vrednotenje učinkovitosti ukrepov.

Izzivi Mestne občine Murska Sobota v prihodnosti bodo posvetiti več pozornosti pešcem, kolesarjem in potnikom javnega potniškega prometa, jim zagotoviti enakopravnost v prometu in omogočiti pogoje, ki bodo izkoristili ves njihov potencial. Pomembno vlogo pri tem imata tudi ozaveščanje in promocija.

Trajnostno načrtovanje prav tako zagotavlja mobilnost ranljivih skupin, še posebej invalidov, starejših in otrok.

Ta steber vključuje tudi ukrepe, ki bodo omogočili ustvarjanje »prijazne cone« v mestnem središču in izboljšali notranjo povezanost mesta. Izvedba obvoznic, ki je v teku in z vidika pričujoče strategije ireverzibilna, bo nadgrajena z ukrepi prekategorizacije cest in preoblikovanja ulic v mestnem središču.

IZZIVI

V sklopu javnih razprav, intervjujev in splošne ankete so bili na področju prometnega načrtovanja izpostavljeni naslednji izzivi:

- neceloviti pristop,
- ni dolgoročnega načrtovanja,
- ni jasne vizije in ciljev,
- netransparentno odločanje,
- infrastrukturno reševanje problemov,
- nekakovostno izvajanje del,
- neustrezni pravilniki, odloki in pravna regulativa,
- nesistematično spremljanje učinkov posameznih ukrepov.

VIZIJA

Občina bo s pomočjo Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota postavila temelj razvoja prometa, ki bo vse načine potovanj obravnaval enakopravno. Varna in aktivna mobilnost se prepozna kot strateška priložnost. Obstoječi način načrtovanja investicij bo nadgrajen s sodobnimi postopki in metodami, ki pogojujejo integracijo vseh deležnikov pri načrtovanju. Prometno načrtovanje se bo usklajevalo tudi z drugimi sektorji z razlogom seznanitve, optimizacije stroškov in sinergijskih učinkov. Na strateških področjih bo okrepljeno povezovanje s sosednjimi občinami in regijo (predvsem na področju javnega potniškega prometa in daljinskih kolesarskih povezav).

Še nadalje se bodo izkoriščali potenciali pridobivanja sredstev iz evropskih in drugih virov.

Mestna občina Murska Sobota bo postala vzoren primer ureditve prometa in trajnostne mobilnosti med regionalnimi središči v Sloveniji. To se bo izražalo tudi v »dvigu kakovosti življenja v mestu« in »dvigu blaginje v mestu«.

Celostna prometna strategija Mestne občine Murska Sobota v sklopu stebra Trajnostno načrtovanje mobilnosti opredeljuje v nadaljevanju predstavljene cilje.

Tabela 17: **Cilji in kazalniki trajnostnega načrtovanja mobilnosti**

CILJI TRAJNOSTNEGA NAČRTOVANJA	KAZALNIKI
Nič smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih ter za 50 % zmanjšati lažje telesno poškodovane v prometnih nesrečah do leta 2022 (obdobje 2020–2021) glede na petletno obdobje 2012–2016	Število prometnih nesreč s smrtjo, huje in lažje telesno poškodovanih
Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota leta 2017, revizija po poteku dveh let in prenova po poteku petih let	Sklep Mestnega sveta Mestne občine Murska Sobota
Vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenja kazalnikov mobilnosti in zadovoljstva uporabnikov do leta 2018 ter nato redno letno izvajanje do konca leta 2022	Sklep župana Mestne občine Murska Sobota
Vzpostavljanje prijazne cone v mestnem središču in izvedba obvoznic	Realizirano območje prijazne cone v mestnem središču in preusmerjen tranzitni in daljinski promet na novozgrajene obvoznice
Nadaljnje iskanje priložnosti za sodelovanje in vključenost v evropske projekte po letu 2017	Število na novo pridobljenih evropskih projektov od sprejema Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota
Sodelovanje med različnimi sektorji znotraj občinske uprave ter povezovanje z organi na regionalni in državni ravni	Število medresorsko usklajenih projektov s ciljem optimizacije porabe finančnih sredstev in doseganja trajnostnih učinkov ukrepov
Izdelava študij, elaboratov in načrtov v okviru vseh petih strateških stebrov Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota, ki bodo podlaga za izvedbene načrte in uresničitev ukrepov	Število izdelanih študij, elaboratov in načrtov ter dejansko izvedenih ukrepov v praksi

Splošni cilji:

- uravnotežiti proračunske investicije do leta 2025,
- do leta 2022 imeti za 80 % ukrepov in investicij ocenjene učinke,
- povečati vključevanje javnosti v pripravljalnih fazah ukrepov do leta 2022,
- povečati delež prihodkov iz naslova evropskih projektov po letu 2017.

UKREPI

Krepitev občinske uprave in medresorsko sodelovanje

Zaradi relativno velike občinske uprave je pomembno, da se sodelovanje med strokovnimi službami še dodatno poglobi in poenoti na skupnem imenovalcu, ki se imenuje trajnostna mobilnost in celostno prometno načrtovanje. Pomembna je določitev konkretne osebe/oddelka za izvajanje, spremljanje in revizijo Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota. Vzpostaviti je treba redno periodično zajemanje potovalnih navad in zadovoljstva uporabnikov s področjem prometa in mobilnosti, na podlagi česar bo mogoče spremljati uspešnost izvedenih ukrepov. Priporočljivo je tudi redno letno srečanje vseh strokovnih služb z namenom pregleda uresničenih in načrtovanih ukrepov.

Spreminjanje načrtovalskih praks

S sprejetjem Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota bo postavljen temelj trajnostnega načrtovanja prometa v občini. Po izteku dveh let je treba izvesti revizijo tega dokumenta in na vsakih pet let prenovo s ponovnim sprejetjem v mestnem svetu. Načrtovalske prakse se spremenijo s spremembo razmišljanja in en takšen korak je sprejetje uravnoteženega proračuna v postavki za promet. Pri načrtovanju je treba prioritetno upoštevati zahteve ranljivih skupin. Naslednji korak je izvajanje aktivnosti, ki promovirajo trajnostno mobilnost in spodbujajo vključevanje javnosti v proces načrtovanja in odločanja pri prometnih projektih. Načrtovati in izvajati je treba tudi promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti ter vsakoletno sodelovanje v Evropskem tednu mobilnosti. Ustanoviti je treba sklad za mobilnost, ki bo namenjen sofinanciranju ukrepov s področja trajnostne mobilnosti in se bo delno polnil iz sredstev, pridobljenih iz naslova parkirnin, glob ipd. virov. Izdelati je treba občinske tehnične smernice za načrtovanje prometnih površin v mestnem središču (prijazna cona) in v središčih naselij s poudarkom na spremembi prioritet.

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 9: ***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 10: ***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.

Izdelava mobilnostnih načrtov

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).

Tabela 18: **Predlagani ukrepi stebra Trajnostno načrtovanje mobilnosti**

TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI		
ŠT. UKREPA	**UKREP**	**CILJ**
5.1	**Določitev osebe/oddelka/urada za izvajanje, spremljanje in revizijo Celostne prometne strategije Mestne občine Murska Sobota**	Uravnotežiti proračunske investicije Povečati vključevanje javnosti v pripravljalnih fazah ukrepov
5.2	**Vzpostavljanje prijazne cone v mestnem središču – izvedba vzhodne obvoznice**	Razbremenitev mestnega središča tranzitnega in daljinskega prometa
5.3	**Vzpostavljanje prijazne cone v mestnem središču – izvedba južne obvoznice**	Razbremenitev mestnega središča tranzitnega in daljinskega prometa
5.4	**Vzpostavljanje prijazne cone v mestnem središču – izvedba zahodne obvoznice**	Razbremenitev mestnega središča tranzitnega in daljinskega prometa
5.5	**Nadaljnje iskanje priložnosti in možnosti sodelovanja v projektih Evropske unije**	Uravnotežiti proračunske investicije
5.6	**Izvedba periodične ankete o potovalnih navadah**	Povečati vključevanje javnosti v pripravljalnih fazah ukrepov
5.7	**Izdelava mobilnostnih načrtov za sporadične dogodke (sejme), večje generatorje prometa (npr. BTC), zaposlene v javnih zavodih**	Uravnotežiti proračunske investicije

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 prioritetno izgrajeni južna in vzhodna obvoznica. Izvedba zahodne obvoznice bo koristila tranzitu iz zahodnega dela Goričkega proti BTC-ju in nadalje proti Moravskim Toplicam.

Zemljevid prikazuje obstoječe in načrtovane ceste in železnice na območju mestne občine Murska Sobota.

Slika 11: ***Prikaz načrtovane prometne ureditve (Urbanistični načrt mesta Murska Sobota – 2014)***

OPIS UKREPA	FINANČNO VREDNOTENJE (EUR)	ODGOVORNOST	ROK IZVEDBE	MOŽNI VIRI FINANCIRANJA
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	2022	Proračun občine
Vzpostavitev vzhodne obvoznice od krožišča pri Čardi do Panonske ulice	24 milijonov EUR	MOMS, MZL	2022	Proračun občine, DRSI
Vzpostavitev južne obvoznice od Panonske ulice do Tomšičevega naselja		MOMS, MZL	2022	Proračun občine, DRSI
Vzpostavitev zahodne obvoznice od rondoja pri Gaju do zahodne vpadnice Gederovci–Murska Sobota	Vrednost še ni natančno znana	MOMS, MZL	2022	Proračun občine, DRSI
Nadaljnje aktivno sodelovanje v projektih Evropske unije in pobudah s področja prometa, trajnostne mobilnosti ipd.	Delež občine	MOMS	Nenehno	Proračun občine, evropska sredstva
Pridobivanje ključnih podatkov o uspešnosti izvedenih ukrepov in doseganju zastavljenih ciljev (spremljanje kazalnikov učinka)	3.000 EUR/2 leti	MOMS	2018–2022	Proračun občine
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	2022	Proračun občine, MZI, evropska sredstva

7 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 Murska 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