



OBČINA  
BELTINCI

# Celostna prometna strategija Občine Beltinci

Korak v zeleno prihodnost





**Trajnostna mobilnost za uravnotežen razvoj  
gospodarstva, boljšo povezanost ljudi in  
naselij ter kakovost bivanja vseh prebivalcev  
in obiskovalcev občine Beltinci.**



# Vsebina

<b>1. Trajnostna mobilnost po meri lokalne skupnosti</b> .....	4
<b>2. Vloga dokumenta Celostna prometna strategija Občine Beltinci</b> .....	5
<b>3. Celostno načrtovanje prometa</b> .....	9
<b>4. Mobilnostne karakteristike občine Beltinci</b> .....	13
<b>5. Vizija Celostne prometne strategije Občine Beltinci</b> .....	18
<b>6. Ključni izzivi na področju prometa v občini Beltinci</b> .....	23
<b>7. Ključne priložnosti občine Beltinci</b> .....	27
<b>8. Pet ključnih stebrov razvoja prometa</b> .....	29
<b>Prvi steber: Celostno prometno načrtovanje prometa in mobilnosti</b> .....	31
<b>Drugi steber: Celovita promocija hoje</b> .....	35
<b>Tretji steber: Optimalno izkoriščanje potenciala kolesarjenja</b> .....	39
<b>Četrty steber: Boljši javni potniški promet</b> .....	43
<b>Peti steber: Odgovorna raba motornih vozil</b> .....	47
<b>9. Akcijski načrt Celostne prometne strategije Občine Beltinci v obdobju 2017–2022</b> .....	51



# 1.

## Trajnostna mobilnost po meri lokalne skupnosti

Mobilnost ljudi je v današnjem času izredno pomemben dejavnik, ki nam oriše razvitost družbe in okolje, v katerem živimo. Vsak občan, ne glede na status v družbi ali starost, je udeleženec v prometu, saj vsi dnevno opravljamo krajša ali daljša potovanja. Razvoj prometa in mobilnosti bo v prihodnje dal večjo prednost človeku in manj motornemu prometu.

Dostopnost in kakovost bivanja bosta pomembnejši od pretočnosti in hitrosti motornih vozil.

V občini Beltinci se bo s pomočjo načel trajnostne mobilnosti v naslednjih letih zagnal proces razvoja prometa, ki bo kontinuirano izboljševal obstoječe stanje v prometu. Pri tem bo grajeni prometni sistem prispeval k izboljšani podobi občine Beltinci, prometni ureditvi v naseljih in zunaj njih. Razvoj bo zajel vse krajevne skupnosti občine Beltinci (KS Beltinci, KS Bratonci, KS Dokležovje, KS Gančani, KS Ižakovci, KS Lipa, KS Lipovci in KS Melinci). Vsem skupnostim se nameravata zagotoviti kakovostna prometna ureditev in možnost uporabe različnih prevoznih sredstev in načinov gibanja na taki ravni, da se bo ustvarila uravnotežena ponudba vseh potovalnih načinov.

Sodobno zasnovan prometni sistem enakopravno obravnava vse udeležence v prometu (pešce, kolesarje, uporabnike javnih prevozov in voznike motornih vozil). Pri tem ni pomembno, ali je udeleženec v prometu domačin ali obiskovalec občine. Poseben poudarek pa se namenja ranljivim skupinam, kot so otroci, mladina, starejši občani in invalidi, ki

nastopajo v prometu, saj te skupine predstavljajo pomemben del prebivalstva.

V občini Beltinci se bo prednost dala pešcem, kolesarjem, uporabnikom javnih prevozov in novim oblikam mobilnosti, kot so skupni prevozi, prevozi na poziv, souporaba vozil – avtomobilov, koles (»car sharing« in »bike sharing«). Prav tako se bo prednost dala razvoju e-mobilnosti, ki bo v naslednjih letih zajela velik delež opravljanja potovanj na kratkih in srednje dolgih relacijah.

Ves razvoj prometa in mobilnosti v naslednjih letih bo stremel k temu, da se bo izboljšala osnovna prometna infrastruktura za pešce, kolesarje in motorna vozila, izboljšal javni potniški promet, povečala dostopnost znotraj naselij in med njimi ter zmanjšali negativni vplivi prometa na okolje in življenjski prostor (zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov motornih vozil in hrupa, ki ga ta ustvarjajo). Da se bo razvoj prometa in mobilnosti odvil v zeleni smeri, bo poskrbel strateški dokument Celostna prometna strategija Občine Beltinci.



## 2.

# Vloga dokumenta Celostna prometna strategija Občine Beltinci

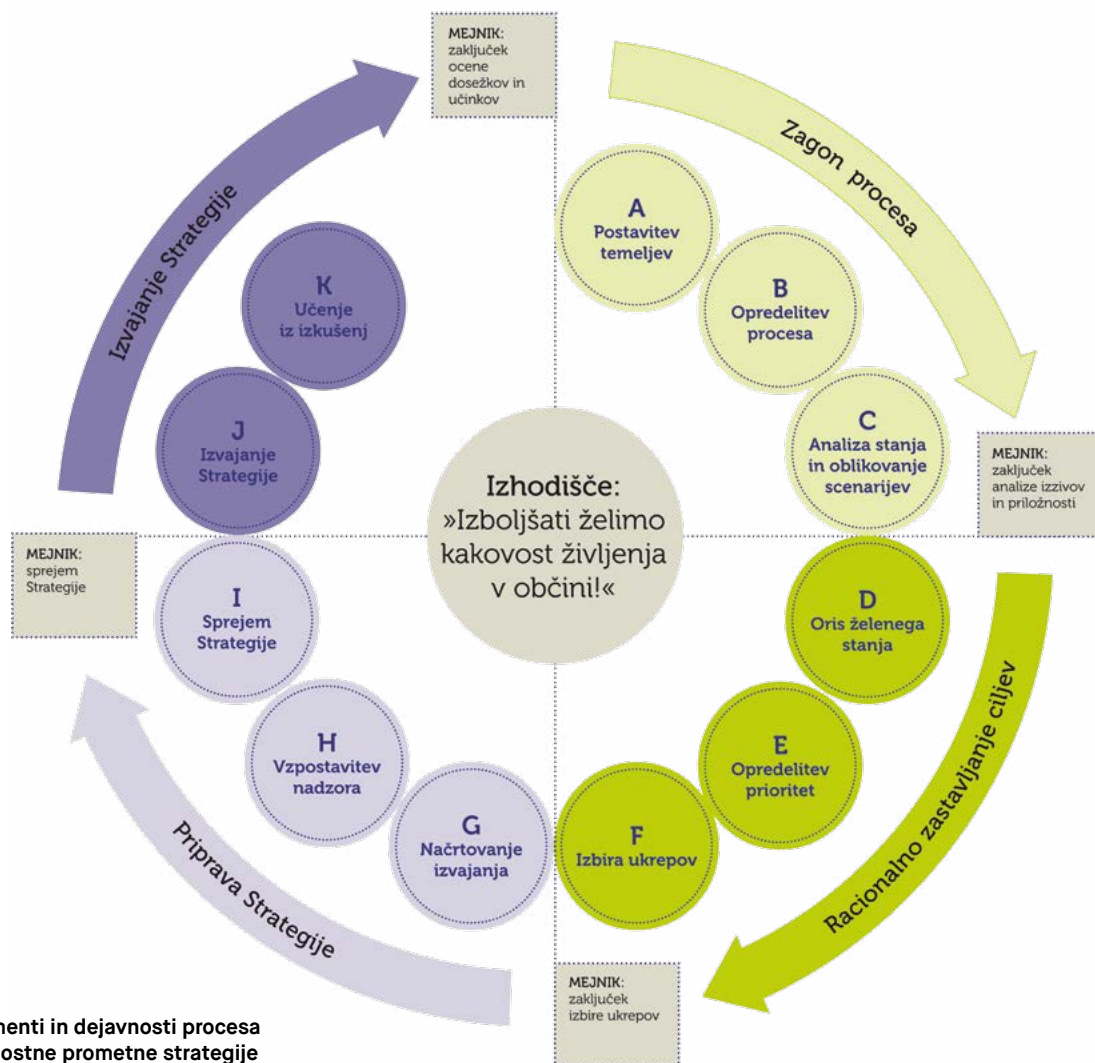
Celostna prometna strategija Občine Beltinci je strateški dokument, ki zajema celotno strategijo razvoja prometa. Dokument je pripravljen po predpisanih Smernicah za pripravo celostne prometne strategije in celostno načrtovanje prometa ter prinaša dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Gre za sodobnejši način prometnega načrtovanja in razmišljanja, ki vodi k trajnostnejšemu načrtovanju in hitrejšemu razvoju prometa.

Celostna prometna strategija Občine Beltinci postavlja osnovni temelj oziroma pomeni začetek sodobnejšega in celovitejšega načrtovanja prometa. Z novim načrtovanjem prometa občina nadgrajuje obstoječe prakse in sprejete strateške dokumente, ki so nastali pred Celostno prometno strategijo Občine Beltinci. Cilj novega pristopa ni le izdelava dokumenta in njegovo sprejetje, temveč tudi dejansko izvajanje predlaganih ukrepov, ki bodo prispevali k socialni pravičnosti, okoljski sprejemljivosti in gospodarski uspešnosti občine. Celostna prometna strategija Občine Beltinci bo prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti in s tem izboljšala povezanost naselij z različnimi prometnimi načini. Dokument se bo sistemsko posvetil izgradnji manjkajočih delov kolesarske infrastrukture, izboljšanju pogojev za pešačenje, izboljšanju prometne varnosti, povečanju občutka varnosti šibkejših udeležencev v prometu in preusmeritvi prometnih tokov na določene prometne koridorje, kjer negativni učinki prometa niso tako moteči za ljudi in

okolje, s čimer se bosta povečali atraktivnost in življenjska kakovost v osrednjih bivalnih območjih občine.

### **Ozadje nastanka dokumenta Celostna prometna strategija Občine Beltinci**

Dokument Celostna prometna strategija Občine Beltinci je nastal v okviru projektne naloge Izdelava Celostne prometne strategije Občine Beltinci, izhajajoče iz javnega naročila št. NMV/1740/2016 z dne 21. 3. 2016. Izdelavo dokumenta sta delno sofinancirali Evropska unija (EU) in Republika Slovenija (RS) iz Kohezijskega sklada, in sicer v višini 85 %. Preostanek stroška v višini 15 % upravičenih stroškov je prispevala Občina Beltinci. Operacija se je izvedla v okviru Operativnega programa za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste



**Slika 1: Elementi in dejavnosti procesa priprave Celostne prometne strategije Občine Beltinci**

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

območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja, poimenovanega razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Nosilec izdelave Celostne prometne strategije Občine Beltinci je bilo podjetje LOGITEH, projektiranje, svetovanje, založništvo in druge storitve, d. o. o., ob pomoči podizvajalcev: društva Mariborska kolesarska mreža (MKM) in podjetja ZUM, d. o. o. Pri določenih aktivnostih in strateških odločitvah so aktivno sodelovali tudi strokovne službe občine, vodstvo občine in zainteresirana javnost.

Metodologija izdelave Celostne prometne strategije Občine Beltinci temelji na Smernicah za pripravo celostne prometne strategije in na upoštevanju minimalnih standardov/aktivnosti, ki so bili opredeljeni z javnim razpisom naročila izdelave celostne prometne strategije. Dokument Celostna prometna strategija Občine Beltinci je nastal v letih 2016 in 2017. Končni dokument je bil sprejet na seji Občinskega sveta Občine Beltince dne 25. 4. 2017 kot usklajen in s strani javnosti podprt strateški dokument. Izhodišče dokumenta predstavlja dolgoročno, dvajsetletno vizijo, medtem ko so ukrepi opredeljeni v Akcijskem načrtu za obdobje naslednjih petih let (do leta 2022).



### Sklop 1

## ZAGON PROCESA

Zagon procesa sestavljajo trije koraki: postavitve temeljev, opredelitev procesa ter analiza stanja in oblikovanje scenarijev. Sklop zaključuje mejnik: zaključek analize izzivov in priložnosti.

### Sklop 2

## RACIONALNO ZASTAVLJANJE CILJEV

Racionalno zastavljanje ciljev sestavljajo trije koraki: oris zelenega staja, opredelitev prioritet in izbira ukrepov. Sklop zaključuje mejnik: izbira ukrepov.

### Sklop 3

## PRIPRAVA CPS

Pripravo strategije sestavljajo trije koraki: načrtovanje izvajanja, vzpostavitev nadzora in sprejem strategije. Sklop se zaključuje z mejnikom: sprejetje strategije.

### Sklop 4

## IZVAJANJE STRATEGIJE

Izvajanje strategije sestavljata dva koraka: izvajanje strategije in učenje iz izkušenj.

### Proces priprave dokumenta

Celostna prometna strategija Občine Beltinci temelji na štirih delovnih sklopih. Od tega so trije sklopi neposredno povezani z izdelavo dokumenta in en sklop z izvajanjem Celostne prometne strategije Občine Beltinci.

V okviru priprave Celostne prometne strategije Občine Beltinci so bili izvedeni številni terenski ogledi, javne razprave, delavnice s ključnimi deležniki, intervjuji in ankete po gospodinjstvih. Občina Beltinci se je s svojimi strokovnimi službami v proces izdelave dokumenta vključevala z vso strokovno odgovornostjo, s čimer je prispevala k oblikovanju ustreznih predlogov, zaključkov in tudi končne oblike dokumenta Celostna prometna strategija Občine Beltinci.

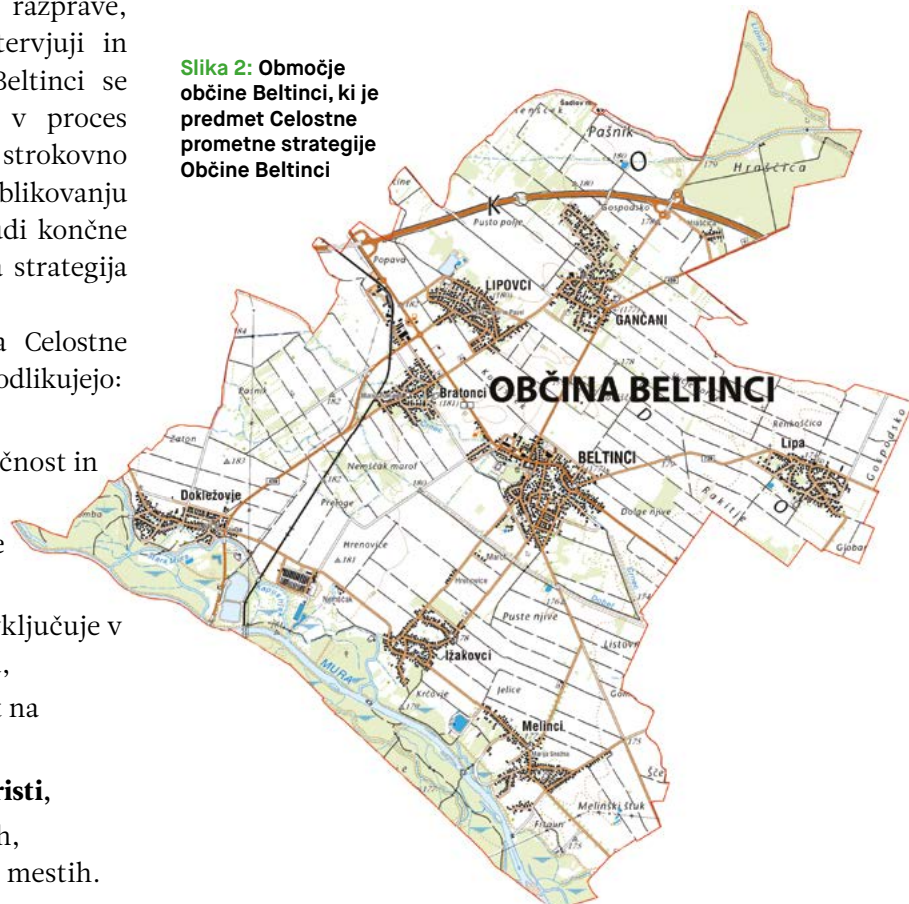
Proces priprave in uresničevanja Celostne prometne strategije Občine Beltinci pa odlikujejo:

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

### Območje obravnave dokumenta

Dokument Celostna prometna strategija Občine Beltinci se osredotoča na prometni sistem in prostor občine Beltinci. Z dokumentom so zajeti največje naselje v občini Beltinci in vsa preostala naselja: Bratonce, Dokležovje, Gančani, Izakovci, Lipa, Lipovci in Melinci.

**Slika 2: Območje občine Beltinci, ki je predmet Celostne prometne strategije Občine Beltinci**









### 3.

# Celostno načrtovanje prometa

Pomen in prednosti celostnega  
načrtovanja prometa

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 zelenih 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 zastaviti konkretne cilje in aktivnosti, ki so v ospredje postavile človeka in njegove potrebe ter kakovost bivanja. Promet in mobilnost so izkoristila kot orodje za doseg zastavljene vizije in vmesnih ciljev.

**Celostno prometno načrtovanje spreminja usmerjenost tradicionalnega prometnega načrtovanja.**

#### TRADICIONALNO NAČRTOVANJE

#### NOVO CELOSTNO NAČRTOVANJE

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



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

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

### **Boljšo kakovost bivanja**

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

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

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

### **Izboljšana mobilnost in dostopnost**

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

### **Izboljšana podoba občine**

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

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

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



### Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti

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

### Nove in celovite politične vizije

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

### Izboljšanje dostopa do sredstev

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

Celostnega načrtovanja prometa je v slovenskem prostoru do zdaj primanjkovalo. Na promet se je gledalo le z enega vidika, to je z vidika cestne infrastrukture, in le delno z vidika, ki bi problematiko prometa in mobilnosti opredeljeval kot povezano celoto. Načrtovalske prakse so se opirale na tradicionalni način dela, ki daje večjo moč naročniku in projektantu oziroma izdelovalcu projekta, ter hkrati dajale prednost hitrosti in učinkovitosti pri sprejemanju ključnih odločitev. Hitre odločitve pri pomembnih projektih pa niso vedno najboljše, saj proces odločanja praviloma ni pregleden in ne vključuje vseh ključnih skupin deležnikov.





Sobota





## 4.

# Mobilnostne karakteristike občine Beltinci

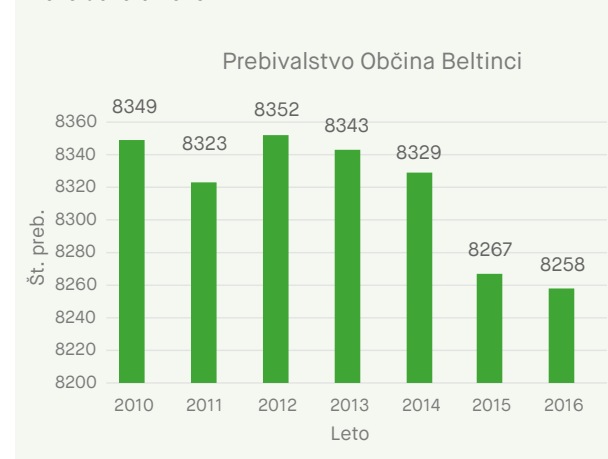
Občina Beltinci je izrazita ravninska občina brez občutnih klancev in strmin. Glavno središče občine je mesto Beltinci, ki ni središče okoliškemu naseljem le v prenesenem pomenu, temveč tudi v realnosti, saj so ostala naselja v prostoru razporejena okoli občinskega središča. Naselja so med seboj povezana z ravnimi prometnimi povezavami, ki potekajo med obdelovalnimi kmetijskimi zemljišči. Znotraj naselij pa prevladuje osrednja prometna povezava, na katero se navezujejo manjše ceste in ulice.

Občina Beltinci leži na severovzhodu Slovenije, ob levem bregu reke Mure. Občina se nahaja v ravninskem delu Prekmurja in obsega 62,28 km<sup>2</sup>. Razdeljena je na osem krajevnih skupnosti (KS Beltinci, KS Bratonci, KS Dokležovje, KS Gančani, KS Ižakovci, KS Lipa, KS Lipovci in KS Melinci), v katerih živi v 2510 gospodinjstvih 8258 prebivalcev (vir: SURS, 2016). Gostota poselitve je 132,6 prebivalca/km<sup>2</sup>.

Starostna struktura prebivalstva v letu 2016 je bila naslednja: 14,4 % prebivalcev je mlajših

od 14 let, 67,7 % prebivalcev spada v starostno skupino 15–64 let, 17,8 % prebivalcev je starejših od 65 let in 4,2 % prebivalcev je starejših od 80 let. Število prebivalstva zaradi odseljavanja ljudi v večja mesta in staranja prebivalstva postopoma pada in posledično je več smrti kot rojstev.

**Grafikon 1: Število prebivalcev v občini Beltinci od leta 2010 do leta 2016**

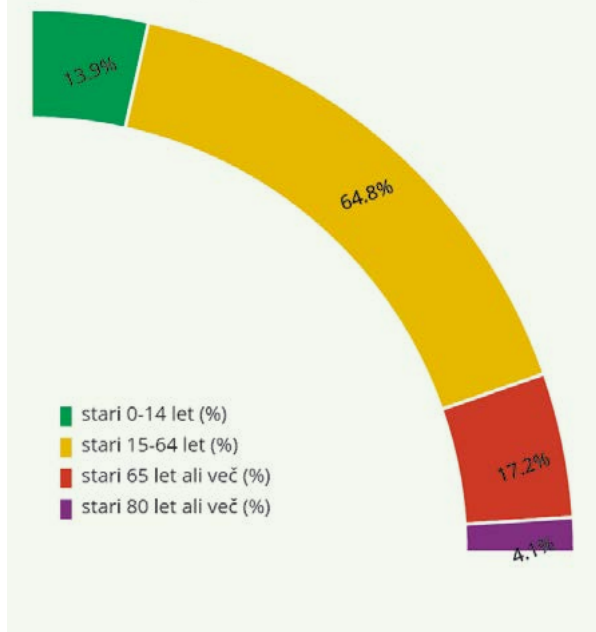




Analiza je pokazala, da delež aktivnega prebivalstva v občini od leta 2008 naprej pada. V letu 2016 je bilo v občini Beltinci 2976 delovno aktivnih prebivalcev, kar je 587 manj v primerjavi z letom 2008, ko jih je bilo 3563. Iz leta v leto se tudi večja delež prebivalstva, zaposlenega zunaj domače občine. To pomeni, da je delovnih migracij vedno več, saj se ljudje vozijo v službo v druge občine. Leta 2016 je bilo 22,3 % delovno aktivnega prebivalstva zaposlenega znotraj občine, preostali pa so se vozili na delovno mesto v druge občine po Sloveniji. Največ dnevnih delovnih migrantov se je v letu 2016 vozilo v Mursko Soboto (41,5 %), Ljubljano (6,3 %), Odrance (4,5 %), Maribor (3,4 %), Lendavo (2,9 %), Ljutomer (2,6 %), Gornjo Radgono (2,4 %) in Moravske Toplice (2 %), preostalih 12,2 % pa v druge občine po Sloveniji. Iz delovnih migracij je tako razvidno, da je dnevni selitveni tok precej intenziven. To se še posebej odraža na motornem prometu, ki trenutno predstavlja najpomembnejše prevozno sredstvo delovnim migrantom.

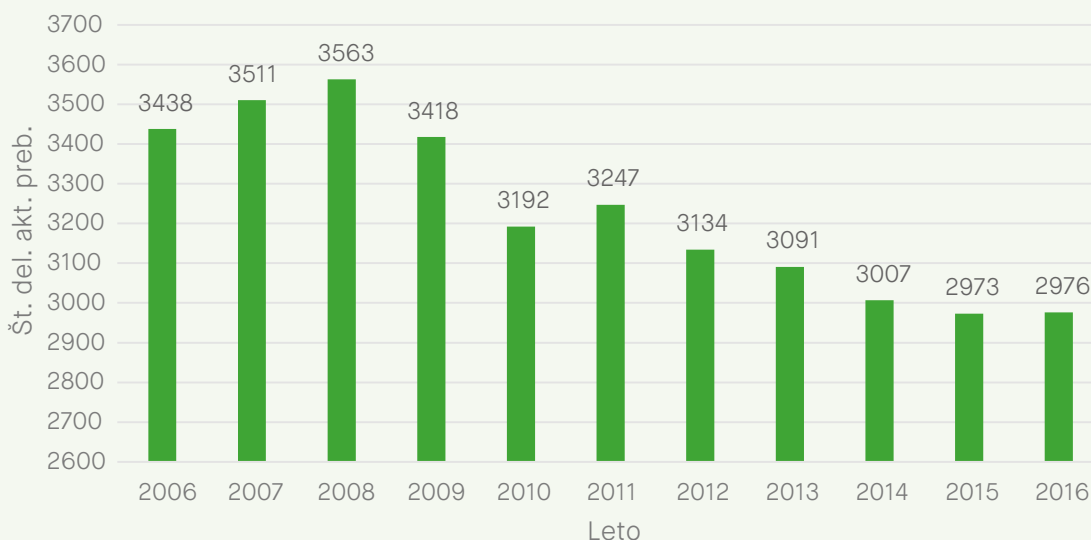
Prek ozemlja občine Beltinci potekajo avtocesta A5 (Maribor (Dragučova)-Lenart-Senarska-Vučja vas-Murska Sobota-Dolga vas-Lendava-Pince), regionalne ceste prvega reda R1-232 (Hodoš-Petrovci-Murska Sobota-Lipovci), regionalni cesti drugega reda (R2- 443

**Grafikon 2: Starostna struktura prebivalstva**  
Vir: Surs, 2016



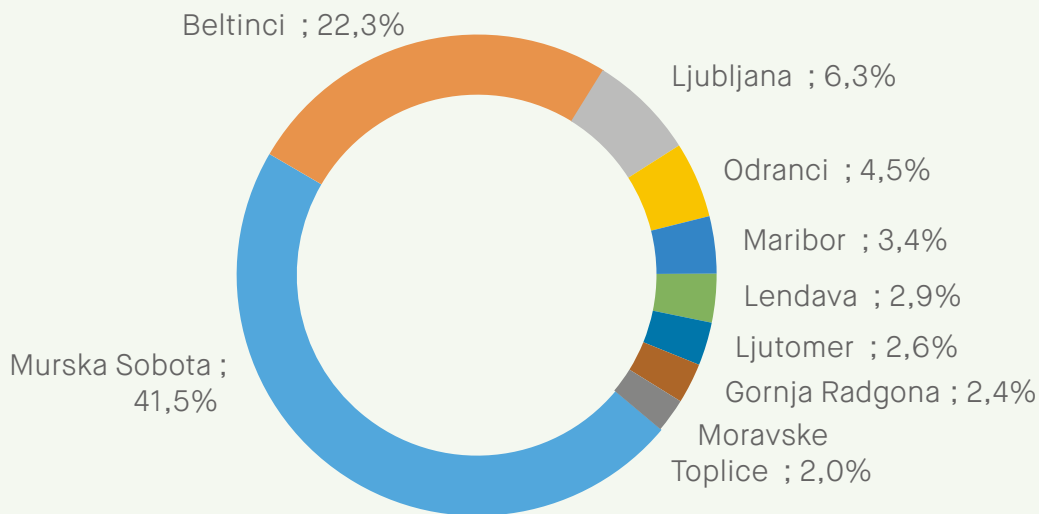
(Lipovci-Črenšovci-Lendava-Pince) in R2-439 (Kobilje-Dobrovnik-Beltinci in Bratonci-Križevci-Sv. Jurij ob Ščavnici-Senarska) ter regionalna cesta tretjega reda R3-729 (Hotiza-Velika Polana-Gomilica-Lipa-Beltinci). Skupno je na območju občine 28,6 km državnih cest, preostalih 125,2 km pa je občinskih cest.

**Grafikon 3: Delovno aktivno prebivalstvo v občini Beltinci od leta 2006 do leta 2016**





**Grafikon 4: Delovne migracije po občini zaposlitve, 2016**



V letu 2015 je bilo v občini Beltinci registriranih 5617 motornih vozil. Od tega je bilo 4069 osebnih avtomobilov, 937 traktorjev, 269 tovornih vozil, 174 motornih koles in 168 drugih motornih vozil. Skoraj vsak drugi prebivalec občine ima v lasti avtomobil. V občini je tako 492 avtomobilov na 1000 prebivalcev. Iz tega je mogoče razbrati, da je avtomobil glavno prevozno sredstvo v občini.

#### Potovalne navade prebivalcev občine Beltinci

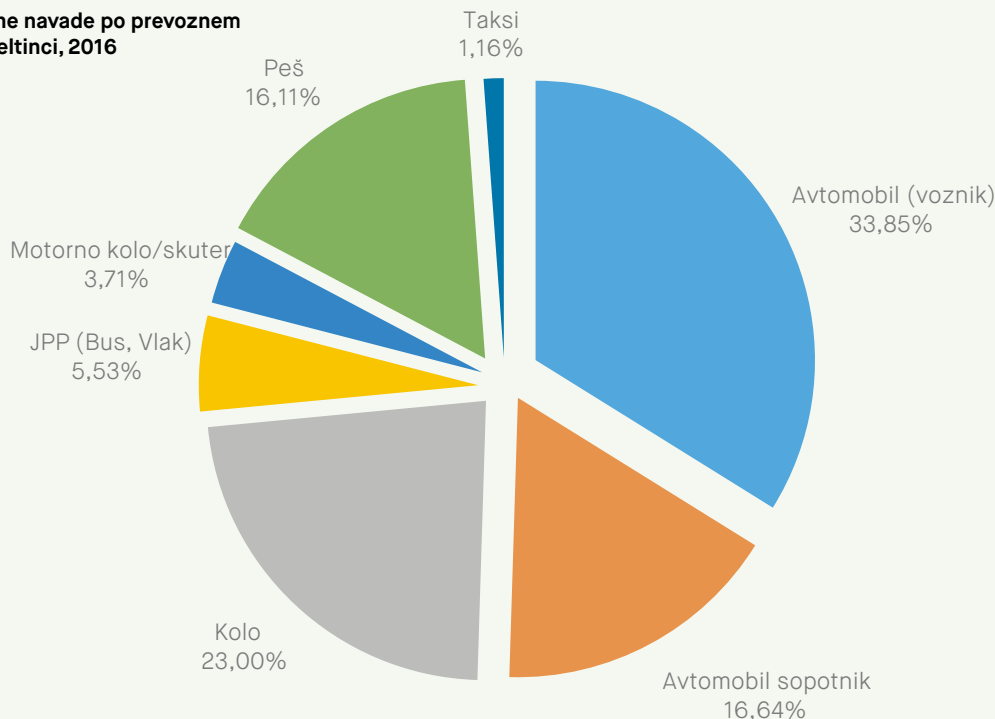
Prikazani podatki o potovalnih navadah v občini Beltinci (za leto 2016) so bili pridobljeni s pomočjo vprašalnikov, ki so bili razposlani vsem gospodinjstvom v občini. Analiza vrnjenih vprašalnikov je pokazala, da malo več kot 50 % ljudi uporablja avtomobil kot osnovno prevozno sredstvo. Pri tem je skoraj 34 % voznikov in 16 % sopotnikov v avtomobilu. Po opravkih se peš odpravi malo več kot 16 % ljudi, s kolesom 23 % in z javnim potniškim prometom 5,5 % ljudi, preostanek potovanj pa se opravi z drugimi prevoznimi sredstvi.

Pri potovanjih na delo se v 62,5 % primerov uporablja avtomobil. Od tega prebivalci 44,4 % potovanj opravijo kot vozniki osebnega vozila in 18,1 % kot sopotniki v vozilu. Potovanja v šolo

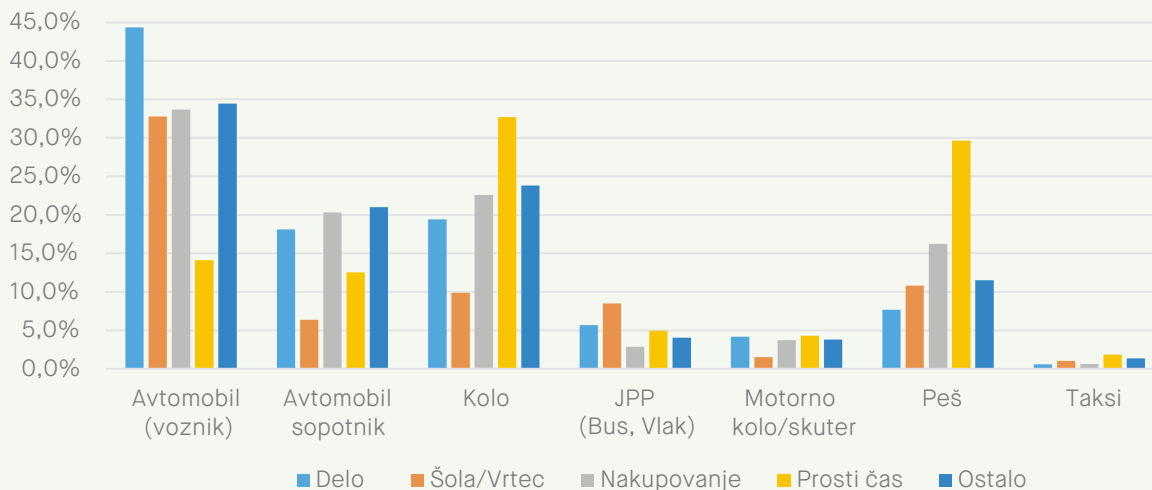
ali vrtec se najpogosteje opravijo z avtomobilom. Delež teh potovanj je malo manj kot 40 %. Res pa je, da se v šolo ali vrtec odpravi peš malo več kot 10 % oseb in skoraj 10 % se jih tja odpravi s kolesom. Z javnimi prevozi pa se v šolo odpravi skoraj 8,5 % ljudi. Tudi pri nakupovanju avtomobil glavno prevozno sredstvo, saj se uporablja v 54 % primerov. S kolesom se po nakupih odpravi 22,6 % ljudi in peš 16,2 %. Pri potovanjih v prostem času so potovalne navade nekoliko drugačne in bolj uravnotežene. V prostem času se kolo uporabi v 32,7 % primerov, sledi hoja z 29,6 % in šele nato s 26,6 % sledijo potovanja z avtomobilom. Potovalne navade ljudi v občini Beltinci v prostem času so nam za vzgled, saj dosegajo želeno stanje trajnostne mobilnosti. Sedaj je treba ta vzgled razširiti še na druga potovanja (na delo, v šolo, po nakupih itd.). Prav tako je treba poudariti, da je v občini visok delež kolesarjev, ki kolo uporabljajo kot glavno prevozno sredstvo. Potovalne navade prebivalcev občine Beltince so natančneje prikazane v grafu, ki prikazuje potovalne navade po prevoznem sredstvu in namenu potovanja.



**Grafikon 5: Potovalne navade po prevoznem sredstvu v občini Beltinci, 2016**



**Grafikon 6: Potovalne navade po namenu in prevoznem sredstvu v občini Beltinci, 2016**



### Prometne nesreče v občini Beltincii

Prometna varnost je dober pokazatelj stanja v cestnem prometu. V letu 2015 je bilo na področju občine Beltinci zabeleženih 45 prometnih nesreč. Največ prometnih nesreč se je končalo brez poškodb udeležencev (27). Druga kategorija prometnih nesreč zajema sledi poškodb in lažje telesne poškodbe udeležencev. Takih prometnih nesreč je bilo na območju občine

Beltinci 15. S hudimi telesnimi poškodbami so se končale 3 prometne nesreče. Od leta 2012 do 2015 ni bilo zabeleženih prometnih nesreč s smrtnim izidom. Vendar pa je bila v letu 2016 zabeležena smrt kolesarja.

Statistično gledano, po pridobljenih podatkih se prometna varnost v občini Beltinci izboljšuje oziroma ostaja na zadovoljivi ravni.



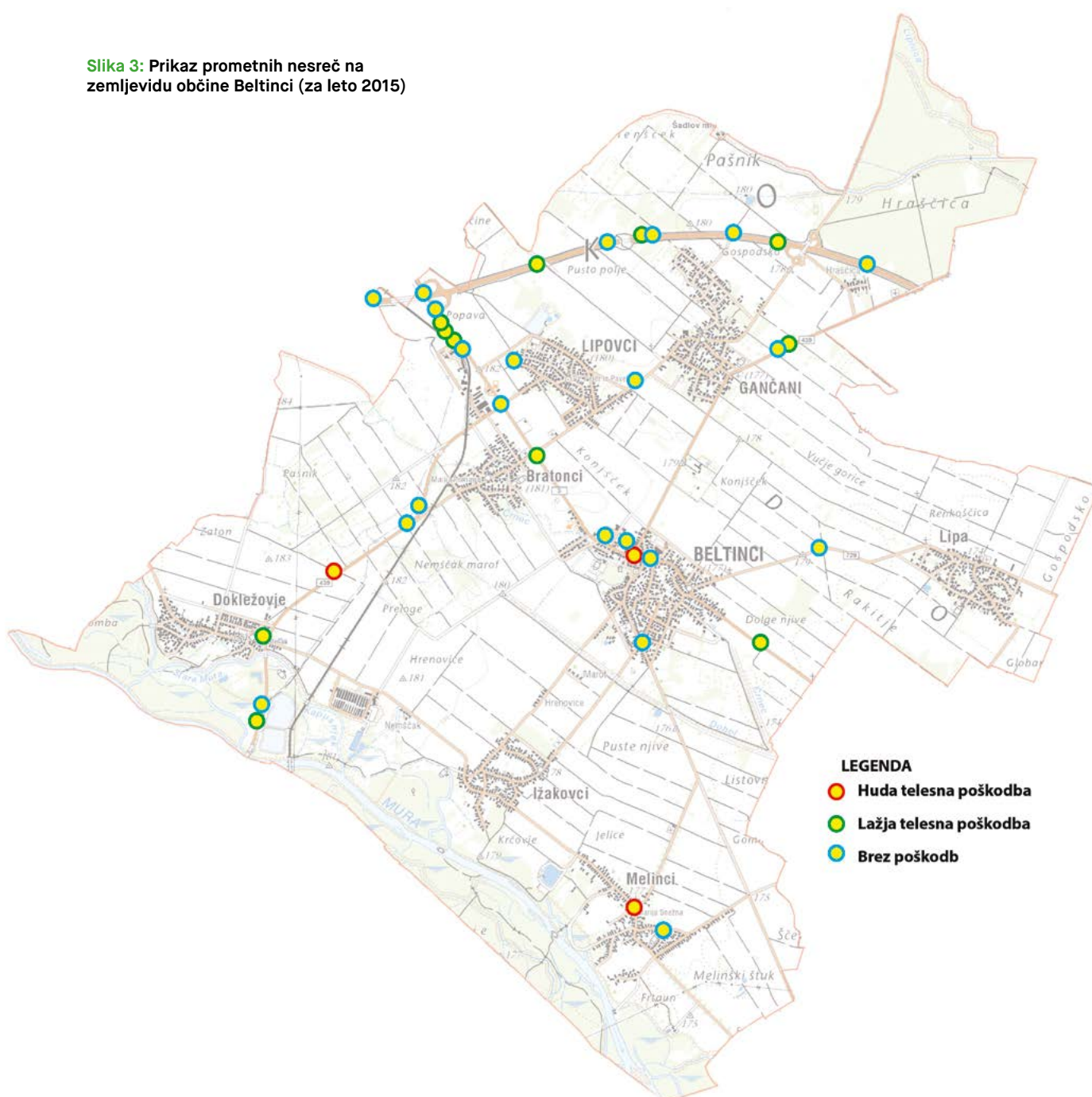


**Tabela 1: Prometne nesreče od leta 2012 do leta 2015**  
(Vir: <http://nesrece.avp-rs.si>, 2016)

PROMETNE NESREČE - KLASIFIKACIJA

Leto	Brez poškodb	Lažje telesne poškodbe	Hude telesne poškodbe	Smrt
2015	27	15	3	0
2014	35	9	3	0
2013	46	13	0	0
2012	50	12	3	0

**Slika 3: Prikaz prometnih nesreč na zemljevidu občine Beltinci (za leto 2015)**





## 5.

# Vizija Celostne prometne strategije Občine Beltinci

Trajnostna mobilnost za uravnotežen razvoj gospodarstva, boljšo povezanost ljudi in naselij ter za izboljšano kakovost bivanja vseh prebivalcev in obiskovalcev Občine Beltinci.

Prizadevanja občine Beltinci bodo usmerjena v vzpostavitev uravnotežene in pestre prevozne ponudbe, ki bo prebivalcem in obiskovalcem občine nudila možnost izbire načina potovanja. V ospredju načrtovanja bo človek, vključno z izboljšanjem njegovega življenjskega okolja. Pogoji za pešačenje, kolesarjenje in uporabo javnih prevozov se bodo v naslednjih letih izboljšali in bodo postali primerljivejši s pogoji za avtomobile. Trajnostna mobilnost bo postala gonilo razvoja prometa in nanj vezanih dejavnosti. V večjih naseljih v občini se bodo uredila območja z nižjimi potovalnimi hitrostmi, ki bodo prostoru dala novo podobo in namen. S tem se bodo ustvarili pogoji, ki bodo izboljšali varnost pešcev in kolesarjev, hkrati pa se bo ustvaril prostor za druženje, gibanje in poslovanje.

Podana vizija se navezuje na vse udeležence v prometu in dejavnosti, ki so povezane z njim. Trajnostna mobilnost pa je skupni člen, ki bo spodbudil razvoj prometa in vključil nove načrtovalske prakse, ki bodo reševale prometne

probleme celostno in trajnostno.

### Trajnostna mobilnost za:

- **uravnotežen razvoj gospodarstva:**  
»Gospodarstvu je treba zagotoviti boljše poslovno okolje. Ne le v Beltincih, temveč tudi v okoliških naseljih.«
- **boljšo povezanost ljudi in naselij:**  
»Ureditev skupnih prostorov v naseljih in prometnih povezav med vsemi naselji in širše.«
- **izboljšano kakovost bivanja vseh prebivalcev in obiskovalcev občine Beltinci:**  
»Ureditev življenjskega okolja po načelih trajnostne mobilnosti in izboljšanje cestne, kolesarske in pešaške infrastrukture. Sistematsko urejanje perečih prometnih problemov, izboljšanje mobilnosti za vse skupine prebivalstva.«



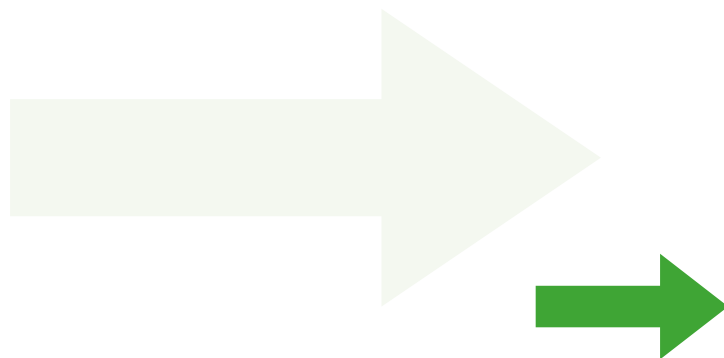
#### **Strateški izzivi Občine Beltinci:**

- obnoviti mrežo kolesarskih poti in dograditi manjkajoče dele v povezano omrežje,
- urediti kakovostne površine za pešce,
- postaviti urbano opremo za pešce in kolesarje,
- izkoristiti ves potencial, ki ga ponujata pešačenje in kolesarjenje,
- izboljšati osnovno prometno omrežje in dograditi dele, ki prometno razbremenjujejo bivalne prostore,
- ustvariti in opredeliti prometne koridorje za kmetijske stroje in vozila,
- vzpostaviti osnovne pogoje za e-mobilnost (polnilnice za električna kolesa in ostala električna vozila),
- povečati deleže okolju prijaznih potovanj na poti v šolo in na delo,
- urediti kakovosten skupni prostor v centru Beltincev in v drugih naseljih.

#### **Strateški cilji Občine Beltinci:**

- povečati splošno ozaveščenost, informiranost in naklonjenost prebivalstva razvoju trajnostne mobilnosti,
- optimizirati prometne tokove,
- izboljšati pogoje za kolesarjenje in pešačenje v naseljih in med njimi,
- uvesti območja umirjenega prometa ter urejanje ulic in cest po načelih trajnostne mobilnosti,
- vzpostaviti točke, namenjene električnim vozilom (parkirni prostori, polnilnice (avtomobili, kolesa, skuterji),
- vzpostaviti boljše pogoje za večjo uporabo javnih prevozov,
- omogočiti prihod in razvoj novih oblik prevozov.















## 6.

# Ključni izzivi na področju prometa v občini Beltinci

Analiza obstoječega stanja prometa je pokazala nekaj ključnih težav, s katerimi se srečuje občina Beltinci v strnjениh naseljih in zunaj njih. Te identificirane težave ali izzivi predstavljajo izhodiščne točke celostne prometne strategije.



### Izzivi motornega prometa

V občini Beltinci je avtomobil še vedno osnovno prevozno sredstvo, ki prebivalcem omogoča ustrezno mobilnost. Na podeželju bo avtomobil tudi v prihodnosti glavno prevozno sredstvo, predvsem zaradi razdalj, ki so med naselji. Visoka odvisnost prebivalstva od avtomobila ima negativne posledice za razvoj alternativnih oblik prevoza. Nesmotna uporaba motornih vozil prinaša povečano onesnaževanje okolja s hrupom, izpušnimi plini in prašnimi delci. Velik problem predstavlja tudi hitrost motornih vozil, ki je praviloma višja od predpisane. V preteklosti se je motornemu prometu posvečal največji del prometnega načrtovanja, zanemarile pa so se ostale oblike prevozov. Socialno ogrožene skupine, ki nimajo možnosti uporabe osebnih avtomobilov, so tako postale še bolj izključene, ogrožene in odvisne od pomoči. Prav tako je treba poudariti, da se veliko otrok v šolo vozi z avtomobili do vhoda, čeprav imajo organiziran šolski prevoz in v veliki meri urejene poti do šol in vrtcev.

Da bi se obstoječe prometno stanje v občini izboljšalo, je treba pristopiti k reševanju glavnih prometnih problemov, ki omejujejo in zavirajo razvoj trajnostne mobilnosti. V analizi stanja, na sestankih delovne skupine in javnih razpravah so bile identificirane in zabeležene naslednje glavne prometne težave:

- prevelika hitrost motornih vozil na vhodu v naselja in na ravninah med njimi,
- vključevanje na glavne ceste, nepregledna križišča, čeprav so dodatno označena,
- vožnja dimenzijsko prevelikih kmetijskih strojev po lokalnih cestah,
- parkiranje ob večjih prireditvah,
- potrebna obnova cest v naseljih in nekaterih odsekih državnih cest,
- vožnja traktorjev po preozkih poteh za srečevanje,
- hrup in dvigovanje prahu motornih vozil, kjer se naselje dotika kmetijskih površin.



### Izzivi pešprometa

Pešpromet ali pešačenje je osnovna oblika gibanja, zato so pogoji za njegovo izvajanje zelo pomembni. V analizi stanja infrastrukture za pešce je bilo ugotovljeno, da so določene ulice oziroma ceste dobro urejene za pešce, nekateri deli pa so potrebni obnove oziroma izgradnje ali ureditve novih površin za pešce. Izziv v naslednjih letih je razširiti mrežo pešpoti v naseljih in na relacijah med njimi.

Posebno pozornost pri urejanju pešpoti je treba dati šibkejšim udeležencem v prometu, torej otrokom, starejšim in invalidom. Prilagojenost infrastrukture tem pešcem predstavlja kakovostno površino za hojo. Posebni pomen imajo varne šolske poti, ki učencem omogočajo varno hojo ali kolesarjenje v šolo. S tem pa se izboljšujejo potovalne navade prebivalstva že od otroških let dalje.

#### Glavni izzivi na področju pešačenja so:

- izboljšati pogoje za pešačenje v naseljih in na relacijah med njimi,
- dograditi manjkajoče odseke pomembnih pešpoti ter jih ustrezno označiti in opremiti (urediti sklenjeno mrežo neposrednih poti),
- dodatno izboljšati in razširiti omrežje varnih šolskih poti,
- omogočiti varne prehode čez ceste,
- izboljšati opremljenost pešpoti (urbana oprema),
- na semaforjih podaljšati časovni interval za pešce.



### Izzivi kolesarskega prometa

Mreža kolesarskih povezav med naselji v občini Beltinci je dobro razvejana, saj so se v preteklosti gradile skupne površine, namenjene kmetijskim strojem in kolesarjem, ob glavnih prometnih povezavah. Tako so nastale povezave, ki so jih kolesarji uporabljali za svoje gibanje zunaj glavnih cest. Da bi ustvarili sklenjeno mrežo kolesarskih poti, je treba še dograditi nekaj delov kolesarskih poti (stez) med naselji in urediti kolesarske površine v njih. Na terenskih ogledih je bilo ugotovljeno, da manjkajo ustrezne označbe kolesarske infrastrukture ter znakov in tabel, ki bi kolesarje usmerjale k pomembnejšim točkam v občini. Prav tako je bilo ugotovljeno veliko pomanjkanje ustreznih parkirnih oziroma odstavnih mest za kolesa, in sicer tako stojal kot pokritih kolesarnic za varno hrambo koles, saj velik delež prebivalcev dnevno kolesari.

#### Glavne težave, ki so jih izpostavili občani na javnih razpravah, so:

- strah pred vožnjo s kolesom po glavnih cestah, kjer je večji in hitrejši motorni promet,
- manjkajoči deli kolesarskih stez med naselji,
- pomanjkanje urejenih kolesarskih površin v naseljih,
- oteženi prehodi čez bolj prometne ceste,
- srečevanje s kmetijskimi stroji (traktorji) na skupnih površinah,
- pogosto previsoki robniki pri prehodih in križiščih,
- varnost in občutek varnosti kolesarjev v prometu,
- pomanjkanje stojal za kolesa in urejenih kolesarnic,
- pomanjkanje postajališč za kolesarje turiste (informacijska točka, prostor za druženje).



### Izzivi javnega potniškega prometa

V občini Beltinci se je ponudba javnega medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza znižala na najnižjo raven v zadnjih dvajsetih letih. Od ponedeljka do petka je javni potniški promet še možno uporabljati, seveda ob predpostavki, da delovni čas potnika sovpada z vožnjami in linijo avtobusa. Ob koncih tedna je prevozna ponudba precej slabša oziroma je na določenih relacijah sploh ni. Problem slabe pokritosti javnega potniškega prometa je v tem, da država na eni strani nezadostno stimulira prevoznike za izvajanje takšnih manj obremenjenih in nerentabilnih linij, na drugi strani pa je pretoga in ne uvaja fleksibilnejših prevozov, kot so prevozi na poziv. Ko se določena linija javnega prevoza ukine, se le stežka ponovno vzpostavi. Težavo pomanjkanja voženj javnega potniškega prometa najbolj občutijo osebe, ki nimajo možnosti uporabe avtomobila ali pa si ga ne morejo privoščiti. Še posebej je to razvidno pri starejših osebah, ki nimajo druge možnosti za potovanje. Izziv javnega potniškega prometa je zagotoviti določeno stopnjo mobilnosti osebam, ki niso vozniki oziroma ne posedujejo osebnega avtomobila.

#### **Izpostavljene težave pri javnem potniškem prometu:**

- premalo voženj avtobusov na pomembnih relacijah,
- ukinjanje avtobusnih linij,
- izostanki voženj v večernih urah in med vikendi,
- slaba informiranost o voznem redu in nasploh o sistemu javnega potniškega prometa,
- dotrajana avtobusna postajališča in manjkajoči vozni redi na postajah.

### Izzivi celostnega načrtovanja prometa

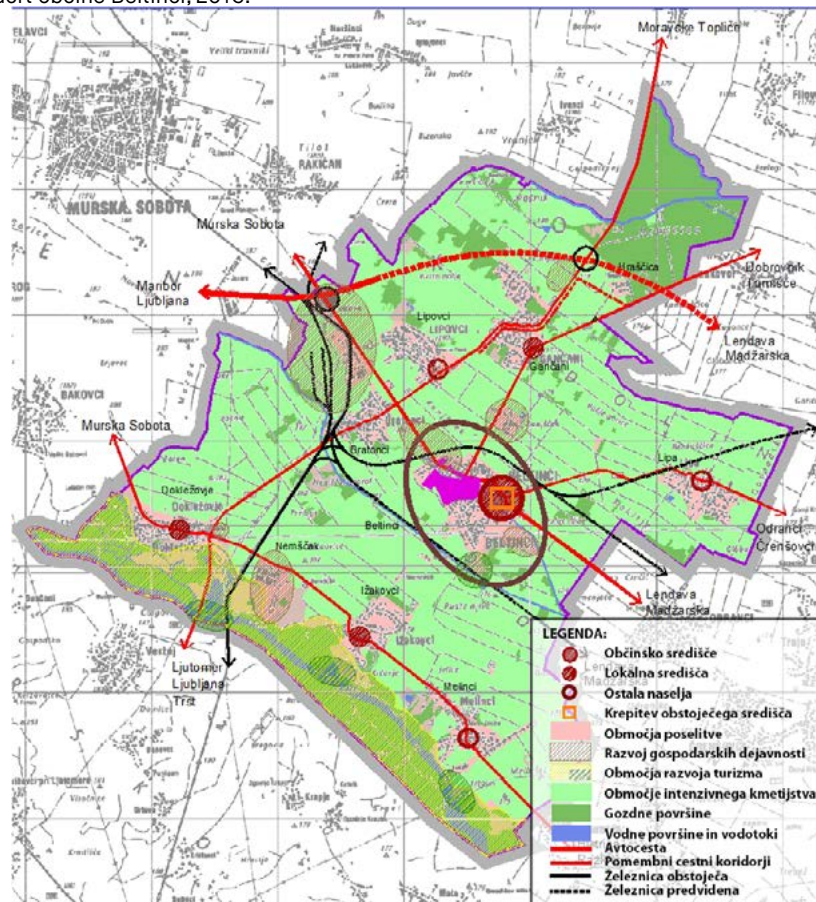
V občini Beltinci celostno načrtovanje prometa ni bilo v ospredju, podobno kot v večini drugih slovenskih občin. Posamezni strateški dokumenti (prostorski, okoljski, energetski in razvojni) sicer delno opredeljujejo cilje trajnostnega prometa ali opredeljujejo trajnostne smernice razvoja prometa, vendar se na izvedbeni ravni niso najbolj uveljavili. Iz tega razloga je treba zasnovati strateški dokument Celostna prometna strategija Občine Beltinci, ki bo dal trajnostni mobilnosti konkretno usmeritev in legitimnost za izvajanje ukrepov. Strateško načrtovanje prometa naj postane orodje, ki bo v prostoru (v občini) reševalo obstoječe prometne probleme na tak način, da ne bodo nastajale nove prometne težave.

Dobro zasnovano cestno omrežje državnih in lokalnih cest, vključno z vzdrževanjem, je ključnega pomena za kar se da okolju sprejemljivo odvijanje prometa in kakovostno bivalno okolje. Učinkovita prometna mreža omogoča razvoj in nižja stroške prometa. Poseben izziv prometnih načrtovalcev sta optimizacija obstoječega prometnega omrežja ob minimalnih investicijskih vlaganjih in hkratni razvoj trajnostne mobilnosti do te mere, da bodo vse prometne oblike enakopravno zastopane in dostopne uporabnikom. Pomen uravnoteženega razvoja kolesarjenja, pešačenja, javnega potniškega prometa in osebnega prevoza naj bo vodilo razvoja celostnega načrtovanja prometa.



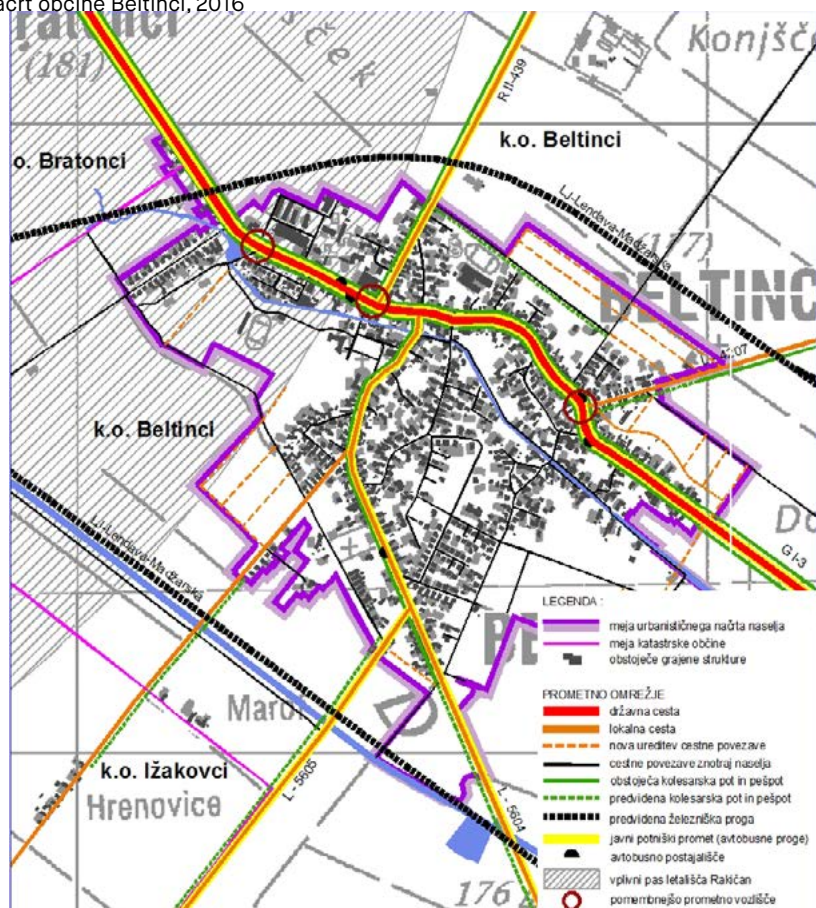
**Slika 4: Zasnova prostorskega razvoja 2006 OPN**

Vir: Prostorski načrt občine Beltinci, 2016.



**Slika 5: Koncept cestnega omrežja v Beltincih**

Vir: Prostorski načrt občine Beltinci, 2016





## 7.

# Ključne priložnosti občine Beltinci

### Izkoristimo obstoječo infrastrukturo

Pri nadaljnjem razvoju prometa se mora lokalna skupnost zanesti na obstoječe potenciale. Obstoječa infrastruktura v občini Beltinci je dobra osnova za nadaljnji razvoj, saj daje odličen temelj za hiter razvoj sodobnejše infrastrukture za motorna vozila, kolesarjenje in pešačenje. S planskim urejanjem posameznih prometnih mrež je možno z manjšimi posegi ustvariti stanje, ki bo v ponos občini Beltinci in za zgled drugim kot primer dobre prakse.

### Izkoristimo potencial hoje in kolesarjenja

Potencial hoje in kolesarjenja na kratkih in srednje dolgih razdaljah se v občini Beltinci lahko izrabi za zmanjševanje deleža potovanj, ki se danes opravijo z avtomobilom. Znotraj mesta Beltinci in okoliških naselij so vsi pomembni cilji dosegljivi v 5–15 minutah hoje ali kolesarjenja. Relief pokrajine v Prekmurju je izredno naklonjen kolesarjem zaradi ravnine. Zato se tudi daljše razdalje med naselji preprosto premagujejo s kolesom. Potencial hoje in

kolesarjenja bi se lahko še bolje izkoristil s sklenjeno mrežo neposrednih kolesarskih in pešpoti ter z izboljšano opremljenostjo teh poti z urbano premo, kot so klopi, stojala za kolesa, koši, informacijske točke, senca, nadstreški itd. Dodaten potencial se ponuja pri razvoju širšega kolesarskega omrežja, ki bi se navezalo na kolesarske povezave sosednjih občin ter na državne in mednarodne kolesarske povezave. Potencial privabljanja kolesarskih turistov je velik, saj so v sosednjih občinah termalna zdravilišča, ki privlačijo najrazličnejše turiste. V občini Beltinci je kar nekaj točk, ki so zanimive za obiskovalce. Velik potencial za obisk neokrnjene narave ponujata tudi reka Mura in Otok ljubezni.

### Izkoristimo majhnost občine in njeno pripravljenost na spremembe

Praviloma imajo majhne občine z majhno občinsko upravo večje težave pri pogajanjih z državo ob izvedbah večjih in predvsem dražjih infrastrukturnih investicij, saj imajo omejen vpliv na politične odločitve. Omejen proračun



ne omogoča večjih investicij v prometno infrastrukturo brez zadolžitve občine za daljše časovno obdobje. Majhnost občine pa ima tudi prednost, saj se projekti manjših vrednosti lahko izvedejo bolj racionalno, premišljeno in hitro. V proces načrtovanja in odločanja se lahko ob strokovnih službah in vodstvu občine vključi tudi strokovna in splošna javnost, ki nam z odobravanjem projektov in ukrepov da zeleno luč za spremembe.

### **Razvijajmo e-mobilnost**

Potencial električnih vozil (električna kolesa, električni avtomobili, servisna vozila, električni skuterji) je zelo velik in se bo v prihodnosti še povečeval. Da bo prehod na električna vozila uspel in bo kar najbolj tekoč, je treba zgraditi podporno infrastrukturo, ki električnim vozilom omogoča polnjenje baterij. Mreža električnih polnilnic bo v prihodnosti pomemben dejavnik razvoja kraja in občine na vseh področjih.

### **Dostop do znanj, izkušenj, dobrih praks in sredstev**

Trajnostno načrtovanje prometa na lokalni in regionalni ravni postaja prioriteta Evropske unije. Povezovanje, deljenje izkušenj in uporaba znanj z različnih delov Evropske unije postaja gonilo razvoja trajnostne mobilnosti ter oblikovanja celostnih prometnih strategij v občinah in mestih. Znano je, da so uspešna tista mesta in občine, ki so bila pripravljena narediti spremembe pri svojih načrtovalskih praksah, in tista, ki s strateškimi dokumenti (celostno prometno strategijo) postavijo osnovo za razvoj in si posredno ustvarijo možnost pridobivanja sredstev za izvedbo ukrepov in projektov trajnostne mobilnosti. Sprejetje Celostne prometne strategije Občine Beltinci bo omogočilo izboljšan dostop do državnih sredstev in sredstev Evropske unije, ki se bodo v prihodnosti namenila trajnostni mobilnosti.

### **Izkoriščanje potenciala javnih prevozov**

Javni potniški promet zunaj večjih mest je danes zanemarljiv steber trajnostne mobilnosti. Če je javni potniški promet kakovostno zastavljen, lahko postane eden izmed najpomembnejših stebrov trajnostne mobilnosti. Zaradi staranja prebivalstva se bo v prihodnosti pomen javnih prevozov še povečal, saj bodo starejši ljudje izražali potrebo po teh prevozih. Zato je treba na lokalni ravni preveriti, kako in na kakšen način bi lahko izboljšali ponudbo javnih prevozov.

Da se bo uporaba javnih prevozov povečala, je treba poskrbeti za ustrezno promocijo in informiranje o voznih redih ter hkrati razvijati in umeščati v prostor alternativne oblike javnih ali skupnih prevozov. Primer takih alternativ je projekt Prostofer – projekt, ki omogoča prevoze na poziv.



## 8.

# Pet ključnih stebrov razvoja prometa

Celostna prometna strategija Občine Beltinci zajema pet ključnih področij ali stebrov delovanja v prihodnosti.

Pomembno je, da se posamezna področja med seboj dopolnjujejo in nadgrajujejo ter da se s tem zagotavlja načelo celostnega pogleda na promet in njegovega načrtovanja.

**Strateški stebri Celostne prometne strategije  
Občine Beltinci:**

---

**1.**

**Celostno  
načrtovanje  
prometa in  
mobilnosti**

**2.**

**Celovita  
promocija  
hoje**

**3.**

**Optimalno  
izkoriščanje  
potenciala  
kolesarjenja**

**4.**

**Boljši  
javni  
potniški  
promet**

**5.**

**Odgovorna  
raba  
motornih  
vozil**

---







## Prvi steber

# Celostno načrtovanje prometa in mobilnosti

Celostno načrtovanje prometa in mobilnosti je kot steber osnova strategije, ki zajema prihodnji razvoj prometa v občini Beltinci. S prehodom na celostno načrtovanje si lahko obetamo izboljšanje obstoječe načrtovalske prakse in kakovostnejše rešitve za izzive, ki jih prinaša promet v prihodnosti.

### **Vizija na področju celostnega načrtovanja prometa in mobilnosti**

Občina Beltinci bo s pomočjo sprejete Celostne prometne strategije Občine Beltinci postavila temelj razvoja prometa na svojem območju. Vsi obravnavani segmenti prometa bodo obravnavani enakopravno in po načelih trajnostne mobilnosti. Praksa načrtovanja prometa in mobilnosti bo prešla iz tradicionalnega na sodobnejši način, ki je primernejši za današnji čas. Sodobnejši pristop nadgrajuje obstoječe načrtovanje z načeli trajnostne mobilnosti, sodobnimi preizkušenimi postopki, metodami in dobrimi praksami. Prometno načrtovanje ni zaprt sektor, ampak se

z razlogom optimizacije stroškov in ustvarjanja sinergijskih učinkov praviloma usklajuje tudi z drugimi sektorji. Javnost in transparentnost odločanja bosta vodilo k uspehu in razvoju.

### **Pot do uspeha**

Za uspeh Celostne prometne strategije Občine Beltinci je pomembno trajnostno načrtovanje na vseh ravneh. Prav tako so pomembni aktivno sodelovanje znotraj občinske uprave, sodelovanje z zainteresirano in strokovno javnostjo, sodelovanje med sosednjimi občinami ter širše na regionalni in državni ravni. Ne sme se pa pozabiti na sodelovanje z Evropsko unijo ter njenimi podpornimi službami in skladi, ki omogočajo pridobivanje dodatnih finančnih sredstev za izvedbo projektov in ukrepov.

Posebna pozornost se mora posvetiti usklajevanju obstoječih dokumentov na lokalni, državni in evropski ravni, pri čemer je treba slediti zadanim političnim in razvojnim usmeritvam, ki dajejo prednost trajnostnemu



načrtovanju prometa. Primeri dobrih praks in politik naj postanejo smernice razvoja prometa, ki bodo služile človeku (prebivalcem in obiskovalcem mesta in občine), varovale naravo ter omogočale gospodarski in turistični razvoj.

Izziv na področju celostnega načrtovanja prometa in mobilnosti bo preusmeritev pozornosti na pešce, kolesarje, uporabnike javnih prevozov in uporabnike okolju prijaznejših motornih vozil. Zagotavljanje in vzpostavljanje enakopravnosti med vsemi prometnimi udeleženci je dodaten izziv, saj smo navajeni, da imajo danes prednost

motorna vozila in ne pešci ali kolesarji. Dodaten izziv občine bo tudi boljše vključevanje javnosti in zainteresirane strokovne javnosti v procese načrtovanja in odločanja pri prometnem načrtovanju. Zagotoviti je treba transparentnost pri ključnih odločitvah in ustrezno informiranje javnosti. Javne predstavitve in razprave naj bodo sredstvo, s katerim se bo pridobivalo javno mnenje in odobravanje projektov, ki se bodo izvedli. Večja pozornost se mora posvetiti tudi obveščanju in spodbujanju javnosti, da začne sodelovati v procesih odločanja.

## Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Cilje vrednosti
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje stanja na področju prometa in trajnostne mobilnosti.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Beltinci v letu 2017.</li><li>• Revizija dokumenta vsaka tri leta in prenova vsakih pet let.</li><li>• Uravnoteženje deležev sredstev v proračunu, namenjenih pešcem, kolesarjem, javnemu potniškemu in motornemu prometu.</li></ul>
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti v vseh fazah večjih projektov.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Organizacija vsaj enega javnega posveta ali javnih razprav pri projektih, ki imajo velik pomen za celotno občino ali posamezno krajevno skupnost (po potrebi).</li></ul>
Sodelovanje med različnimi sektorji znotraj občinske uprave ter povezovanje z organi na regionalni in državni ravni.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Po letu 2017 se bodo vsi projekti medresorsko usklajevali s ciljem optimizacije porabe finančnih sredstev in učinkov ukrepov.</li></ul>
Aktivno vključevanje v projekte trajnostne mobilnosti ter pridobivanja znanj in izkušenj na področju prometa in mobilnosti.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nadaljnje prijave na državne projekte in projekte evropske unije, ki omogočajo razvoj trajnostne mobilnosti in izboljševanje prometne infrastrukture.</li></ul>
Izboljšati splošno ozaveščenost, informiranost in naklonjenost prebivalstva razvoju trajnostne mobilnosti.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Redno sodelovanje občine pri organizaciji evropskega tedna mobilnosti.</li><li>• Izvajanje aktivnosti, ki promovirajo trajnostno mobilnost.</li></ul>



## Predlagani ukrepi

---

### 1. Krepitev občinske uprave in medresorsko sodelovanje

Zaradi majhnosti 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. Izrednega pomena bi bila zaposlitev ali delitev novega strokovnega kadra na medobčinskem ali regionalnem nivoju, ki bi prevzel vodenje aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti. Tak kader bi potem prevzel koordinacijo ter pripravo projektov in strokovnih podlag na področju javnega potniškega prometa, kolesarjenja, pešačenja, prometne varnosti in umirjanja prometa. Hkrati pa bi zagotavljal tudi podporo pri pridobivanju državnih in evropskih sredstev.

### 2. Spreminjanje načrtovalskih praks in promocija trajnostne mobilnosti

S sprejetjem Celostne prometne strategije Občine Beltinci bo postavljen temelj trajnostnega načrtovanja prometa v občini. Na dve do tri leta je treba izvesti revizijo tega dokumenta in na vsakih pet let prenovo s ponovnim sprejetjem na občinskem svetu. Načrtovalske prakse se spremenijo s spremembo razmišljanja in eden izmed takšnih korakov je sprejetje uravnoteženega proračuna v postavki za promet. Naslednji korak je izvajanje aktivnosti, ki promovirajo trajnostno mobilnost in spodbujajo vključevanje javnosti v proces načrtovanja in odločanja pri prometnih projektih. Nadaljnji korak je izdelava različnih mobilnostnih načrtov za institucije in podjetja, ki neposredno vplivajo na potovalne navade zaposlenih občanov in obiskovalcev.

### 3. Krepitev strokovnih znanj in nadaljnje aktivno vključevanje v projekte Evropske unije

Krepitev znanj s področja trajnostne mobilnosti je ključnega pomena za uspešno izvajanje Celostne prometne strategije Občine Beltinci. Zaželeno je, da se obstoječi strokovni kader občine še nadalje dodatno izobražuje in udeležuje najrazličnejših seminarjev in delavnic, ki širijo znanje na področju prometa in trajnostne mobilnosti.





## Drugi steber

# Celovita promocija hoje

Hoja je eden izmed najbolj trajnostnih načinov potovanja, saj z njo ne povzročamo negativnih vplivov na okolje, temveč izboljšujemo psihofizične sposobnosti in zdravje pešcev. Hoja je osnovni način gibanja v prostoru. S hojo se začnejo in končajo vse poti, ki jih opravimo z avtomobilom, javnimi prevozi, kolesom ali kakim drugim prevoznim sredstvom.

### Vizija na področju celovite promocije hoje

Najpočasnejši udeleženci v prometu (pešci) bodo dobili infrastrukturo, ki bo omogočala varno in kakovostno izvajanje hoje v ožjem in širšem območju bivanja. Občina Beltinci bo poskrbela, da se bodo pogoji za hojo izboljšali, tako da bo uredila kakovostne pločnike in pešpoti, ki bodo pešcem omogočale varno in udobno hojo v naseljih ter tudi med njimi. Prizadevala si bo tudi za urejanje območij umirjenega prometa, kjer so pešci prednostno obravnavani oziroma bodo postali enakopravni kolesarjem in voznikom motornih vozil.

Hoja bo prepoznana kot pomemben način potovanja na kratkih in srednje dolgih razdaljah. Z dobro infrastrukturo za pešce se bo zagotovilo okolje, ki bo privedlo do tega, da bo več ljudi hodilo in manj uporabljalo avtomobil za krajše poti. Varnost pešcev ne bo vprašljiva, saj bodo površine za pešce načrtovane ustrezno in celostno. Gibalno ovirane osebe bodo imele možnost enakovredne vključitve v promet. Otroci pa bodo lahko še varneje in samostojneje prihajali v šolo oziroma bodo varno hodili do postaj šolskega avtobusa.

### Izzivi

Današnje hitro življenje postavlja hojo oziroma pešačenje na stranski tir in v ospredje postavlja avtomobil zaradi njegove hitrosti in fleksibilnosti uporabe za potovanja. V našo navado je prišlo, da se avtomobil uporablja tudi na relacijah, ki bi se jih brez večjih težav lahko prehodilo peš. S tem bi se povečal čas gibanja na zraku, kar bi prispevalo k našemu boljšemu telesnemu počutju in zdravju. Hkrati pa bi se na



tak način zmanjšala količina motornega prometa na naših cestah in ulicah, privarčevalo bi se tudi pri porabi goriva.

Izziv pešprometa je povečanje deleža potovanj, ki bi se opravila peš. S promocijo in ozaveščanjem od malih nog lahko povečamo število pešcev na kratkih in srednje dolgih relacijah. Z ustrezno infrastrukturo in opremljenostjo pešpoti pa bo še lažje prepričati ljudi, naj pešajo tudi na daljših relacijah. Javnost je na razpravah opozorila na naslednje težave, s katerimi se srečujejo pešci: preozki pločniki, manjkajoče površine za pešce v ulicah, prekratek interval na semaforju za

pešce, prehitra vožnja motornih vozil v naseljih in še posebej zunaj njih, srečevanja pešcev z različnimi kmetijskimi stroji, pomanjkljiva osvetlitev posameznih delov cestišč in ulic itd.

Poseben segment pri pešačenju so varne šolske pešpoti. Čeprav so šolske poti označene in na kritičnih mestih še dodatno varovane, jih bo treba v prihodnje še nadgrajevati in razširiti. Izziv je povečati število pešcev v šolo, zmanjšati prevoze z avtomobili in ustvariti prijetno okolje za pešce v okolici šol in na poteh, ki vodijo do njih. Prav tako je treba zagotoviti varno okolje za pešce (učence) na ploščadih pri šolah, saj avtomobili in otroška igrivost ne gredo skupaj.

## Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Cilje vrednosti
Izboljšanje osnovnih pogojev za pešačenje.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Obnova obstoječe infrastrukture za pešce. Izboljšanje osnovne mreže pešpoti v naseljih.</li><li>• Izgradnja manjkajočih pomembnejših odsekov pešpoti v naseljih, vsaj en odsek na leto do leta 2022.</li><li>• Izgradnja širše mreže pešpoti (izgradnja skupnih kolesarskih in pešpovezav). Do leta 2022 povezati vsa naselja v občini z daljinskimi pešpotmi.</li><li>• Vse nove preureditve infrastrukture za pešce morajo vključevati tudi elemente, namenjene gibalno oviranim osebam.</li></ul>
Povečanje deleža hoje v urbanih naseljih in na relacijah, ki so dostopne pešcem.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Za 5 % povečati delež hoje pri potovanjih v šolo do leta 2022.</li><li>• Za 3 % povečati delež hoje na kratkih razdaljah.</li></ul>
Izboljšanje ureditev javnih površin namenjenih pešcem.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ureditev javnih površin v centru Beltincev in okoliških vaških središč – en ali dva projekta do leta 2020.</li><li>• Ureditev javnih površin z urbano opremo – ena lokacija na leto.</li></ul>
Promocija hoje in pohodništva.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Izvajanje preventivnih ozaveščevalnih aktivnosti (evropski teden mobilnosti, varno v šolo itd.) – vsaj ena do dve prireditvi na leto.</li></ul>



## Predlagani ukrepi

---

### 1. Izboljšanje obstoječe infrastrukture in izgradnja nove

Da se bo delež potovanj, ki se jih opravi peš, v občini Beltinci povečal, je treba sistematično pristopiti k izboljševanju in gradnji infrastrukture za pešce. Pri projektiranju površin za pešce pa se morajo upoštevati načela trajnostne mobilnosti in prilagoditve za pešce – otroke, pešce – starejše in invalidne osebe, ki pri svojem gibanju potrebujejo specifične elemente. Vzpostaviti je treba omrežje poti, ki bodo omogočale neposredne in smiselne povezave med posameznimi interesnimi točkami. Uredili se bodo urejeni in varni prehodi za pešce čez pomembnejše prometnice. Pešpoti v naseljih bodo primerno osvetljene, brez nepotrebnih ovir, varne, prijetne in redno vzdrževane. Kakovost poti se bo izboljšala s postavitvijo različne urbane opreme, ki bo omogočala počitek ali aktivno izrabo prostega časa. Poti bodo na pomembnih mestih označene tudi s smerokazi in drugimi informacijskimi tablami. Skupne površine, namenjene pešcem, kolesarjem in motornim vozilom, se bodo uredile po načelih skupnega prostora – »Shared space«, kjer so vsi udeleženci v prometu enakopravni in kjer motorna vozila in kolesa prilagajajo hitrost pešcem. Ureditev skupnih prostorov bo urejena na način, ki bo minimiziral morebitne konflikte med različnimi udeleženci v prometu.

### 2. Vzpostavitev območij, namenjenih pešcem, in povezav med njimi

Ureditev omrežja pešpoti znotraj naselij bo prioriteta. Pomemben segment bo vzpostavitev varnih šolskih poti in poti, ki bodo povezovale pomembnejše točke v naselju, kot so objekti za rekreacijo, trgovsko–servisne storitve, javne ustanove in postajališča javnega potniškega prometa. Širše omrežje pešpoti bo povežalo okoliške krajevne skupnosti s središčem (Beltinci) in z omrežji pešpoti sosednjih občin, ki se bodo tako združile v omrežja na regionalni

ravni. Izkušnje so pokazale, da imajo rekreacijske poti velik potencial povečevanja deleža pešcev tudi na srednje dolgih relacijah. Povezava kolesarskega omrežja z omrežjem pešpoti še dodatno generira potencial za povečanje deleža pešcev na daljših relacijah.

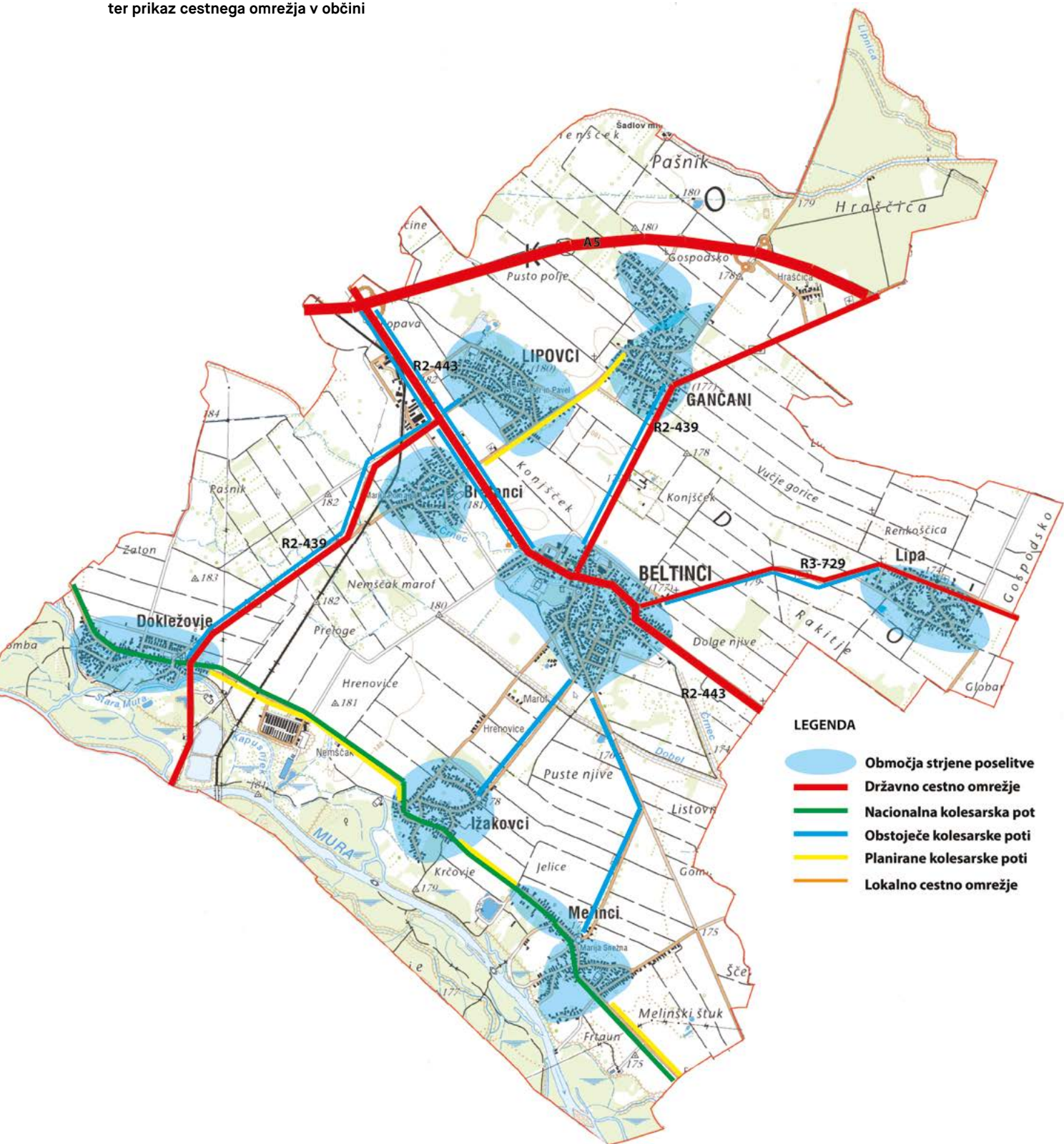
Današnji trend razvoja v urbanih okoljih je vzpostavljanje skupnih prometnih površin, na katerih je hitrost motornim vozilom omejena in prilagojena najpočasnejšim udeležencem v prometu – pešcem. Prav tako se vzpostavljajo območja umirjenega prometa v mestnih središčih, okolici šol in vrtcev ter na cestah ali ulicah, kjer se želi umiriti promet, hkrati pa tudi izboljšati varnost v prometu, izboljšati pogoje za pešačenje in kolesarjenje ter izboljšati kakovost bivanja prebivalcem. Preurejanje prostora na novo opredeljuje prometne površine, ustvarja dele cest z omejitvami hitrosti motornim vozilom na 30 km/h ali 10 km/h, ustvarja prostor, namenjen javnemu druženju, ter ustvarja boljše pogoje za gospodarski razvoj in turizem.

### 3. Promocijske in izobraževalne aktivnosti

Da bi bila promocija hoje uspešna, ni dovolj le urejanje površin za pešce. Pomembno je tudi izvajanje mehkih aktivnosti, ki promovirajo in spodbujajo hojo. V promocijske in izobraževalne aktivnosti se vključujejo vsi, od otrok v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah do delovno aktivnih ljudi in starejših občanov. Vsaka skupina lahko veliko prispeva k splošni ozaveščenosti, da je hoja zdrava in da se ni treba vedno voziti z avtomobilom od vrat do vrat – potovanja na kratkih razdaljah lahko uspešno opravimo tudi peš. S tem ohranjamo čisto naravo, zmanjšujemo prometne zastoje ob pomembnih ustanovah in objektih ter hkrati z gibanjem na zraku krepimo svoje zdravje.



Slika 6: Prikaz obstoječih in planiranih kolesarskih povezav ter prikaz cestnega omrežja v občini







## Tretji steber

# Optimalno izkoriščanje potenciala kolesarjenja

Kolo je univerzalno prevozno sredstvo, ki nam omogoča najcenejša in običajno tudi najhitrejša potovanja na kratkih in srednje dolgih poteh. S kolesom lahko preprosto opravljamo vsakodnevne opravke, od prevoza na delo (šolo), obiska prijateljev ali trgovine do njegove uporabe v prostem času kot vozila za rekreacijo.

### Vizija kolesarjenja

V občini Beltinci je uporaba koles zelo pogosta. To se lahko pripiše ravnemu reliefu pokrajine (Prekmurja) in cenovni dostopnosti koles vsem prebivalcem. V občini je urejenih večje število kolesarskih poti, ki se nahajajo v naseljih oziroma povezujejo naselja med seboj. Vizija za prihodnja leta ali desetletja je ustvariti še boljše pogoje za kolesarje. Občina Beltinci se zavezuje, da bo postopoma vzpostavljala kakovostno in sklenjeno mrežo kolesarskih poti po občini ter da bo navezovala svojo mrežo na mreže kolesarskih poti sosednjih občin ter omrežje regionalnih in državnih kolesarskih poti. Prav

tako bo izboljševala kolesarsko infrastrukturo znotraj naselij v občini in kolesarskim potem dodala funkcionalno urbano opremo, ki bo omogočila varno in ustrezno parkiranje koles. Ustvarile se bodo točke, na katerih se lahko kolesarji ustavijo in dobijo različne informacije (kolesarji turisti). Na skupnih javnih površinah bo za kolesarje uredila možnost popravila koles ter najem navadnih in električnih koles za prebivalce in obiskovalce občine Beltinci. Občina bo stremela k vzpostavljanju stanja, ki bo omogočalo prijetno in varno kolesarjenje vsem skupinam, od otrok, starejših občanov, dnevnih migrantov do turistov oziroma obiskovalcev občine.

### Izzivi

Kolesarjenje v občini Beltinci je že ključni generator trajnostne mobilnosti. To dobro osnovo, ki je bila zabeležena v analizi stanja ter pri ogledih in opazovanjih na terenu, je treba v naslednjih letih nadgraditi na višji nivo. Izziv v prihodnjih letih je dograditev manjkajočih



kolesarskih povezav med naselji v občini, nadgraditi omrežje kolesarskih poti v naseljih ter kolesarske poti in točke srečevanja opremiti s funkcionalno urbano opremo. Izziv je tudi vzpostaviti stanje, ki bo omogočalo učencem šol varno kolesarjenje v šolo in nazaj domov tudi na daljših relacijah.

Največje težave kolesarjev, ki so bile zabeležene v analizi ter izpostavljene s strani javnosti na javnih razpravah in v pogovorih na terenu, so:

- pomanjkanje ustrezne kolesarske infrastrukture v naseljih in označitve površin, namenjenih kolesarjem,
- pomanjkanje ustreznih kolesarskih stojal, prislonov in kolesarnic,

- nevarni prehodi s pločnikov (kolesarskih stez) na vozišče,
- občutek varnosti pri kolesarjih,
- zagotovitev varnih kolesarskih poti za osnovnošolce,
- zagotavljanje varnosti v primerih srečevanja s kmetijskimi stroji (traktorji, kombajni itd.),
- hitrost motornih vozil ob prehitevanju kolesarjev na cestah, kjer ni kolesarskih stez,
- čakanje na semaforjih, čeprav imajo motorna vozila, ki peljejo v isto smer, zeleno luč.

## Cilji in ciljne vrednosti

### Cilji

Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z izgradnjo in obnovo kolesarskega omrežja

Izboljšanje opreme za parkiranje koles in urejanje točk srečevanja

Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev

Povečanje deleža dnevnih kolesarjev v konceptu trajnostne mobilnosti.

### Cilje vrednosti

- Vzpostavitev glavnih kolesarskih povezav v naseljih do leta 2022.
- Izgradnja manjkajočih kolesarskih povezav med naselji do leta 2021.
- Obnova dotrajanih kolesarskih površin in oznak ter postavitve novih vertikalnih in talnih oznak na novih (spremenjenih) odsekih.

- Postavitev kolesarskih stojal in prislonov na pomembnih točkah v naseljih do leta 2022.
- Ureditev vsaj ene točke srečevanja v večjih naseljih do leta 2020.
- Postavitev pokritih kolesarnic (šole, vrtci, javne površine in javni objekti) – vsaj en objekt do leta 2022.

- Zmanjšanje prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, za najmanj 30 % do leta 2022.

- Za 2 % povečati delež opravljenih poti s kolesom do leta 2022.
- Povečati delež kolesarjenja v šolo za 5 % do leta 2022.



## Predlagani ukrepi

---

### 1. Izboljšanje obstoječe in izgradnja nove kolesarske infrastrukture

Kolesarsko omrežje v občini Beltinci se bo v naslednjih letih postopoma izboljševalo in nadgrajevalo. Obstoječa kolesarska infrastruktura se bo prenovila in kakovostno postavila na višji nivo. Novi odseki kolesarskih poti se bodo postopoma gradili do točke, ko bo vzpostavljeno želeno optimalno stanje. Površine za kolesarje bodo preurejene na delih, kjer se srečujejo z drugimi oblikami prometa (še posebej na delih, na katerih hkrati iste površine uporabljajo kolesarji, pešci in kmetijski stoji). Na teh delih se bodo površine dodano označile z namenom odpravljanja konfliktnih situacij in dogodkov. Infrastrukturni ukrepi bodo težili k temu, da se bo kolesarsko omrežje v naseljih in med njimi povežalo v sklenjeno omrežje kolesarskih poti, ki bodo atraktivne in dobro opremljene z urbano opremo za kolesarje. Na bolj obremenjenih cestah in tam, kjer se dosežajo višje vozne hitrosti motornega prometa, bodo zgrajene ločene kolesarske površine, ki bodo predstavljale osnovno hrbtenico kolesarskega omrežja. Na vseh preostalih manj obremenjenih cestah in poteh pa bodo proučene možnosti skupnega vodenja kolesarjev z motornim prometom, brez ločenih kolesarskih površin. Pri tem bo treba precejšnjo 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«. Tam, kjer bodo kolesarji vodeni skupaj s pešci, bo treba posvetiti pozornost temu, da bodo pločniki in poti dovolj široki, kolesarji pa bodo morali svojo hitrost prilagoditi pešcem. Daljinske regionalne in državne kolesarske povezave bodo dopolnjevale kolesarsko omrežje občine Beltinci in bodo glavne poti obiskovalcev občine do kulturnih in naravnih znamenitosti občine.

### 2. Izboljšanje pogojev za parkiranje koles in postavitve urbane opreme

V občini Beltinci se bodo zagotovili pogoji, ki bodo na vseh pomembnih točkah omogočali varno in uporabniku prijazno parkiranje koles. Postavili se bodo pokrite kolesarnice, v katerih bo možna varna hramba koles, ter parkirna stojala in prisloni za kratkotrajnejše parkiranje ob vseh pomembnejših javnih objektih in površinah. Prav tako si bo občina prizadevala za izgradnjo ustrezne infrastrukture za polnjenje električnih koles, ki bo širilo območje njihovega delovanja. Z urbano opremo, ki bo namenjena kolesarjem in tudi pešcem, se bo povečala atraktivnost kolesarskih poti, z ustrezno zasaditvijo dreves in grmovnic pa se bo ustvarila boljša klima za kolesarje (senca, pregrade za veter itd.)

### 3. Promocija kolesarjenja in ustvarjanja točk srečevanja

Da se bo potencial kolesarjenja še bolje izkoristil, je treba kolesarske povezave tudi ustrezno opremiti in jim dodati vsebino. To je možno doseči na več načinov, na primer z vzpostavitvijo kolesarskega počivališča, popravilnice za kolesa, izposajo koles in informacijskih točk. Zelo pomembna je tudi označitev kolesarskih povezav. S tem se omogoči varnejše in lažje kolesarjenje, okolju pa se da jasen signal o pomembnosti in urejenosti kolesarskega prometa. Promocija in ozaveščanje o pomembnosti kolesarskega prometa dodatno dvigujeta potencial kolesarjenja. Zelo pomembna je organizacija ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejšo okolje. Promocijske aktivnosti naj zajamejo vse skupine prebivalstva, od otrok v vrtcih in osnovnih šolah do upokojencev. Promocija pa mora zajeti tudi delovno aktivno prebivalstvo z namenom izboljšanja deleža trajnostnih potovanj s kolesom.





## Četrty steber

# Boljši javni potniški promet

Javni potniški promet mora omogočati minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev. Ključne so predvsem ranljivejše skupine (starejši, socialno šibki, otroci, invalidi), ki nimajo v lasti avtomobila ali kakega drugega osebnega motornega vozila.

V zadnjem obdobju je javni potniški promet podvržen vse večjim pritiskom zaradi finančne zahtevnosti in nerentabilnosti posameznih linij, še posebej na ruralnih področjih z razpršeno poselitvijo. V občini Beltinci uporabljajo javni prevoz osebe, ki nimajo druge možnosti, v glavnem šolajoča se mladina, ki se vozi v bližnja mesta na izobraževanje. Malo je dnevnih migrantov, ki avtobus uporabljajo za prevoz na delo. Glavni razlog za to je nekonkurenčnost javnega prevoza zaradi slabe frekvence voženj in preredkih linij, kar je še posebej izrazito med vikendi, ko na nekaterih relacijah sploh ni avtobusnih linij. Vožnje potniških vlakov pa so prav tako okrnjene in zunaj glavnih prometnih tokov pomanjkljive.

### Vizija

Vizija za boljši javni potniški promet se usmerja v področje, kjer ima občina zadosten vpliv in možnost ukrepanja. Ne glede na to pa je treba stremeti k temu, da javni potniški promet v prihodnosti postane ustrezna alternativa avtomobilom, vsaj na določenih, najbolj obremenjenih povezavah. Trend zmanjševanja ponudbe javnega prevoza je treba zaustaviti in s strani države spodbujati vpeljavo novih oblik prevozov na poziv. Tudi v prihodnje se bodo skušali šolski prevozi optimizirati in v sodelovanju z državo odpreti tudi za druge potnike, ne le za šolarje.

### Izzivi

Največji izziv v sklopu boljšega javnega potniškega prometa je, kako ustaviti in obrniti trend zmanjševanja uporabnikov storitev javnega potniškega prometa. Podoba in mnenje o javnem potniškem prometu sta med uporabniki in splošno javnostjo slaba, kar še dodatno zmanjšuje atraktivnost javnega prevoza. K temu



prispevajo tudi slabo in pomanjkljivo podane informacije o voznih redih, poteku linij in postajališčih. Pomemben izziv je potnikom in potencialnim potnikom omogočiti dostop do vseh pomembnih informacij, ki se navezujejo na javni potniški promet, ter izvesti promocijske aktivnosti na področju uporabe javnih prevozov.

V analizi in na javnih razpravah so bili poudarjeni predvsem naslednji problemi javnega potniškega prometa:

- premalo voženj avtobusov (ob delavnikih

manjkajo avtobusne linije v poznejših urah),

- ob vikendih izostaja večina avtobusov, ki vozijo ob delavnikih,
- slaba informiranost o voznih redih na splošno in na postajališčih,
- čakalnice na nekaterih avtobusnih postajališčih so v zelo slabem stanju,
- nekateri kraji v občini nimajo avtobusnih povezav.

## Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Cilje vrednosti
Izboljšanje infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Obnova vsaj enega avtobusnega postajališča na leto.</li></ul>
Povečanje uporabe in informiranosti o javnem potniškem prometu.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vzpostavitev zavihka na spletni strani občine s pomembnimi podatki o javnem potniškem prometu in s povezavami do voznih redov.</li><li>• Znotraj promocije trajnostne mobilnosti izpostaviti pomembnost javnega potniškega prometa – vsaj na enem dogodku na leto.</li></ul>
Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa.	<ul style="list-style-type: none"><li>• V sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo: vzpostavitev javne storitve »prevoz na poziv« do leta 2022.</li><li>• V sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo: preveritev možnosti reorganizacije šolskih prevozov (možnost prevoza tudi drugih oseb) do leta 2022..</li></ul>



## Predlagani ukrepi

---

### 1. 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 in železniški postaji. Posebna pozornost se bo posvetila postajališčem, na katerih vstopajo in izstopajo osnovnošolski otroci. Infrastrukturo za čakajoče potnike na postajališčih bodo lahko souporabljali tako kolesarji kot pešci na svojih poteh. Zato je smiselno ustvarjanje točk srečevanja, kjer si potniki javnih prevozov, kolesarji in pešci delijo prostor in zgrajene objekte.

### 2. Povečanje uporabe storitev javnega potniškega prometa

Eden izmed ukrepov povečanja uporabe javnega potniškega prometa je izboljšanje informiranosti potnikov in potencialnih uporabnikov. Učinkovit ukrep za povečanje uporabe javnega prevoza bi bil ustvarjanje storitve prevoza na poziv, ki pa bi jo morala država na nacionalni ravni ustrezno opredeliti in urediti. Prevoz na poziv na območjih z manjšo gostoto poselitve znatno prispeva k zmanjšanju stroškov izvajanja javnih prevozov. Prav tako bi se povečala uporaba javnih prevozov, če bi se šolski prevozi lahko v celoti ali vsaj delno uredili tako, da bi lahko prevozna sredstva uporabljali vsi občani.

### 3. 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 (pristojno ministrstvo, prevozniki in občina), saj javni prevoz v pretežnem delu ni v pristojnosti občine.







## Peti steber

# Odgovorna raba motornih vozil

Z motornimi vozili se v občini Beltinci opravi največje število potovanj. Uporaba avtomobila je do neke mere samoumevna v okoljih, kjer drugi prometni načini gibanja niso enakovredni. Zato je treba odgovorno uporabljati motorna vozila in smotrneje načrtovati potovanja z njimi.

Peti steber Celostne prometne strategije Občine Beltinci je posvečen odgovorni rabi motornih vozil, cestne infrastrukture in prostora, namenjenega mirujočemu prometu. Izkušnje iz tujine so pokazale, da širitev cestnega omrežja s ciljem povečanja pretočnosti in hitrosti motornega prometa praviloma ni prinesla zelenega učinka, oziroma celo nasprotno, pojavile so se nove težave, ki jih prej ni bilo. Boljši rezultati so se praviloma dosegali z optimizacijo obstoječih cestnih omrežij in zelo premišljenimi posegi in dograditvami. Vsem pozitivnim ukrepom je skupno, da so bili načrtovani s poudarkom na trajnostni mobilnosti in ustvarjanju pogojev zanjo.

### Vizija odgovorne rabe motornih vozil

Občina Beltinci bo stremela k pospešeni obnovi lokalnih cest in izboljšanju državnega cestnega omrežja. Več pozornosti se bo posvetilo tudi preureditvam cest v območja umirjenega prometa, na katerih bodo vsi udeleženci v prometu enakopravno zastopani. Obstoječi prometni tokovi motornih vozil se bodo optimizirali in po potrebi tudi preusmerili z namenom zagotavljanja boljšega bivalnega okolja prebivalcem občine. Uporaba motornih vozil, predvsem osebnih avtomobilov, se bo racionalizirala in na krajših razdaljah zmanjšala v korist okolju prijaznejših načinov gibanja. Pomen uporabe električnih vozil bo za občino gonilo razvoja nove mobilnosti. Povečala se bo tudi prometna varnost, saj se bo motorni promet umirjal z ukrepi za umirjanje prometa na točkah, kjer je to nujno potrebno. Poseben poudarek se bo namenil prometnim tokovom, ki jih ustvarjajo kmetijska vozila. Optimizacija in ustvarjanje ustreznih koridorjev zanje bosta prispevala k boljši ureditvi motornega prometa.



## Izzivi

V občini Beltinci je največji izziv občine optimiziranje obstoječega omrežja in izgradnja novih cest, ki razbremenjujejo obstoječe omrežje in pozitivno vplivajo na razvoj trajnostne mobilnosti občine (mesta Beltinci in okoliških krajev). Potrebna je preureditev prometnega režima v okolici šol (Osnovna šola Beltinci) s poudarkom na omejevanju dostopa avtomobilov do območja šol. Urejanje mirujočega prometa predstavlja posebno skupino, saj dobro razporejeni in urejeni parkirni prostori krepijo gospodarski razvoj in podobo občine. V središču Beltincev predstavlja izziv vzpostavitev območja umirjenega prometa in enako tudi v vseh krajevnih skupnostih v občini. Prav tako je treba dodatno umirjati motorni promet na vhodih v naselja in znotraj njih z ustreznimi elementi za umirjanje prometa. Promet kmetijskih strojev predstavlja poseben problem, ki je prisoten na tem območju. Izziv občine je v naslednjih letih vzpostaviti ustrezen prometni režim in ga uskladiti z državo in gospodarskimi subjekti, ki izvajajo premike in prevoze s kmetijskimi vozili.

V analizi obstoječega stanja in na javnih razpravah so bili podani naslednji problemi, ki izhajajo iz motornega prometa:

- v okolici osnovnih šol v Beltincih in Dokležovju v jutranjih urah vlada kaos pred šolama in vrteci, saj je vse polno avtomobilov, med katerimi se gibljejo učenci,
- med naselji v občini je hitrost motornih vozil prevelika,
- na vstopih v naselja motorna vozila ne upoštevajo omejitve hitrosti na 50 km/h,
- kljub ukrepom za umirjanje prometa na nekaterih vstopih v naselja ni učinka zmanjšanja hitrosti,
- traktorji s prikolicami vozijo prehitro na površinah, ki so namenjene tudi kolesarjem in pešcem,
- gibanje velikih kmetijskih strojev po cestah in naseljih,
- ustvarjanje hrupa in prahu kmetijskih strojev,
- vključevanje na glavno cesto v središču Beltincev,
- povečan promet v času prometnih konic skozi Beltince,
- slaba prometna kultura voznikov motornih vozil.

## Cilji in ciljne vrednosti

### Cilji

Izboljšanje cestne infrastrukture.

Povečanje prometne varnosti.

### Cilje vrednosti

- Pospešena obnova lokalnih cest do leta 2022 oziroma do vzpostavitve ustreznega stanja.
- Izgradnja manjkajočih odsekov cest, ki bodo omogočale razvoj trajnostne mobilnosti.
- Preureditev obstoječih cest ali ulic (skupni prostori, cone 10 km/h, 30 km/h) – vsaj en večji projekt do leta 2022.

- Umirjanje prometa v okolici osnovnih šol in vrtcev.
- Vzpostavitev območij omejene hitrosti s cono 30 km/h – vsaj dveh do leta 2022.
- Zmanjševanje hitrosti v naseljih in ulicah (prometna preureditev ulic oziroma postavitve elementov za umirjanje prometa – vsaj dva projekta do leta 2022).
- Nabava prikazovalnika hitrosti motornih vozil – ena tabla do leta 2023.



Zmanjšanje odvisnosti od avtomobila.

- Zmanjšanje deleža potovanj, opravljenih z avtomobili, za 3 % do leta 2025.
- Zmanjšanje deleža otrok, ki jih starši vozijo v šolo, za 5 % do leta 2020.

Povečanje deleža okolju prijaznih vozil.

- Nabava občinskega vozila na električni pogon ali na kak drug okolju prijazen energent do leta 2022.
- Izgradnja vsaj ene električne polnilnice do leta 2022.
- Označitev vsaj šestih parkirnih prostorov, namenjenih električnim vozilom, do leta 2020.

## Predlagani ukrepi

---

### 1. Obnova obstoječe in izgradnja nove cestne infrastrukture

Na področju obnove obstoječe cestne infrastrukture se predvidevata pospešena obnova in posodabljanje ključnih odsekov lokalne in deloma državne cestne mreže. Prav tako se predvidevata urejanje in vodenje prometnih tokov na tak način, da bodo odpravljene težave s prekomerno prometno obremenitvijo v naseljih in na njihovem obrobju. S prometnimi preureditvami in spreminjanjem namena prometnim površinam se bodo ustvarile prometne površine, ki bodo namenjene vsem udeležencem v prometu enakopravno

### 2. Umirjanje motornega prometa

Načrtuje se določitev območij umirjenega prometa, ki bodo prostoru dala novo podobo in nov prometni namen. Poudarek takih območij bo na zmanjšanju hitrosti motornim vozilom na 30 km/h oziroma na območjih, namenjenih pešcem, na 10 km/h. Takšne prometne ureditve bodo prispevale k večji prometni varnosti vseh udeležencev v prometu, spodbudila se bosta pešačenje in kolesarjenje. Z elementi umirjanja prometa se bodo ob rekonstrukciji križišč in ulic dodatno izboljšali pogoji za pešce in kolesarje,

s čimer se bo hkrati 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. Z novimi preizkušenimi elementi umirjanja prometa na vhodih v naselja in znotraj njih se bodo motorna vozila umirila in bodo prisiljena v spoštovanje predpisanih omejitev hitrosti.

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 in vrtcev.

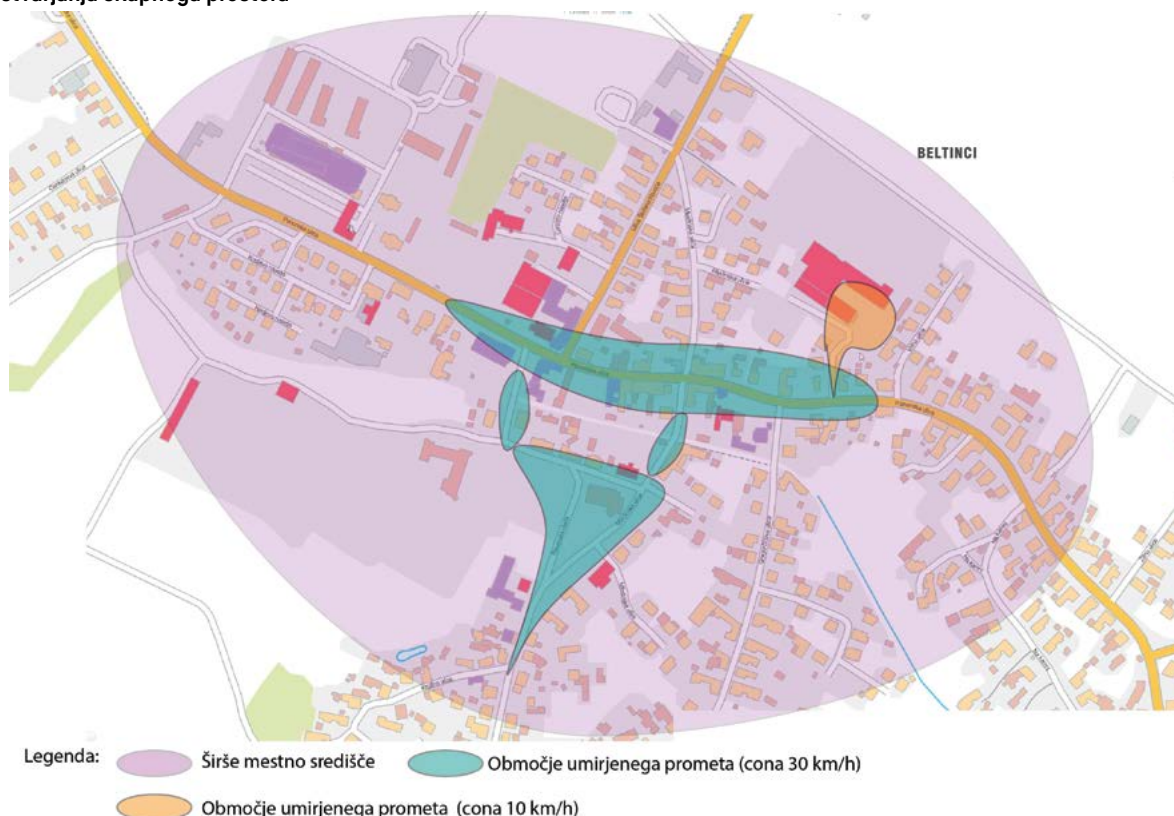
Ukrepi za umirjanje prometa se predvidevajo tudi v državnem cestnem omrežju, na odsekih, kjer se želi povečati prometno varnost pešcev in kolesarjev ter ustvariti javni prostor, ki bo izboljšal podobo kraja ter kakovost bivanja in gibanja.



### 3. Urejanje mirujočega prometa

Urejanje obstoječih parkirnih mest bo podvrženo izboljšanju prostorov, namenjenih mirujočemu prometu. Časovno omejevanje parkiranja je lahko smotrni ukrep pri izboljševanju ponudbe parkirnih prostorov. Politika kaznovanja nepravilno parkiranih vozil se bo poostrila na območjih, kjer je parkiranje prepovedano. Še posebej to velja za vozila, ki so parkirana na pločnikih in kolesarskih površinah. Proučena bo možnost racionalizacije parkiranja v bližini osnovnih šol in vrtcev. Na skupnih prometnih površinah se bo parkiranje dodatno urejalo in dovoljevalo ob večjih prireditvah. Ustvarila pa se bodo tudi parkirna mesta, ki bodo namenjena električnim vozilom.

**Slika 7: Prikaz možnega razvoja območji umirjenega prometa v Beltincih z namenom umirjanja prometa in ustvarjanja skupnega prostora**



### 4. E-mobilnost in nove oblike uporabe osebnih vozil

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

Poseben segment pri razvoju novih mobilnostih konceptov predstavlja delitev avtomobilov - »Car Sharing«. Še posebej to velja, ko se v prostor postavi možnost izposoje električnih vozil. Potencial razvoja take oblike mobilnosti prinaša pozitivne vplive na razvoj trajnostne mobilnosti in vzpostavlja pogoje, v katerih bodo tudi nelastniki avtomobilov imeli možnost uporabe avtomobilov, ko bodo to potrebovali.



## 9.

### Akcijski načrt

# Celostne prometne strategije Občine Beltinci v obdobju 2017–2022

Za doseganje zastavljenih ciljev in izvedbo predlaganih ukrepov je bil oblikovan akcijski načrt, ki je zasnovan za obdobje 2017–2022. Akcijski načrt predvideva, da se ob koncu petletnega obdobja strategija ustrezno prenove. Predvidena je tudi revizija strategije po treh letih.



## Steber 1: Trajnostno načrtovanje prometa

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Rok izvedbe	Tveganja pri izvedbi
Medresorsko sodelovanje pri projektih trajnostne mobilnosti	/	Občina Beltinci	Vsako leto	
Uravnotežen proračun občine (opredelitev sredstev, namenjenih za hojo, kolesarjenje itd.)	/	Občina Beltinci	Vsako leto	
Sprejetje, zagon, revizija in prenova Celostne prometne strategije Občine Beltinci	Sprejetje 0 EUR	Občina Beltinci	2017	Sofinanciranje RS/EU
	Revizija do 4.000 EUR		2019-2020	
	Prenova do 14.000 EUR		2022	
Skupna zaposlitev strokovnega sodelavca, ki bo zadolžen za trajnostno mobilnost na medobčinski ali regionalni ravni	Del osebnega dohodka	Občina Beltinci, sosednje občine ali regija	2017-2022	Finančna sredstva
Nadaljnje izobraževanje in krepitev znanj strokovnih sodelavcev (udeleževanje na izobraževanjih, seminarjih, delavnicah, konferencah itd.)	Do 2.000 EUR	Občina Beltinci	Vsako leto	Finančna sredstva
Izvajanje rednih promocijskih in ozaveščevalnih aktivnosti za vse stebre: izvedba evropskega tedna mobilnosti, promocija pešačenja in kolesarjenja v osnovnih šolah in vrtcih (Prometna kača, Beli zajček), predstavitve okolju prijaznih vozil, spodbujanje trajnostne mobilnosti itd.	2.500 EUR	Občina Beltinci, Osnovna šola in vrtci ter zunanji izvajalec	Vsako leto	Pridobivanje sponzorskih sredstev
Priprava mobilnostnih načrtov za osnovne šole, vrtce in večje generatorje prometa	Do 10.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2020	Sofinanciranje RS/EU
Izvajanje in vključevanje v preventivne akcije o varnem kolesarjenju in opravljanje usposabljanj za kolesarski izpit	0 EUR	Osnovna šola Beltinci (podružnice)	Vsako leto	
Nadaljnje aktivno sodelovanje v nacionalnih in evropskih projektih	V okviru delovnih zadolžitev OU	Občina Beltinci in zunanji izvajalci	Vsako leto	
Priprava projektne dokumentacije za izvedbo projektov in aktivnosti trajnostne mobilnosti in prometnega načrtovanja	V okviru delovnih zadolžitev OU	Občina Beltinci in zunanji izvajalci	Vsako leto	
Ureditev priveza za čolne na reki Muri (Čolnarji 2017)	20.000 EUR	Občina Beltinci in Društvo čolnarjev Dokležovje	2017-2018	
Urejanje vaških jeder v občini Beltinci	Odvisno od velikosti projekta	Občina Beltinci	Do vzpostavitve zelenega stanja	
Urejanja vaškega jedra- naselje LIPA	40.000 EUR	Občina Beltinci	2017-2018	



## Steber 2: Celovita promocija hoje

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Rok izvedbe	Tveganja pri izvedbi
Zasnova omrežja pešpoti (idejni projekt)	3.000 EUR	Občina Beltinci	2017–2019	Ni tveganj
Dograditev manjkajočega omrežja pešpoti	15.000 EUR/ letno	Občina Beltinci	Do 2023	Pomanjkanje sredstev in pridobivanje zemljišč
Obnova obstoječe infrastrukture za pešce	Do 10.000 EUR/letno	Občina Beltinci	Do 2022	Pomanjkanje sredstev v proračunu
Vzpostavitev dodatnih varnih pešpoti do osnovnih šol in vrtcev (urejanje prehodov čez glavne ceste)	4.000 EUR	Občina Beltinci	2017–2018	Potrebno sodelovanje z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo
Označevanje varnih šolskih poti	2.000 EUR	Občina Beltinci	Vsako leto	Ni tveganj
Urejanje ulic po meri pešcev – preureditev ulic/cest	Odvisno od velikosti projekta	Občina Beltinci	Do 2023 oziroma do vzpostavitve zelenega stanja	Soglasja in odobranje prebivalcev
Vzpostavitev cone 30 km/h (Beltinci in preostale krajevne skupnosti v občini)	2.000–4.000 EUR/ projekt	Občina Beltinci	Do 2022	Finančna sredstva
Vzpostavitev območja umirjenega prometa (Beltinci)	10.000 EUR projekt 200.000 EUR izvedba	Občina Beltinci	Do 2025	Vezano na pridobivanje državnih oziroma evropskih sredstev Sofinanciranje RS/EU
Preureditev območja pri Osnovni šoli Beltinci (ploščad pred šolo ter prostor za njo, pri avtobusnem postajališču)	Do 15.000 EUR projekt 150.000 EUR izvedba	Občina Beltinci	Do 2020	Sofinanciranje RS/EU
Urbana in druga oprema (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke itd.)	Vsako leto 5.000 EUR	Občina Beltinci	Vsako leto do 2022	Sofinanciranje RS/EU
Ureditev točk srečanj pešcev, kolesarjev in drugih prometnih udeležencev	Do 7.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2022	
Postopna odprava identificiranih arhitektonskih ovir na prometnih površinah v občini Beltinci	Do 3.000 EUR/letno	Občina Beltinci	Do vzpostavitve ustreznega stanja	



## Steber 3: Celovito izkoriščanje potenciala kolesarjenja

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Rok izvedbe	Tveganja pri izvedbi
Zasnova omrežja kolesarskih povezav v občini (znotraj in zunaj urbanih območij)	3.000 EUR	Občina Beltinci	2019	Sofinanciranje RS/EU
Obnova obstoječe kolesarske infrastrukture	100.000 EUR	Občina Beltinci	2018-2022	Sofinanciranje RS/EU
Izgradnja manjkajočega omrežja kolesarskih povezav:	500.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2022	Sofinanciranje RS/EU
Lipovci-Gančani	100.000 EUR	Občina Beltinci	2017-2018	
Dokležovje – Ižakovci (3 km)	300.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2021	Sofinanciranje RS/EU
Ižakovci –Melinci (500 m)	60.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2022	Sofinanciranje RS/EU
Postopne rekonstrukcije ulic/cest po meri kolesarjev	Do 10.000 EUR/leto	Občina Beltinci	Postopoma do zelenega stanja	Sofinanciranje RS/EU
Označevanje kolesarske infrastrukture (talne oznake, prometni znaki itd.)	3.000 EUR /letno	Občina Beltinci	Vsako leto/ po potrebi	
Postavitev kolesarnic (osnovne šole, vrtci, druge javne ustanove, itd.)	Do 15.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2020	Sofinanciranje RS/EU
Postavitev kolesarskih stojal in prislonov za kolesa (vsa naselje v občini)	1.000 EUR/leto	Občina Beltinci	Do 2020	Sofinanciranje RS/EU
Ureditev osrednje kolesarske servisno -informatijske točke v Beltincih (po potrebi tudi v drugih krajih)	3.000 EUR	Občina Beltinci in Turistično-informativni center Beltinci	Do 2019	Sofinanciranje RS/EU
Ureditev urbane opreme za kolesarje	Do 10.000 EUR odvisno od projekta	Občina Beltinci	Postopoma do 2022	Sofinanciranje RS/EU
Podpora lokalnim društvom, ki so aktivna na področju kolesarjenja	Do 1.000 EUR	Občina Beltinci	Vsako leto	
Vzpostavitev izposoje navadnih in električnih koles	6.000–8.000 EUR	Občina Beltinci		Sofinanciranje RS/EU
Izgradnja oziroma postavitev mreže polnilnic za električna kolesa	4.000-10.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2020	Sofinanciranje RS/EU
Opredelitev parkirnih standardov za parkiranje koles	Strošek OPN	Občina Beltinci Vezava na OPN	Do sprejema OPN	





## Steber 4: Promocija javnega potniškega prometa

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Rok izvedbe	Tveganja pri izvedbi
Prenova dotrajanih avtobusnih postajališč	Do 10.000 EUR/post.	Občina Beltinci	Do 2023	Sofinanciranje RS/EU
Obnova informacijskih tabel na avtobusnih postajališčih	Do 1.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2020	
Združevanje šolskih prevozov z javnim linijskim prometom in odpiranje voženj šolskih avtobusov za druge potnike	Strošek študije	Občina Beltinci in zunanji izvajalec	Do 2022	Sovpadanje rut z linijami javnega potniškega prometa
Vzpostavitev prevoza na poziv (izdelava koncepta in pilotna izvedba v okviru projekta Evropske unije ali države)	30.000 EUR	Občina Beltinci in zunanji izvajalec	Do 2023	Sofinanciranje RS/EU
Na spletni strani občine urediti zavihek, ki vsebuje vse potrebne informacije o javnem potniškem prometu (vozni redi itd.)	Do 800 EUR	Občina Beltinci	2018-2019	



## Steber 5: Odgovorna raba motornih vozil

Ukrep	Strošek	Odgovornost	Rok izvedbe	Tveganja pri izvedbi
Obnova dotrajane cestne infrastrukture	100.000 EUR	Občina Beltinci in Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	Vsako leto	Finančna sredstva
Rekonstrukcije križišč in ulic s poudarkom na umirjanju prometa in vzpostavitvi enakopravnosti med udeleženci v prometu	Odvisno od projekta	Občina Beltinci in Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	Postopoma	Sofinanciranje RS/EU
Rekonstrukcija ceste Ižakovci-Dokležovje	600.000	Občina Beltinci	2018-2022	
Izgradnja ceste (ind. cona) do Kmečke ulice v Beltincih	8.000 EUR projekt 150.000 EUR izvedba	Občina Beltinci	2017-2018	
Študija prometnih koridorjev za traktorje in druge kmetijske stroje mimo naselij s predlogi koridorjev	Študija do 10.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2020	Sofinanciranje RS/EU
Obnova, urejanje obstoječih parkirnih prostorov	Do 5.000 EUR	Občina Beltinci	Postopoma	Finančna sredstva
Označitev in dodelitev parkirnih prostorov, namenjenih električnim vozilom	Do 3.000 EUR	Občina Beltinci	Postopoma	Finančna sredstva
Vzpostavitev con 30 km/h (mesto Beltinci)	20.000 EUR	Občina Beltinci	Postopoma	Sofinanciranje RS/EU
Umestitev in izgradnja polnilnice za električna vozila	4.000 - 8.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2022	Sofinanciranje RS/EU
Posodobitev voznega parka občine nabava električnega vozila.	Do 20.000 EUR	Občina Beltinci	Do 2022	Sofinanciranje RS/EU
Proučitev možnosti postavitve postaje izposoje električnih avtomobilov »car sharing« v povezavi z Mursko Soboto.	Do 10.000 EUR	Občin Beltinci in zunanji izvajalci	Do 2022	Sofinanciranje RS/EU
Opredelitev parkirnih standardov za osebna vozila	Strošek OPN	Občina Beltinci Vezava na OPN	Do sprejema OPN	



## Kolofon

<b>Naslov publikacije:</b>	CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE BELTINCI
<b>Akronim projekta:</b>	CPS OBČINE BELTINCI
<b>Avtorji:</b>	Aleš Boškoski, Boštjan Zorec, Andrej Žižek, Josip Rotar, Mateja Kukovec
<b>Naročnik:</b>	OBČINA BELTINCI, Mladinska ulica 2, SI-9231 Beltinci
<b>Izdellovalci:</b>	LOGITEH, projektiranje, svetovanje, založništvo in druge storitve d.o.o., Podlehnik 4b, SI-2286 Podlehnik  MARIBORSKA KOLESARSKA MREŽA, društvo za vzpodbujanje kolesarjenja in trajnostnega prometa, Partizanska cesta 21, SI-2000 Maribor  ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o., Grajska ulica 7, SI-2000 Maribor
<b>Avtorji fotografij in vizualizacij:</b>	Aleš Boškoski, Andrej Žižek, Josip Rotar, Dušan Pogačar in Mateja Kukovec
<b>Oblikovanje:</b>	Dušan Pogačar, tribar.si
<b>Tisk:</b>	Podoba - Mitja Kvesić s.p., Rogaška Slatina
<b>Naklada:</b>	200
<b>Kraj in datum</b>	Podlehnik, maj 2017
<b>Naziv projekta</b>	Celostne prometne strategije Občine Beltinci
<i>Projekt je nastal v okviru javnega razpisa s strani naročnika, ki je bil objavljen na Portalu javnih naročil RS, dne 21. 3. 2016, pod oznako NMV/1740/2016. Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada</i>	
<b>Založnik:</b>	LOGITEH, projektiranje, svetovanje, založništvo in druge storitve d.o.o., Podlehnik 4b, SI-2286 Podlehnik
<b>Leto izdaje:</b>	2017
<b>Cena:</b>	Brezplačen izvod

## CIP

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

656(497.4Beltinci)(082)  
711.7(497.4Beltinci)(082)

CELOSTNA prometna strategija Občine Beltinci /  
[avtorji Aleš Boškoski ... et al.]; avtorji fotografij Aleš  
Boškoski ... et al.]. - Podlehnik : Logitech, 2017

ISBN 978-961-285-722-6  
1. Boškoski, Aleš  
290306304





# Trajnostna mobilnost

Korak v zeleno  
prihodnost