OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE GRAD

PREGLED STANJA, KLJUČNIH IZZIVOV IN PRILOŽNOSTI, SKUPNIH IZHODIŠČ TER STRATEŠKIH VODIL

za izdelavo občinske celostne prometne strategije

Občine Grad 2027-2034

Naročnik:	Občina Grad
Izdelovalec OCPS:	Razvojna agencija Sinergija (Tadeja Horvat, Katja Karba in Lucija Vidonja)
Obdobje priprave OCPS	Julij 2026 – januar 2027
Datum:	Oktober 2026

Kazalo vsebine

1 Uvod 3
2 Vizija in cilji 4
Vizija in temeljne vrednote 4
Cilji in ciljne vrednosti 5
3 Ključne ugotovitve analize stanja 6
Splošni in načrtovalski okvir 6
Ugotovitve pregleda dokumentacije 6
Kakovost bivanja 7
Slabšanje zdravja, še posebej mladih 9
Staranje prebivalstva 10
Pomanjkljiva integracija prostorskega in prometnega načrtovanja 11
Stroški in investicije na področju prometa 12
Spremljanje stanja na področju mobilnosti 13
Kadrovske omejitve v občinski upravi 14
Deljeno zadovoljstvo prebivalcev glede stanja prometa v občini 14
Prebivalci želijo predvsem več pločnikov in varnih peš povezav 16
Stanje prometnega sistema 18
Rast motorizacije 18
Prometna varnost 18
Hitrost motornega prometa v naseljih 20
Načrti šolskih poti 21
Potencial za hojo in kolesarjenje omejuje razgiban relief 22
Neurejene razmere za hojo 23
Zapostavljene ureditve za kolesarjenje 26
Težavna dostopnost za osebe z ovirami pri gibanju 27
Slaba dostopnost javnega prevoza 28
Dobro organizirani šolski prevozi 30
Prometne obremenitve 32
Potovalne navade 32
Štetje prometa 32
Zaposleni 33
Osnovnošolci 34
Prebivalci 35

Osnovnošolci si želijo kolesariti 36
4 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete 37
Ključni dosežki 37
Ključni izzivi 38
Ključne priložnosti 39
Prioritete 39
5 Strateška vodila 41
Načrtovanje 41
Hoja 42
Kolesarjenje 43
Javni prevoz 44
Cestni motorni promet 45

1 Uvod

Poročilo predstavlja ključna sporočila analize stanja prometa v Občini Grad (OG) ter pregled strateških izhodišč in strateških vodil, izdelanih v okviru priprave prve občinske celostne prometne strategije (OCPS) Občine Grad 2027–2034. Izdelava se je pričela julija 2026.

Proces priprave OCPS poteka v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo občinske celostne prometne strategije: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, ki jih je leta 2021 izdalo in leta 2023 noveliralo pristojno ministrstvo[1].1 Proces sestavlja 7 vsebinskih sklopov: Ureditev pogojev za delo, Vzpostavitev procesa, Oris želenega stanja, Analiza obstoječega stanja, Opredelitev smeri ukrepanja, Priprava in potrditev strategije in Izvajanje strategije. Njegov pomemben del je vključujoč pristop, v katerega so prek različnih aktivnosti kot so intervjuji, javne razprave, delavnice in anketiranje vključeni ključni deležniki, splošna javnost ter posamezne skupine uporabnikov (npr. šolarji, zaposleni).

Krovni okvir za pripravo analize stanja so predstavljali opredeljena vizija, temeljne vrednote ter po pomembnosti razporejeni nacionalni cilji celostnega načrtovanja prometa. Nadalje je analiza stanja obsegala več aktivnosti, ki so prispevale k razumevanju trenutnega stanja na področju mobilnosti in dostopnosti v občini. V njenem okviru so bile obravnavane naslednje vsebine: vzpostavitev spremljanja stanja na področju prometa, opredelitev kazalnikov, zbiranje podatkov za analizo stanja, evidentiranje izzivov, dosežkov in priložnosti ter opredelitev prioritet in ciljnih vrednosti.

Podatki za analizo stanja so bili zbrani:

- S pregledom novejših strateških dokumentov in projektov občinske ter višjih ravni (med njimi Občinski prostorski načrt Občine Grad in strokovne podlage zanj).
- Z zbiranjem podatkov za kvantifikacijo kazalnikov:
    - kabinetno zbiranje podatkov (analiza proračuna, prometne varnosti, hitrosti motornega prometa na prikazovalnikih hitrosti, dostopnosti do javnega prevoza in šolskih prevozov, motorizacije in delovnih migracij, potenciala za hojo in kolesarjenje, prometnih obremenitev, prebivalstvenih značilnosti, načrta šolskih poti in zdravja v občini),
    - samoocena pripravljenosti občine na celostno prometno načrtovanje,
    - intervjuji z desetimi ključnimi deležniki,
    - ankete med prebivalci (100 sodelujočih), zaposlenimi (OŠ Grad) in osnovnošolci (OŠ Grad),
    - štetje prometa (Grad 172, septembra 2026),
    - terenski ogledi (hoja, kolesarjenje, javni prevoz, cestni motorni promet).
- V okviru različnih aktivnosti vključevanja javnosti (delavnice s širšo delovno skupino, medsektorska delavnica z občinsko upravo, delavnice s sosednjimi občinami, javna razprava z vaškimi koordinatorji, razstava in predstavitev na prireditvi Goričkі den, intervjuji) s širšo delovno skupino in drugimi ključnimi deležniki ter javnostjo in

[1] smernice vir: https://www.sptm.si/gradiva/smernice

posameznimi ciljnimi skupinami (splošna javnost, zaposleni, osnovnošolci, predstavniki vasi).

Poročilo najprej poda opredeljeno vizijo, ključne vrednote ter cilje in ciljne vrednosti. V nadaljevanju so podana ključna sporočila analize stanja, ki so strnjena po obravnavanih vsebinah in vključujejo evidenco ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti ter nabor možnih prioritet, ki naj jih naslovi strategija. Poročilo zaključuje pregled strateških vodil, ki sicer predstavlja že prvi korak opredelitve smeri ukrepanja.

2 Vizija in cilji

Vizija in cilji razvoja prometa v Občini Grad so bili oblikovani, izbrani in razvrščeni po pomembnosti na delavnici s širšo delovno skupino, ki je potekala 12. avgusta 2026 v sejni sobi Občine Grad. Kot izhodišče so bile uporabljene Nacionalne smernice za pripravo OCPS (2023). Vizija in prednostni cilji so bili nato preverjeni s splošno javnostjo v anketi za prebivalce (avgust–oktober 2026), predstavljeni vaškim koordinatorjem in občinskim svetnikom na javni razpravi 23. septembra 2026 ter obravnavani na delavnici s širšo delovno skupino 12. oktobra 2026. Komuniciranje vizije in ciljev je potekalo z objavo medijskih sporočil na občinski spletni strani ter z razstavo, ki je bila na ogled na prireditvi Gorički den 3. oktobra 2026, nato pa ves oktober v prostorih Občine Grad.

Vizija in temeljne vrednote

Vizija OCPS Občine Grad 2027–2034 se glasi:

»Občina Grad bo do leta 2050 varna, dostopna in povezana občina, kjer bo urejen prometni sistem vsem omogočal enostaven dostop do osnovnih storitev in aktivnosti. Varne in kakovostne prometne povezave bodo spodbujale aktivno mobilnost, socialno vključenost ter prispevale k zdravemu in kakovostnemu življenju v privlačnem zelenem okolju.«

Obrazložitev vizije OCPS Občine Grad 2027–2034 se glasi:

Vizija Občine Grad temelji na zagotavljanju varne, dostopne in povezane mobilnosti za vse prebivalce, ne glede na njihovo starost, kraj bivanja ali možnost uporabe osebnega avtomobila. V ospredje postavlja izboljšanje dostopnosti do osnovnih storitev in aktivnosti ter večjo prometno varnost vseh udeležencev. Zaradi razpršene poselitve in značilnosti podeželskega prostora je pomembno, da prometni sistem omogoča kakovostne povezave med posameznimi naselji, občinskim središčem ter širšim regionalnim okoljem. Urejene in vzdrževane ceste ter javne poti, varne poti za pešce in kolesarje, umirjanje prometa ter dostopen, varen in kakovosten javni prevoz bodo pomembni elementi takšnega sistema. Posebna pozornost bo namenjena otrokom, starejšim in drugim skupinam, ki so pri vsakodnevni mobilnosti bolj odvisne od alternativ osebnemu avtomobilu, s čimer se bo krepila njihova samostojnost in socialna vključenost.

Občina želi hkrati ustvarjati okolje, v katerem bo prebivalcem omogočena večja izbira načinov potovanja ter bodo hoja, kolesarjenje, javni prevoz in sodobne oblike mobilnosti predstavljali varne in privlačne možnosti za opravljanje vsakodnevnih poti. Razvoj prometnega sistema bo zato usmerjen v izboljševanje pogojev za aktivno mobilnost, kakovostnejše povezovanje naselij ter premišljeno urejanje prometnih in javnih površin. Takšen razvoj bo prispeval k bolj aktivnim in zdravim prebivalcem, večji prometni varnosti ter zmanjševanju negativnih vplivov prometa na

okolje in prostor. Končni cilj je ohranjati in izboljševati kakovost življenja ter razvijati Občino Grad kot privlačno, zeleno, varno in povezano skupnost, v kateri prometni sistem podpira potrebe vseh generacij ter dolgoročni in trajnostni razvoj občine.

Prebivalci v veliki meri podpirajo predlagano vizijo občine, v anketi se je z njo strinjalo 93 od 99 anketirancev, ki so odgovorili na vprašanje (94 %). Kot najpomembnejše so izpostavili naslednjih pet vrednot, ki se med seboj dobro dopolnjujejo in hkrati podpirajo vizijo (v oklepaju je delež anketirancev, ki so vrednoto izbrali):

- Varnost otrok (60 %).
- Enostaven dostop do pomembnih ustanov – zdravstveni dom, pošta, banka, občina (50 %).
- Varnost pešcev in kolesarjev (49 %).
- Kakovost bivanja v občini (44 %).
- Ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike – starše z vozički, invalide, starejše, otroke (41 %).

Cilji in ciljne vrednosti

Po pomembnosti razvrščeni strateški cilji (prioritetni trije so odebeljeni; v oklepaju je število točk, ki so jih cilji prejeli na delavnici), so:

1. **Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti (12)**
2. **Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (10)**
3. **Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost (5)**
4. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (4)
5. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti – vključno z razvojem trajnostnega turizma (2)
6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo (0)
7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (0)

Za spremljanje doseganja ciljev so bili izbrani kazalniki ter opredeljene izhodiščne in ciljne vrednosti, prikazane v spodnji preglednici. Izhodiščne vrednosti večinoma izhajajo iz meritev, opravljenih v okviru priprave OCPS v letu 2026 (štetje prometa, ankete), ciljne vrednosti pa bodo dokončno potrjene v nadaljevanju procesa.

Preglednica 1: Cilji, kazalniki ter izhodiščne in ciljne vrednosti OCPS Občine Grad

CILJ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 100 % do leta 2033 (glede na stanje leta 2026).	4,2 % (2026)	8,4 % (2033)
		Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2033 (glede na stanje leta 2026).	29,5 % (2026)	44,2 % (2033)
Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.	Samostojnost otrok pri poteh v šolo (delež otrok, ki v šolo prihajajo brez	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom in brez spremstva odraslih, za 10 % do leta 2034.	13,1 % (2026)	14,4 % (2034)

CILJ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
	spremstva odraslih).			
Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.	Dostopnost prebivalcev do JPP.	Povečanje deleža prebivalcev z zadovoljivo ali primerno dostopnostjo do JPP (v radiju 500 m) za 10 % do leta 2034 (glede na stanje leta 2026).	27,1 % (2026)	29,8 % (2034)
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 10 % do leta 2034.	44,4 % (2026)	40,0 % (2034)
	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 10 % (za poti do 2 km) do leta 2034.	60,0 % (2026)	54,0 % (2034)
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa.	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva na 3,0 do leta 2032.	2,42 (2026)	3,0 (2032)
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	Delež delovnih migrantov v druge občine.	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine, ki niso sosednje, za 10 % do leta 2034 (glede na stanje leta 2025).	66,1 % (2025)	59,5 % (2034)
Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2034.	63,4 % (2026)	60,2 % (2034)

Poleg navedenih kazalnikov učinka bo občina spremljala tudi kazalnik izvedbe OCPS (delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta, ciljna vrednost 100 % do leta 2031).

3 Ključne ugotovitve analize stanja

Splošni in načrtovalski okvir

Ugotovitve pregleda dokumentacije

Pregled državnih, regionalnih in občinskih dokumentov kaže, da je razvoj prometa v Občini Grad treba usmerjati predvsem v izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti in pogojev za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Državne in regionalne usmeritve dajejo prednost javnemu potniškemu prometu, hoji, kolesarjenju, povezovanju različnih načinov prevoza ter boljšemu izkoristku obstoječe prometne infrastrukture. Za podeželska območja so posebej pomembne tudi prilagodljive oblike prevoza, boljše povezave z večjimi središči ter zagotavljanje mobilnosti prebivalcem, ki nimajo možnosti uporabe osebnega avtomobila.

Na prometne razmere v občini pomembno vplivata razpršena poselitev in gričevnat relief. Občina obsega sedem naselij (Grad, Dolnji Slaveči, Kovačevci, Kruplivnik, Motovilci, Radovci in Vidonci), del poselitve pa je razporejen po dolinah, slemenih in pobočjih, kar otežuje zagotavljanje primerljive dostopnosti za vse prebivalce. Dodaten izziv predstavljajo demografski trendi: število prebivalcev se zmanjšuje, prebivalstvo pa se stara. To povečuje potrebo po dostopnih in

prilagodljivih oblikah prevoza, predvsem za starejše, osebe brez avtomobila in prebivalce bolj oddaljenih delov občine.

Obstoječi prometni sistem temelji predvsem na cestnem prometu in uporabi osebnega avtomobila. Glavno prometno povezavo predstavlja regionalna cesta R3-716 Lemerje–Grad–Kuzma, ki občino povezuje s Puconci in Mursko Soboto proti jugu ter s Kuzmo in širšim obmejnim območjem proti severu. Lokalno cestno omrežje je razvejano, vendar dokumentacija izpostavlja slabše razvit javni potniški promet, manjšo pokritost z avtobusnimi postajališči, nizko pogostost avtobusnih povezav in odsotnost železniške povezave. Posamezni deli naselij Grad in Vidonci nimajo neposrednega dostopa do avtobusnega postajališča, zaradi česar je osebni avtomobil za velik del prebivalstva praktično osnovni način prevoza.

Pomembna pomanjkljivost je tudi omejena infrastruktura za hojo in kolesarjenje. Na večjem delu občine ni posebnih površin za kolesarje, zato dokumentacija kot pomembno razvojno možnost izpostavlja povezovanje kolesarskih poti, njihovo označevanje ter ureditev parkirišč in kolesarnic. Na področju hoje ima občina že pripravljene konkretne projektne podlage. Med njimi je načrtovana ureditev približno 1,45 km dolgega pločnika skozi Motovilce ob lokalni cesti Motovilci–Dolnji Slaveči, ki bi izboljšala varnost pešcev, dostop do avtobusnega postajališča in povezavo z že obstoječimi površinami za pešce.

Za analizo prometnega sistema je pomembno tudi, da mobilnosti Občine Grad ni mogoče obravnavati samo znotraj občinskih meja. Velik del dnevnih poti je povezan z zaposlitvijo, izobraževanjem in storitvami v drugih občinah oziroma v Murski Soboti. Smiselno je zato nadaljnje sodelovanje predvsem s Puconci, Rogašovci, Kuzmo in Gornjimi Petrovci pri razvoju JPP, kolesarskih povezav ter drugih skupnih prometnih rešitev. Starejše raziskave dodatno kažejo na prisotnost dnevnih migracij proti Avstriji, zato je treba pri nadaljnjih analizah upoštevati tudi dostopnost mejnih prehodov in čezmejne prometne tokove.

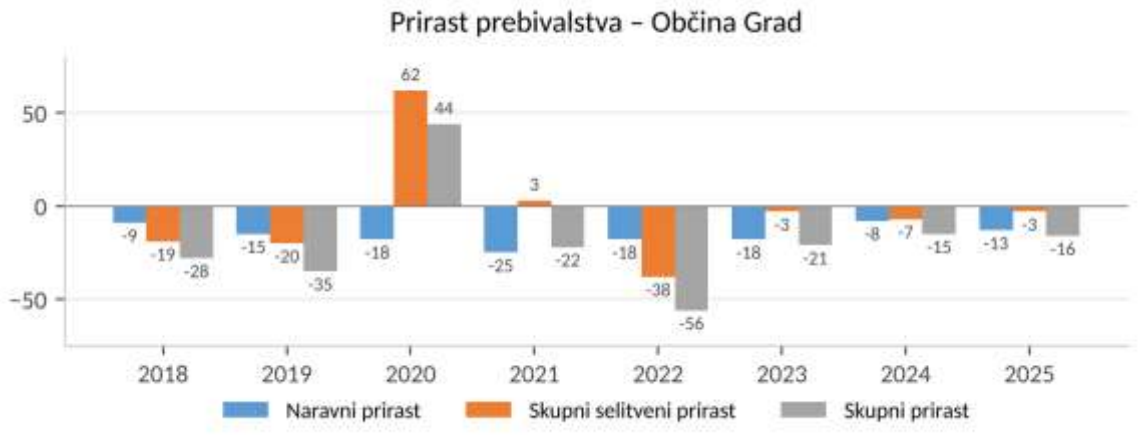
Pregled dokumentacije tako kot ključni izziv Občine Grad izpostavlja zagotavljanje boljše mobilnosti v razpršenem, gričevnatem in demografsko starajočem se podeželskem prostoru. Pri nadaljnjem načrtovanju bo pomembno izboljševanje prometne varnosti in pogojev za hojo znotraj naselij, postopno vzpostavljanje povezane kolesarske infrastrukture, boljša dostopnost avtobusnih postajališč, prilagajanje ponudbe javnega potniškega prometa dejanskim potrebam prebivalcev ter razvoj alternativnih oblik prevoza. Pomemben del rešitev bo moral temeljiti tudi na medobčinskem in čezmejnem povezovanju, saj precejšen del prometnih potreb prebivalcev nastaja zunaj meja občine.

Kakovost bivanja

Izboljšanje kakovosti bivanja je eden temeljnih izzivov večine strategij na lokalni ravni, tako tudi OCPS. Kakovost bivanja sestavlja širok nabor dejavnikov, med katerimi imata pomembno vlogo dostopnost in mobilnost, ki sta posledica urejenosti prostorskega in prometnega sistema. Dostopnost in mobilnost sodita med objektivne dejavnike kakovosti bivanja, med katere spadajo tudi kakovost bivalnega okolja, možnosti in struktura zaposlitev, opremljenost z infrastrukturo za različne potovalne načine in podobno. Obstajajo tudi subjektivni dejavniki kakovosti bivanja, ki v veliki meri izhajajo iz posameznikovega življenjskega sloga (ugodje, sreča, zadovoljstvo). Obe vrsti dejavnikov vplivata na privlačnost občine za bivanje. Izziv OCPS je, da z ukrepi urejanja in

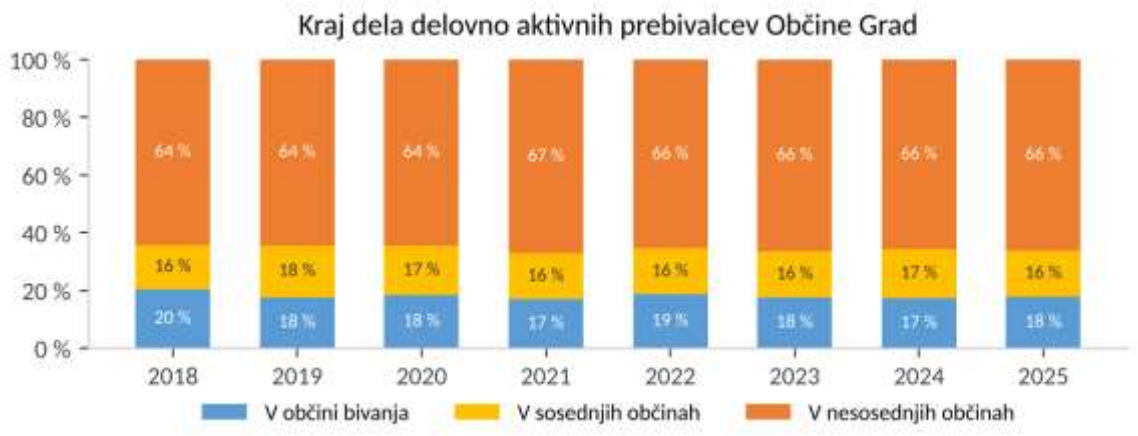
upravljanja prometa prispeva k dvigu kakovosti bivanja ter s tem k ublažitvi trendov upadanja in izseljevanja prebivalstva.

Podatki za Občino Grad kažejo na izrazit upad števila prebivalcev. Število se je zmanjšalo z 2.105 (1. 1. 2018) na 1.969 (1. 1. 2025), torej za 136 prebivalcev oziroma 6,5 %, kar je največji upad med štirimi obravnavanimi goričkimi občinami (Cankova, Grad, Kuzma, Rogašovci). Naravni prirast je bil negativen v vseh letih obravnavanega obdobja (povprečno −15,5 letno, skupaj −124), negativen pa je bil v šestih od osmih let tudi selitveni prirast; izjemi sta bili leti 2020 (+62) in 2021 (+3). Občina se torej sooča s hkratnim primanjkljajem rojstev in izseljevanjem. Gostota naseljenosti se je zmanjšala s 56,3 na 53,5 prebivalca na km^2 (2024), kar je približno polovica slovenskega povprečja; redka in upadajoča poselitev otežuje zagotavljanje kakovostnega javnega prevoza.



Grafikon 1: Prirast prebivalstva v Občini Grad med letoma 2018 in 2025 (vir: SURS, SiStat)

Stopnja delovne aktivnosti (delež delovno aktivnih med prebivalci, starimi 15–64 let) se je povečala s 44,8 % (2018) na 49,1 % (2025), kar je še vedno precej manj od slovenskega povprečja (okoli 70 %). Leta 2025 je imela občina 566 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov). V domači občini jih dela le 18 %, v sosednjih občinah (Kuzma, Rogašovci, Puconci, Gornji Petrovci) 16 %, kar 66 % pa v nesosednjih občinah. Daleč najpomembnejši cilj delovnih poti je Murska Sobota (37 %), sledijo Ljubljana (7 %), Gornja Radgona (6 %) in Kuzma (6 %). Prebivalci, ki se dnevno vozijo na delo v Avstrijo in na Madžarsko, v podatkih niso zajeti, zato je dejanski delež delovnih migrantov verjetno še višji. Večina delovnih poti je predolga za hojo, zato so za zmanjšanje uporabe osebnega avtomobila ključni kakovostne javne povezave z Mursko Soboto, souporaba avtomobilov ter na krajših razdaljah kolesarjenje z električnimi kolesi.

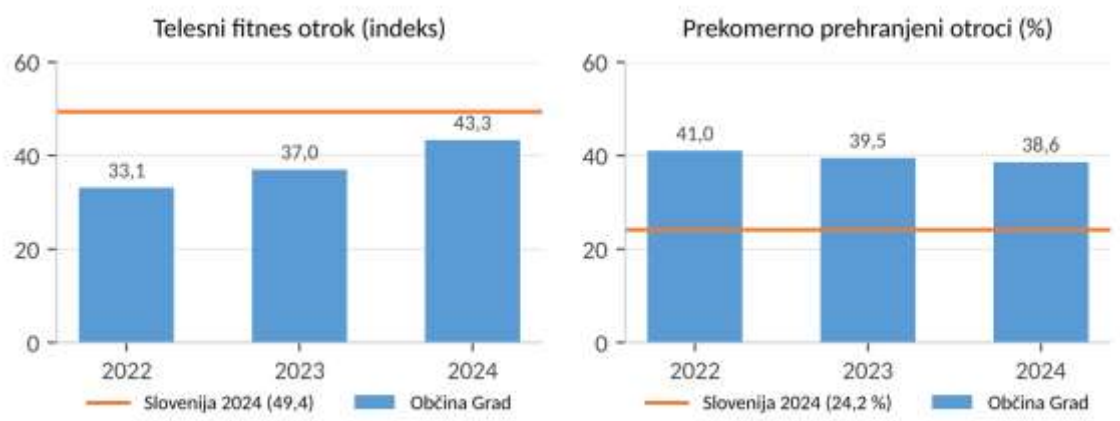


Grafikon 2: Kraj dela delovno aktivnih prebivalcev Občine Grad 2018–2025 (vir: SURS, tabela 0723405S)

Slabšanje zdravja, še posebej mladih

Pomurska regija je že desetletja najmanj razvita regija v Sloveniji z najslabšimi zdravstvenimi kazalci. Najpogostejši vzroki obolevnosti in umrljivosti so krvno-žilne in rakave bolezni, ki predstavljajo vzrok za dve tretjini vseh smrti. Zelo pomemben dejavnik zdravja je tudi življenjski slog, ki je lahko dejavnik tveganja za razvoj bolezni ali pa varovalni dejavnik, ki krepi zdravje. Prebivalci Pomurja izstopajo z nezdravim življenjskim slogom, predvsem na področju prehrane in gibanja. Slednje je tesno povezano z mobilnostjo, saj je mogoče z aktivnim načinom mobilnosti zadostiti dnevnim gibalnim priporočilom zdravstvene stroke.

Zdravstveni kazalci so posebej zaskrbljujoči pri osnovnošolskih otrocih, starih med 6 in 14 let. Telesni fitnes otrok opisuje, kakšen delež otrok dosega ustrezno raven gibalne učinkovitosti (mišična in aerobna vzdržljivost, mišična moč in gibljivost). V Občini Grad je pod slovenskim povprečjem, vendar se je v zadnjih letih izboljšal: indeks je leta 2022 znašal 33,1, leta 2023 37,0 in leta 2024 43,3 (Slovenija 49,4; Pomurska regija 45,7). Ker gre za majhno število otrok, bo trend treba potrditi s podatki naslednjih let. Neustrezno je tudi stanje na področju prekomerne prehranjenosti otrok: leta 2024 je bilo prekomerno prehranjenih 38,6 % otrok in mladostnikov, kar je statistično značilno več od slovenskega (24,2 %) in pomurskega povprečja (29,9 %). Prekomerno prehranjen je tako več kot vsak tretji šolski otrok v občini.



Grafikon 3: Telesni fitnes in prekomerna prehranjenost otrok (6–14 let) v Občini Grad (vir: NIJZ, Zdravje v občini 2024–2026)

Nezdrav življenjski slog se kaže tudi pri odraslih: prekomerno prehranjenih je 66,2 % odraslih (Slovenija 59,8 %), pogostejši so prejemniki zdravil zaradi povišanega krvnega tlaka (27,3 proti 22,5 na 100 prebivalcev) in bolnišnične obravnave zaradi možganske kapi, splošna umrljivost (1.384 na 100.000 prebivalcev) pa je statistično značilno višja od slovenske (913). Ugodno je, da je občina tiho bivalno okolje (kazalnik hrupnega okolja 23,2 %, Slovenija 29,3 %). Nizka gibalna učinkovitost in visok delež prekomerno prehranjenih otrok sta pomembna razloga, da OCPS posebno pozornost nameni varnim šolskim potem ter spodbujanju hoje in kolesarjenja v šolo, saj lahko otroci z aktivno potjo opravijo pomemben del priporočene dnevne telesne dejavnosti.

Staranje prebivalstva

Pomemben izziv predstavlja staranje prebivalstva, kar ponazarja indeks staranja, ki izraža razmerje med prebivalci, starimi 65 let ali več, in mlajšimi od 15 let. Občina Grad ima med štirimi obravnavanimi goričkimi občinami najstarejše prebivalstvo. Indeks staranja je v celotnem obdobju presegal 200 (210,6 leta 2018 in 204,8 leta 2025), kar pomeni, da na vsakega prebivalca, mlajšega od 15 let, živita več kot dva prebivalca, stara 65 let ali več. Leta 2023 je znašal 207,7, kar je bistveno več od državnega (142,2) in regionalnega povprečja (189,9). Povprečna starost se je povečala s 46,0 (2018) na 47,4 leta (2025) in je višja od pomurskega (46,4) in slovenskega povprečja (44,0).

Indeks staranja se v obdobju ni povečeval, ker se je ob naraščanju deleža starejših (65+ let: s 23,5 % na 26,2 %) nekoliko povečal tudi delež mladih (0–14 let: z 11,2 % na 12,6 %), zmanjšal pa se je delež prebivalcev v delovni starosti (s 65,3 % na 61,2 %). Visok delež starejših pomeni, da je velik del prebivalcev odvisen od varnih površin za pešce, dostopnih postajališč in prilagojenih oblik javnega prevoza. Kljub staranju mladi še vedno predstavljajo pomemben del prebivalstva, zato so pomembne tudi varne šolske poti. Visok indeks staranja poudarja potrebo po rešitvah, ki vključujejo medgeneracijsko sodelovanje, izboljšanje dostopnosti storitev za starejše in prilagoditev infrastrukture demografskim spremembam.



Grafikon 4: Povprečna starost in indeks staranja v Občini Grad, stanje 1. 1. (vir: SURS, SiStat)

Pomanjkljiva integracija prostorskega in prometnega načrtovanja

Načrtovalska praksa na državni in lokalni ravni v Sloveniji se, sočasno z intenzivnim razvojem motorizacije, večinoma podreja prostorskim zahtevam cestnega motornega prometa in prilagaja prostorsko strukturo in posege v prostor osebnemu avtomobilu. To praviloma neugodno vpliva na kakovost bivanja v naseljih. Trajnostna smer razvoja prometnega sistema, ki jo prinaša OCPS, poskuša takšno prakso preseči in spodbujati prostorski in prometni razvoj, ki temeljita na alternativah osebnemu motornemu prometu.

Pomemben del načrtovanja prometa na lokalni ravni vsebujejo prostorski načrti občin. Analize, izvedene v EU projektu MAX, so pokazale, da potencial prostorskih aktov za urejanje prometa na lokalni ravni v Sloveniji ni izkoriščen. Nekateri izmed planskih instrumentov, ki bi lahko izboljšali učinkovitost prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa, so:

- **Integracija prometnega in prostorskega planiranja** – prof. Rye je v analizi za Slovenijo ugotavljal: »Najprej se opravi načrtovanje rabe prostora, medtem ko se promet obravnava kot dodatek, ki služi novim razvojnim območjem. Proces mora biti bolj integriran, tako da se bo načrtovanje rabe prostora bolj odzivalo na prometno ponudbo in vozlišča.« (Rye, 2009).
- **Parkirni standardi** – namesto zgolj minimalnih parkirnih standardov nekatera mesta določajo tudi maksimalno število parkirnih mest v občutljivejših delih naselij.
- **Celovite presoje vplivov na promet** – presoje, ki vključujejo celoten nabor prevoznih sredstev in ne le osebnega motornega prometa, imajo velik potencial za zagotavljanje dostopnosti večjih generatorjev prometa z vsemi prometnimi načini.
- **Standardi dostopnosti z JPP** – z natančno opredeljeno zahtevano dostopnostjo novogradnje z JPP (oddaljenost do postajališča in frekvenca voženj) je mogoče preseči razkorak med načelnimi usmeritvami in izvedbo.
- **Zagotavljanje dostopa z nemotoriziranimi potovalnimi načini** – hoja in kolesarjenje sta na izvedbeni ravni pogosto zapostavljena, zato jima je treba zagotoviti vlogo, ki jima v sodobnem prometnem načrtovanju pripada.

Občina Grad ima sprejet Občinski prostorski načrt (OPN Grad, Uradne objave Občine Grad, št. 5/17), ki med cilji navaja prenovo in izgradnjo pešpoti in kolesarskih poti, umirjanje prometa skozi naselja, ureditev križišč regionalne in lokalnih cest ter večjo prometno varnost. Usmeritve so torej že zapisane, vendar po ugotovitvah samoocene OPN ni glavno vodilo pri vsakodnevnem delovanju občinske uprave, ukrepi pa nastajajo sproti, predvsem kot odziv na potrebe na terenu in odprte razpise. Terenski ogledi kažejo, da je središče Grada, kjer so na majhnem območju zgoščeni šola, vrtec, občina, ambulanta, pošta, cerkev, Vulkanija in grad, urejeno pretežno za motorni promet (velike asfaltne površine za parkiranje, ozki pločniki ali pločniki le na eni strani ceste), prometna ureditev pa ponekod ne sledi razvoju poselitve (npr. neustrezno postavljeni znaki za začetek in konec naselja, zaradi katerih ob novih hišah še velja hitrost izven naselja). OCPS mora zato več poudarka posvetiti prostorskemu načrtovanju in večji integraciji zgoraj naštetih praks v načrtovalske procese v občini, občina pa naj od projektantov in investitorjev dosledno zahteva enakovredno obravnavo dostopnosti peš, s kolesom in z javnim prevozom.



a) Grad – velike parkirne površine pri javnih stavbah v središču



b) Grad – parkirišče z mesti za invalide in polnilnico (primer dobre prakse)

Slika 1: Urejanje prostora v središču Grada je usmerjeno predvsem v motorni promet (vir: terenski ogledi OCPS, 2026)

Stroški in investicije na področju prometa

V obdobju 2023–2025 je Občina Grad na področju prometa (področje 13 – Promet, prometna infrastruktura in komunikacije) porabila skupaj 1.511.878 €, v povprečju okoli 504.000 € letno. Sredstva so bila večinoma namenjena tekočemu vzdrževanju občinskih in lokalnih cest (743.906 €) ter investicijam in investicijskemu vzdrževanju javnih poti in cestne infrastrukture po vaseh (717.959 €), kar skupaj predstavlja 97 % vseh sredstev za promet. Obseg investicij se med leti močno spreminja: v letu 2023 je bilo za investicije v ceste realiziranih 532.605 €, v letu 2024 le 29.912 €, v letu 2025 pa 155.442 €. Sredstva za tekoče vzdrževanje cest so se po letu 2023 (365.200 €) znižala na okoli 170.000 € v letu 2025.

Na podprogramu ukrepi trajnostne mobilnosti v obravnavanem obdobju ni bilo ne načrtovanih ne porabljenih sredstev, kar pomeni, da občina iz proračuna ni neposredno financirala ukrepov za hojo, kolesarjenje ali javni potniški promet. Realizacija proračuna za promet je bila v letih 2023 (96 %) in 2024 (90 %) visoka, v letu 2025 pa se je znižala na 56 %, predvsem zaradi nižje izvedbe investicij v javne poti po vaseh. V povprečju obdobja je znašala 81 %.

Preglednica 2: Realizacija proračuna na področju prometa po namenih porabe (v €) – Občina Grad 2023–2025

Namen porabe	2023	2024	2025	Skupaj 2023–2025	Delež
Tekoče vzdrževanje cest	365.200	208.879	169.827	743.906	49 %
Investicije in investicijsko vzdrževanje cest	532.605	29.912	155.442	717.959	47 %
Javna razsvetljava	20.282	12.539	5.650	38.471	3 %
Urejanje prometa, varnost, mobilnost	5.789	4.175	1.578	11.542	1 %
Ukrepi trajnostne mobilnosti	0	0	0	0	0 %
Skupaj	**923.876**	**255.505**	**332.497**	**1.511.878**	**100 %**



Grafikon 5: Realizacija proračuna na področju prometa po namenih – Občina Grad 2023–2025 (vir: Občina Grad)

Na področju javnega prevoza občina zagotavlja in financira osnovnošolske prevoze učencev v OŠ Grad, za katere je v letih 2023–2025 namenila povprečno 77.152 € letno (približno 39 € na prebivalca). Izdatki so primerljivi z izdatki precej večje Občine Križevci (okoli 100.000 € letno), kar je posledica razpršene poselitve in dolgih razvozov. Skupaj s šolskimi prevozi je občina v treh letih za promet in mobilnost namenila 1.743.333 €, od tega šolski prevozi predstavljajo 13 %.

Spremljanje stanja na področju mobilnosti

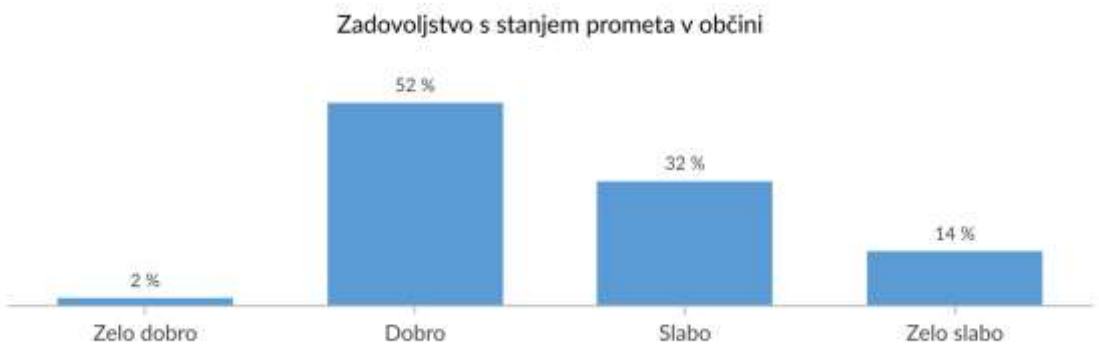
Naloga OCPS je, da vzpostavi sistem spremljanja stanja na področju prometa, v katerega vključi obvezne kazalnike nacionalne ravni ter dodatni nabor kazalnikov, s katerim bo občina spremljala spremembe na področju vseh sedmih nacionalnih ciljev ter zadanih prioritet ukrepanja. Samoocena je pokazala, da občina nima lastnih zmogljivosti za obsežnejše zbiranje in analizo prometnih podatkov, spremljanje pa doslej ni bilo sistematično. Dobro izhodišče predstavljajo trije stalni prikazovalniki hitrosti z neprekinjenimi podatki od leta 2023, v okviru priprave OCPS pa so bili prvič izvedeni štetje prometa, ankete o poteh v šolo in na delo ter anketa za prebivalce, izračunani pa so bili tudi kazalniki dostopnosti JPP in prometne varnosti. Za uresničevanje ciljev OCPS je pomembno, da občina sredstva za promet načrtuje in spremlja ločeno po namenih (vzdrževanje, investicije v ceste, prometna varnost, trajnostna mobilnost) ter da meritve redno ponavlja po enaki metodologiji.

Kadrovske omejitve v občinski upravi

Občina si zaradi svoje majhnosti ne more privoščiti večje občinske uprave. Uprava je enotna, brez ločenih oddelkov za promet in prostor; s prometom se neposredno ukvarja pet oseb (vključno z županjo), koncept celostnega prometnega načrtovanja pa po navedbah občine poznajo vsi zaposleni. Zmogljivosti za celovito obravnavo prometnega sistema ter za pripravo in vodenje investicij so kljub temu omejene, kar se odraža tudi v nihanju obsega in realizacije investicij. Rešitve vključujejo intenzivnejše sodelovanje s kadri sosednjih goričkih občin in na regionalni ravni (npr. Pomurski center mobilnosti), skupno prijavljanje na razpise ter na strategiji temelječe podrobnejše usmeritve in zahtevnejše pogoje pri oddaji del zunanjim izvajalcem, predvsem načrtovalcem in projektantom.

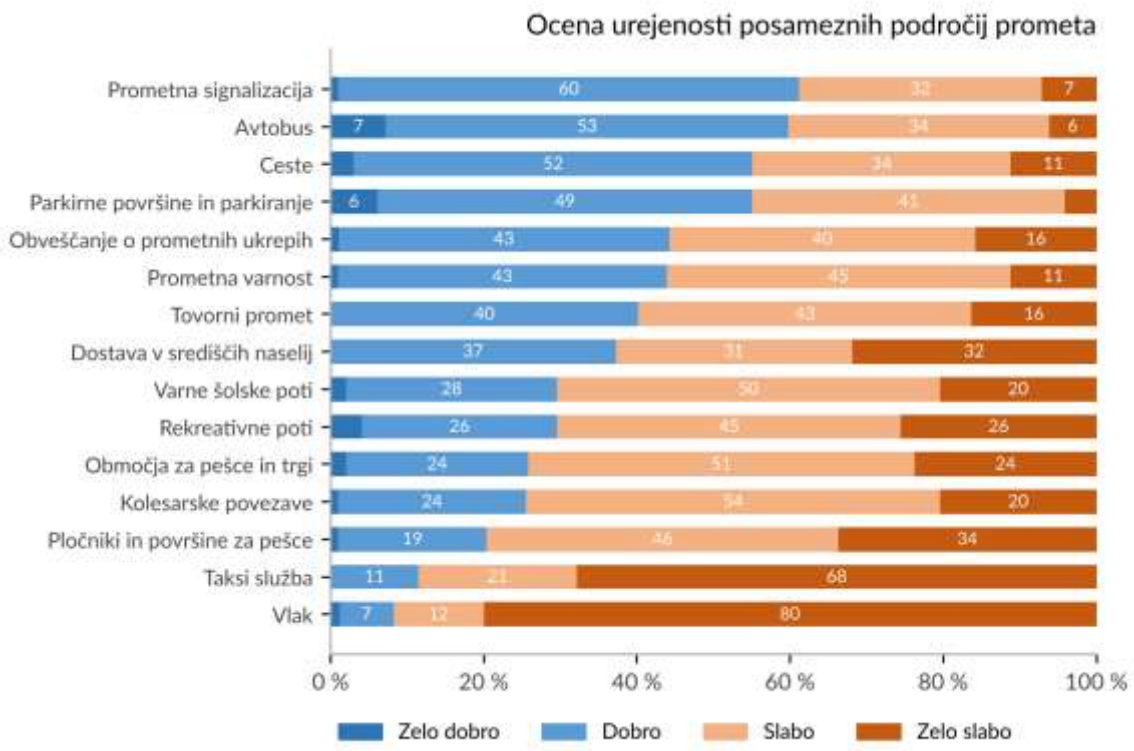
Deljeno zadovoljstvo prebivalcev glede stanja prometa v občini

Anketo za prebivalce Občine Grad, ki je potekala od 4. septembra do 3. oktobra 2026, je izpolnilo 100 prebivalcev. Glede splošnega stanja prometa v občini so prebivalci deljenega mnenja. Nekaj več kot polovica (54 %) jih stanje ocenjuje kot dobro ali zelo dobro, kar 46 % pa je nezadovoljnih, 32 % jih stanje ocenjuje kot slabo, 14 % pa kot zelo slabo. Povprečna ocena zadovoljstva na 4-stopenjski lestvici znaša 2,42, kar predstavlja izhodiščno vrednost za spremljanje zadovoljstva prebivalcev v prihodnje.



Grafikon 6: Zadovoljstvo prebivalcev s stanjem prometa v občini – Občina Grad 2026

Ocene posameznih področij urejanja prometa so pretežno negativne. Izmed petnajstih področij so jih prebivalci več kot polovico pozitivno ocenili le štiri: prometno signalizacijo (61 % pozitivnih ocen), avtobus (60 %), parkirne površine in parkiranje (55 %) ter ceste (55 %). Najslabše sta ocenjena vlak (92 % negativnih ocen), saj železniške povezave v občini ni, in taksi služba (89 %). Med področji, ki jih lahko občina neposredno izboljšuje, so najslabše ocenjeni pločniki in površine za pešce (80 % negativnih ocen), sledijo kolesarske povezave ter območja za pešce in trgi (po 74 %) ter rekreativne poti in varne šolske poti (po 70 %). Več kot polovica prebivalcev negativno ocenjuje tudi prometno varnost in obveščanje o prometnih ukrepih (po 56 %).



Grafikon 7: Ocena urejenosti posameznih področij prometa po mnenju prebivalcev (delež ocen) – Občina Grad 2026

Pogoji za kolesarjenje so bili v celoti ocenjeni slabše od pogojev za hojo, vendar sta oba potovalna načina ocenjena pod sredino lestvice. Kolesarjenje je prejelo povprečno oceno 2,4, hoja pa 2,9 na 6-stopenjski ocenjevalni lestvici. Pri kolesarjenju sta najslabše ocenjeni trditvi, da je kolesarskih stez dovolj (1,8) in da je kolesarska mreža neprekinjena in direktna (1,9). Tudi pri hoji je najslabše ocenjena neprekinjenost in direktnost povezav za pešce (2,3), najbolje pa strpnost ostalih udeležencev do pešcev (3,3). Prebivalci torej težav pri hoji ne pripisujejo toliko vedenju voznikov, temveč predvsem pomanjkanju in nepovezanosti površin za pešce.



Grafikon 8: Ocena pogojev za kolesarjenje v občini po mnenju prebivalcev – Občina Grad 2026



Grafikon 9: Ocena pogojev za hojo v občini po mnenju prebivalcev – Občina Grad 2026

Prebivalci želijo predvsem več pločnikov in varnih peš povezav

Prebivalci so v okviru ankete podali številne pobude za ukrepanje, navedli so ključne izzive na področju prometa in njihove lokacije ter izboljšave, ki bi jih po njihovem mnenju v občini uvedli najprej. Na vsaj eno od obeh vprašanj je smiselno odgovorilo 77 anketirancev. Na prvem mestu je potreba po izgradnji pločnikov in peš povezav, ki jo je izpostavilo več kot polovica anketirancev, sledita urejanje kolesarskih povezav in obnova cest. Najpomembnejše pobude za ukrepanje so:

- **Izgradnja pločnikov, prehodov za pešce in peš povezav** (60 % anketirancev) – pločniki ob glavnih cestah skozi strnjena naselja (Motovilci, Grad, Dolnji Slaveči), označeni prehodi za pešce ter urejene peš in pohodne poti s klopmi.
- **Ureditev kolesarskih povezav** (47 %) – povezana kolesarska mreža med naselji in ključnimi cilji, povezave z Avstrijo ter poti, zanimive tudi za turizem.
- **Rekonstrukcija, urejanje in vzdrževanje cest** (40 %) – asfaltiranje makadamskih cest, obnova dotrajanih vaških cest, bankine, jarki, odstranjevanje zarasti in razširitev ozkih mostov v središču Grada.
- **Umirjanje prometa in nadzor hitrosti** (26 %) – radarji, ležeči policaji in cestni otoki, zlasti v Dolnjih Slavečih in Motovilcih, ter umik tranzitnih tovornih vozil z občinskih cest.
- **Varne šolske poti in varnost otrok** (14 %) – prometni režim v okolici šole in vrtca, varen prehod za pešce pred mostom, poti, po katerih bi otroci lahko v šolo prihajali peš ali s kolesom.
- **Izboljšanje javnega prevoza in postajališč** (10 %) – boljše povezave (npr. Dolnji Slaveči–Sv. Jurij–Rogašovci), prevoz s kombijem do javnih ustanov za starejše ter umik avtobusov iz središča Grada.



Grafikon 10: Pobude prebivalcev za ukrepanje po vsebinskih sklopih – Občina Grad 2026

Najpogosteje izpostavljene lokacije so Dolnji Slaveči (regionalna cesta skozi razpotegnjeno naselje brez pločnikov, manjkajoč prehod za pešce pri gasilskem domu in pokopališču, prehitra vožnja), Motovilci (pločnik in umirjanje prometa) ter povezava Grad–Beli križ–Kruplivnik. V središču Grada so prebivalci izpostavili okolico šole in pošte, ozke mostove (tudi most pri lekarni) in parkiranje ob cesti, izpostavljeni pa so bili še Pörga, serpentina, odsek od Grada proti Platani in pločnik v smeri proti Kuzmi.

Pobude prebivalcev potrjujejo tudi izzivi, ki so jih na javni razpravi 23. septembra 2026 evidentirali in prioritizirali predstavniki šestih od sedmih vasi in občinski svetniki. Na ravni celotne občine se ponavljajo pomanjkanje pločnikov in varnih površin za pešce skozi naselja, pomanjkanje varnih in povezanih kolesarskih povezav, previsoke hitrosti, nevarna in nepregledna križišča, preozka vozišča in mostovi, dotrajane ceste in plazovita območja ob njih, manjkajoči prehodi za pešce ter neustrezno urejena avtobusna postajališča.

Preglednica 3: Prioritetni izzivi po vaseh, kot so jih izpostavili vaški koordinatorji in občinski svetniki (javna razprava, 23. 9. 2026)

Vas	Prioritetni izzivi
Grad	Nevarno križišče ob vstopu v središče iz smeri serpentin (preozek most, neupoštevanje hitrosti). Poškodovano cestišče in pločnik ter manjkajoča kolesarska steza v smeri Motovilcev. Manjkajoči pločnik in neupoštevanje hitrosti v središču Grada.
Dolnji Slaveči	Glavna cesta skozi naselje: manjka pločnik, neupoštevanje omejitev hitrosti, obnova asfalta, postajališča. Dokončna ureditev ceste iz smeri Svetega Jurija. Obnova ceste na meji občine z ureditvijo javne razsvetljave.
Kruplivnik	Nevarno križišče pri Belem križu. Nevaren odsek na meji z Motovilci (neupoštevanje omejitve hitrosti). Nevaren odsek v naselju (neupoštevanje omejitve hitrosti).
Kovačevci	Nevaren odsek in plazovito območje pred gostilno. Ureditev pri športnem centru (omejitev hitrosti, prehod za pešce do parkirišča). Sesedanje ceste proti Poznanovcem.
Vidonci	Obnova ceste z označitvijo kolesarske poti skozi celo naselje. Asfaltiranje makadamske povezovalne ceste. Neupoštevanje omejitve hitrosti na cesti proti Otovcem.
Motovilci	Manjkajoči pločnik skozi celotno strnjeno naselje. Neupoštevanje hitrosti – potrebno umirjanje prometa. Manjkajoča kolesarska steza.
Radovci	Glavna cesta na meji s Kruplivnikom (hitrost, manjkajoča kolesarska pot). Neustrezna avtobusna postajališča.

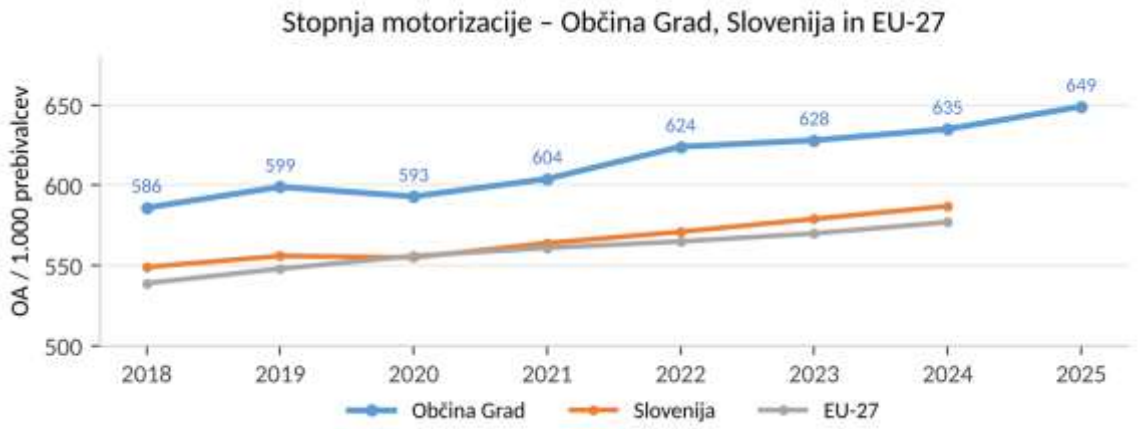
Vas	Prioritetni izzivi
	Manjkajoča prometna signalizacija (znaki STOP, prehodi za pešce).

Stanje prometnega sistema

Rast motorizacije

Lastništvo osebnih avtomobilov ali stopnjo motorizacije izražamo s številom osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev. Lastništvo osebnih avtomobilov je tesno povezano z uporabo osebnih vozil. V Sloveniji je stopnja motorizacije med letoma 2018 in 2024 narasla s 549 na 587 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, s čimer ves čas presega evropsko povprečje (EU-27 leta 2024: 577).

V Občini Grad je bila stopnja motorizacije v celotnem obdobju 2018–2024 nad državnim in evropskim povprečjem. Leta 2024 je znašala 635, leta 2025 pa se je povečala na 649 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev, kar pomeni, da na vsake tri prebivalce prideta skoraj dva osebna avtomobila. Število osebnih avtomobilov se je med letoma 2018 in 2025 povečalo za 4 % (s 1.216 na 1.267), število prebivalcev pa zmanjšalo za 7 %. Manjše in starajoče se prebivalstvo torej ohranja visoko lastništvo avtomobilov, kar kaže na veliko odvisnost od osebnega avtomobila pri vsakodnevnih poteh. V intervjujih je bilo izpostavljeno, da ima v nekaterih naseljih (npr. Motovilci) praktično vsaka odrasla oseba svoj avtomobil in da na uporabo avtomobila vpliva tudi veliko število prebivalcev, zaposlenih v Avstriji.



Grafikon 11: Stopnja motorizacije – Občina Grad, Slovenija in EU-27 (vir: SURS; Evropska komisija, EU Transport in figures 2026)

Z visoko stopnjo motorizacije so povezani tudi stroški mobilnosti. Slovenija je na vrhu evropskih držav glede deleža izdatkov gospodinjstev za osebno mobilnost. Gospodinjstva so v letu 2021 porabila 17 % sredstev za osebno mobilnost (10 % za delovanje in 6 % za nakup vozil), le nekaj več kot 0,5 % pa za javni prevoz. Stanje jasno kaže na enostransko razvitost prometnega sistema, v katerem prevladuje individualni motorni promet in je podhranjen javni prevoz.

Prometna varnost

Prometna varnost v Občini Grad ni kritična, vendar promet še vedno zahteva svoj davek. V obdobju 2022–2025 je policija na območju občine obravnavala 23 prometnih nesreč, v povprečju slabih 6

nesreč na leto. Največ jih je bilo leta 2022 (8), nato je število upadalo do najnižje ravni v letu 2024 (3), leta 2025 pa je ponovno naraslo na 7. Povprečje zadnjih treh let (2023–2025) je 5 nesreč letno s povprečno 7 udeleženci. Nesreč s smrtnim izidom v obravnavanem obdobju ni bilo. Tri četrtine nesreč (74 %) se je končalo z materialno škodo, v petih (22 %) so bili udeleženci lažje poškodovani, v eni (4 %) pa hudo.



Grafikon 12: Število prometnih nesreč po resnosti posledic v Občini Grad 2022–2025 (vir: Policija, AVP)

Več nesreč se zgodi izven naselij (57 %) kot v naseljih (43 %). Po območjih naselij jih je največ v Radovcih (7), sledita Grad (4) in Motovilci (3). Na regionalni cesti Lemerje–Grad–Kuzma se je zgodilo 8 nesreč (35 %), na lokalni cesti Topolovci–Kuzma pa 5 (22 %). Prometna varnost je v veliki meri vezana na lokalno cestno omrežje, na lokalnih cestah in javnih poteh se je zgodilo 65 % nesreč, med njimi pet od šestih nesreč s poškodovanimi. Najpogostejša vzroka sta nepravilna stran oziroma smer vožnje (39 %) in neprilagojena hitrost (35 %). Izstopa vpliv razmer na vozišču, polovica nesreč se je zgodila na mokrem, zasneženem ali drugače spolzkem vozišču, kar je povezano z razgibanim reliefom in vijugastimi cestami. Povzročitelj je bil pod vplivom alkohola v 13 % nesreč (Slovenija 8,2 %). Nesreč s pešci v obdobju ni bilo, junija 2025 pa se je v Vidoncih zgodila nesreča voznika kolesa s pomožnim motorjem. Zaradi rasti kolesarskega turizma bo varnost kolesarjev treba posebej spremljati.

Preglednica 4: Prometne nesreče po resnosti posledic, kraju in udeležencih, Občina Grad 2022–2025

Značilnost	2022	2023	2024	2025	Skupaj
Vse prometne nesreče	8	5	3	7	23
– z materialno škodo	6	4	2	5	17
– z lažjo telesno poškodbo	2	1	1	1	5
– s hudo telesno poškodbo	0	0	0	1	1
– s smrtnim izidom	0	0	0	0	0
Število udeležencev	12	9	3	8	32
Nesreče z udeležbo pešcev	0	0	0	0	0
Nesreče z udeležbo kolesarjev	0	0	0	1	1
Povzročitelj pod vplivom alkohola	0	2	0	1	3

Izhodiščne vrednosti kazalnika Število in tipi prometnih nesreč, izračunane kot povprečje let 2023–2025, so: 5,0 vseh nesreč letno, od tega 2,0 v naselju in 3,0 izven naselja, 0,3 nesreče s hudo poškodovanimi in 1,0 z lažje poškodovanimi. Predlagane ciljne vrednosti sledijo viziji nič (nič

smrtnih žrtev in hudo poškodovanih ter nič nesreč s pešci in kolesarji) in zmanjšanju števila vseh nesreč za 30 % do leta 2032.

Hitrost motornega prometa v naseljih

Hitrost motornega prometa je eden ključnih dejavnikov prometne varnosti. Neprilagojena hitrost skozi naselja hkrati zmanjšuje občutek varnosti, odvrača od hoje in kolesarjenja ter slabša kakovost bivanja ob cestah. V Občini Grad so stalno nameščene tri preventivne radarske table (dve v naselju Grad – pri hišni številki Grad 164 in pri cerkvi – ter ena v Motovilcih), na vseh je hitrost omejena na 50 km/h, podatki pa so na voljo od januarja 2023.

V naselju Grad so povprečne hitrosti nižje od omejitve (41 oziroma 43 km/h), hitrost V85 pa je z 51 oziroma 52 km/h na meji predpisane omejitve; omejitev je leta 2025 prekoračilo 23 % prevozov pri Grad 164 in 26 % pri cerkvi. Bistveno slabše so razmere v Motovilcih, kjer je povprečna hitrost 49 km/h, V85 57 km/h, omejitev pa prekorači skoraj vsak drugi voznik (48 %), za več kot 10 km/h pa 12 % voznikov. Prikazovalniki beležijo tudi skrajne prekoračitve, najvišja izmerjena hitrost je znašala 136 km/h (pri cerkvi, april 2026), pri cerkvi pa je bilo leta 2025 povprečno 13 prevozov na dan s hitrostjo nad 70 km/h. Stanje se med leti ni bistveno spremenilo (v Motovilcih se je delež prekoračitev znižal z 52 % na 48 %), kar kaže, da je preventivni učinek prikazovalnikov dosegel svoj domet in da bodo za nadaljnje zniževanje hitrosti potrebni fizični ukrepi umirjanja prometa, ureditev vstopov v naselja in ciljani nadzor.



Grafikon 13: Delež prevozov nad omejitvijo hitrosti na prikazovalnikih hitrosti v Občini Grad (vir: poročila MHP50)

Preglednica 5: Predlog izhodiščne in ciljne vrednosti kazalnika Hitrost motornega prometa – Občina Grad

Merilno mesto	Povp. hitrost (2025)	V85 (2025)	Delež nad 50 km/h – izhodišče (2024)	Ciljna vrednost (2031)
Grad 164	41 km/h	51 km/h	22,6 %	15,8 %
Grad – pri cerkvi	43 km/h	52 km/h	25,0 %	17,5 %
Motovilci 21	49 km/h	57 km/h	50,1 %	35,1 %
Skupaj vsa merilna mesta			**29,1 %**	**20,4 %**

Terenski ogledi so poleg previsokih hitrosti potrdili več nevarnih in nepreglednih točk na cestnem omrežju: križišča ob vstopu v središče Grada iz smeri serpentin oziroma Pörge, pri Belem križu, pri Platani ter pri trgovini in krožišču v Gradu, ozke in dotrajane mostove (most proti šoli in občinski stavbi, mostovi čez Beznovski potok, most proti Vulkaniji) ter neustrezno postavljene znake za

začetek in konec naselij. Znaki za omejitev hitrosti (npr. 40 km/h v Pörgi) niso podprti s fizičnimi ukrepi.



a) Grad – ozek most proti šoli in občinski stavbi



b) Grad – nepregledno križišče pri Platani



c) Motovilci – nepregleden ovinek brez pločnika in umirjanja prometa



d) Kruplivnik – križišče pri Belem križu z omejenim pregledom

Slika 2: Nevarne in nepregledne točke na cestnem omrežju Občine Grad (vir: terenski ogledi OCPS, 2026)

Načrti šolskih poti

OŠ Grad (140 učencev v šolskem letu 2026/27, šolski okoliš obsega vseh sedem naselij občine) ima izdelan dokument »Načrt šolskih poti OŠ Grad« (september 2026), ki je pripravljen na podlagi Smernic za šolske poti Javne agencije RS za varnost prometa. Dokument je po vsebini še delovni osnutek: manjkata analiza stanja (poročilo policije, analiza ankete, kritične točke) in časovnica razvozov, podatki o načinu prihoda pa niso usklajeni z anketo OCPS. Najbolj uporaben del je podroben fotografski pregled postajališč šolskega prevoza z zahtevami za njihovo označitev, poimenovanje in umestitev v vozni red.

Kot najvarnejša šolska pot je v načrtu označen obnovljen pločnik ob igrišču do cerkve (približno 350 m, z javno razsvetljavo), kot nevaren pa odsek regionalne ceste od cerkve do občinske stavbe brez pločnika z mostom na glavnem peš dostopu do šole, vrtca in občine ter odsek od občinske stavbe do Glažarjevega mostu (Pörga), za katerega načrt predlaga uvedbo šolskega prevoza. Grafično je obdelano le središče Grada; poti v drugih naseljih, iz katerih prihaja večina učencev, in dostopi do postajališč niso obravnavani, nevarni odseki pa nimajo opredeljenih ukrepov, nosilcev in rokov. Intervjuji in terenski ogledi so dodatno izpostavili kritične točke v Motovilcih,

Dolnjih Slavečih, Radovcih, Vidoncih in na povezavi Grad–Beli križ–Kruplivnik. Za dve ključni točki sta že pripravljena projekta (pločnik skozi Motovilce in sanacija mostov na cesti Grad–Kuzma), kar je dobro izhodišče za akcijski načrt OCPS.

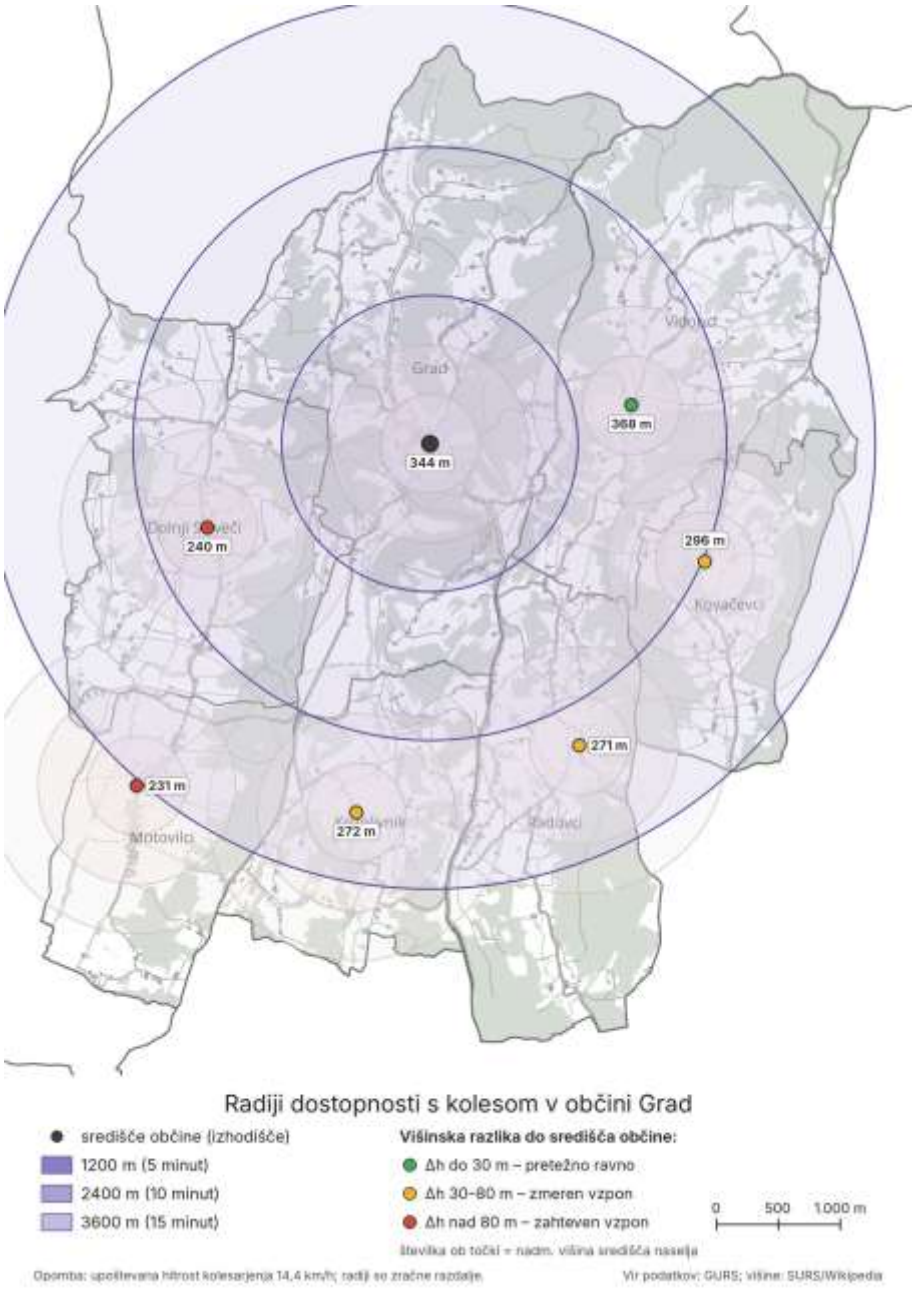
Preglednica 6: Kritične točke na šolskih poteh po ugotovitvah analize stanja OCPS

Lokacija	Težava	V načrtu šolskih poti
Grad – most proti OŠ, vrtcu in občini	Ozek most z visoko škarpo na glavnem peš dostopu; prehod v križišču tik pred mostom; pločnik le na eni strani; ni ustrezne razsvetljave.	Da, brez ukrepa
Središče Grada – od občinske stavbe proti Kuzmi	Pločnik le delno in na eni strani; prostorska omejitev zaradi potoka.	Da, brez ukrepa
Pörga – do Glažarjevega mostu	Hiše tik ob regionalni cesti, ni pločnika ne razsvetljave, promet ni umirjen; mlade družine.	Da, predlog šolskega prevoza
Občinska stavba – gasilski dom	Manjkajoča oziroma neustrezna peš povezava.	Ne
Grad – Beli križ – Kruplivnik	Ločena površina za pešce ni povsod varna; nepregledno križišče, plazovito območje.	Ne
Motovilci	Ni pločnika, pešci hodijo po vozišču; previsoke hitrosti. Pripravljena dokumentacija za pločnik (1,45 km).	Ne
Dolnji Slaveči, Radovci, Vidonci	Pločnik ozek, dotrajan ali le na kratkem odseku; manjkajo varne površine do postajališč.	Le postajališča

Potencial za hojo in kolesarjenje omejuje razgiban relief

Za hojo in kolesarjenje sta najprimernejši razdalji do 2 km oziroma do 5 km. V središču Grada so na majhnem območju zgoščeni osnovna šola, vrtec, občina, ambulanta, pošta, cerkev, Vulkanija in grad, zato so te storitve prebivalcem naselja dosegljive v nekaj minutah hoje. To potrjujejo tudi podatki načrta šolskih poti, po katerih večina učencev iz Grada v šolo prihaja peš. V naselju Grad je zato odvisnost od avtomobila nekoliko manjša kot drugod.

Zaradi večje hitrosti je s kolesom v 15 minutah dosegljivo veliko večje območje kakor peš. Vidonci in Dolnji Slaveči so od središča Grada oddaljeni do 10 minut, Kovačevci, Radovci in Kruplivnik pa 10–15 minut kolesarjenja. Glavna ovira je relief: središče občine in šola ležita na vrhu slemena (344 m), zato pot v Grad za večino naselij pomeni vzpon za 50 do 110 m (Dolnji Slaveči 240 m, Motovilci 231 m, Radovci 271 m, Kruplivnik 272 m, Kovačevci 296 m); povprečno ravna je le povezava z Vidonci. Za vsakodnevno kolesarjenje so zato najugodnejši ravni dolinski odseki (Dolnji Slaveči–Motovilci, Kruplivnik–Radovci) ter električna kolesa, ki izničijo večino višinskih ovir na razdaljah do 3–5 km, in kombinacija kolesa s šolskim prevozom. Največji izziv za oba potovalna načina predstavljajo nesklenjene in slabo urejene površine za pešce in kolesarje.



Slika 3: Radiji dostopnosti s kolesom (5, 10 in 15 minut) iz središča Občine Grad in višinska razlika do središča občine (vir: GURS, SURS; lastna obdelava)

Neurejene razmere za hojo

Prevlada cestnega prometa in zanemarjanje infrastrukture za hojo zmanjšujeta privlačnost tega načina mobilnosti v Občini Grad. Terenski ogledi, ki so bili opravljeni po vseh naseljih občine (slika spodaj), in intervjuji z deležniki so pokazali naslednje ključne izzive:

- **Nesklenjena mreža pločnikov** – urejeni so le posamezni odseki: središče Grada, povezava Grad–Kruplivnik, del Dolnjih Slavečev in krajši odsek ob pokopališču v Radovcih. Skozi regionalno cesto Lemerje–Grad–Kuzma površine za pešce niso sklenjene, v središču Grada je pločnik ponekod le na eni strani ceste.
- **Hoja po vozišču v strnjenih naseljih** – v Motovilcih pločnik manjka skozi celotno naselje, čeprav je pešcev in sprehajalcev (tudi z otroškimi vozički) veliko, zato se mnogi umikajo na

poljske in gozdne poti. Ob državni cesti skozi Pörgo ni ne površin za pešce ne javne razsvetljave.

- **Neustrezen dostop do šole in vrtca** – ozek most, neurejen prehod za pešce pred njim in manjkajoča razsvetljava; šolska pot še ni v celoti označena. Pomanjkljive so tudi peš povezave od občinske stavbe proti Kuzmi oziroma Pörgi, proti gasilskemu domu in do Glažarjevega mostu.
- **Slaba prometna varnost pešcev** – ozke ceste in bankine, nepregledni ovinki in križišča, manjkajoči prehodi za pešce, pomanjkljiva javna razsvetljava med naselji ter previsoke hitrosti. Zaradi tega nekateri starši otrok ne pustijo samih v šolo ali do postajališča.
- **Omejitve pri izvedbi** – razpršena poselitev, hribovit relief, plazovita območja, potok in pomanjkanje prostora v središču Grada ter lastništvo zemljišč; obstoječi pločniki so ponekod slabo vzdrževani.

Nekateri izzivi so že rešeni: obnovljen je približno 350 m dolg pločnik od igrišča do cerkve v Gradu z javno razsvetljavo, urejena je peš povezava Grad–Kruplivnik in javna pot, po kateri se pešci na delu trase izognejo regionalni cesti, urejene so rekreativne in tematske poti (Graščakova, Olijeva in Vulkanska pot), v središču Grada pa široka tlakovana peš površina z razsvetljavo in urbano opremo predstavlja primer dobre prakse. Izdelana je tudi projektna dokumentacija za pločnik skozi Motovilce. Hoja bi lahko ob sklenitvi površin za pešce skozi naselja in do ključnih ciljev postala pomemben način opravljanja kratkih vsakodnevnih poti, zlasti v središču Grada.



Slika 4: Trase terenskih ogledov v Občini Grad (in sosednji Občini Kuzma)



a) Motovilci – lokalna cesta skozi strnjeno naselje brez pločnika



b) Grad – prehod za pešce pred mostom proti OŠ, vrtcu in občini



c) Pörga – regionalna cesta brez pločnika in javne razsvetljave



d) Dolnji Slaveči – ozek, dotrajan in nesklenjen pločnik

Slika 5: Neustrezne razmere za hojo v Občini Grad (vir: terenski ogledi OCPS, 2026)



a) Grad – vstop v središče z ozkim mostom in pločnikom le na eni strani



b) Grad – tlakovana peš površina v središču (primer dobre prakse)

Slika 6: Središče Grada: ozek vstop v naselje in primer dobre prakse (vir: terenski ogledi OCPS, 2026)

Zapostavljene ureditve za kolesarjenje

Ločenih kolesarskih površin v občini praktično ni. Kolesarji vozijo po vozišču skupaj z motornim prometom, ponekod tudi brez talnih označb, naselja med seboj in s sosednjimi občinami pa niso povezana s sklenjeno kolesarsko infrastrukturo; kolesarske in turistične trase so označene le s tablami. Prometna varnost kolesarjev je slaba zaradi ozkih cest in bankin, nepreglednih ovinkov, previsokih hitrosti in srečevanja s široko kmetijsko mehanizacijo. Najbolj izpostavljeni so odseki Grad–Motovilci, Radovci–Kruplivnik, cesta skozi Vidonce in regionalna cesta proti Kuzmi.

Kolesarjenje je predvsem rekreativno in turistično. Od pomladi do pozne jeseni je kolesarjev veliko, tudi tujih: skozi Motovilce jih po ocenah dnevno pelje več deset, ob koncih tedna do okoli 100, na števnem mestu pri OŠ Grad pa je bilo v popoldanski konici zabeleženih več kolesarjev kot pešcev in skoraj toliko kot osebnih avtomobilov. Za vsakodnevne poti v šolo in na delo se kolo uporablja zelo malo, čeprav si skoraj polovica učencev želi v šolo s kolesom. Pri ključnih ciljih poti primanjkuje parkirišč za kolesa, pri vhodu v osnovno šolo ni stojal ne nadstrešnice, počivališča in informativne table pa so oblikovno neenotne. Izvedbo kolesarskih povezav otežujejo zahtevni tehnični predpisi, geološke razmere (npr. Grad–Kruplivnik), lastništvo zemljišč in financiranje povezav, ki ne potekajo ob državni cesti.

Dobra izhodišča so označene turistične in kolesarske trase, kolesarske postojanke z informativnimi tablami v Radovcih in Dolnjih Slavečih, izposoja električnih koles pri Vulkaniji s pokrito postajo v središču Grada, ponudba gorskih koles in bike park v Kruplivniku ter pripravljen osnutek medobčinske kolesarske povezave Tišina–Cankova–Grad.



a) Grad – regionalna cesta proti Kuzmi brez kolesarskih površin



b) Grad – ozka lokalna cesta, kolesarska trasa in pot kmetijske mehanizacije



c) Vhod v OŠ Grad – kolesa brez stojal in nadstrešnice



d) Postaja za izposojo e-koles v središču Grada (primer dobre prakse)

Slika 7: Razmere za kolesarjenje v Občini Grad (vir: terenski ogledi OCPS, 2026)

Težavna dostopnost za osebe z ovirami pri gibanju

Zgornje ugotovitve o slabi dostopnosti pomembnih lokacij za pešce in kolesarje so še posebej problematične v zaledju najobčutljivejših lokacij, kot so vrtec, šola in ambulanta. To so lokacije, ki zahtevajo prioritetno (pre)ureditev in so hkrati tiste, kjer bo podpora prebivalstva novim prometnim ureditvam največja. Hkrati so uporabniki teh lokacij pogosto tudi osebe z ovirami pri gibanju.

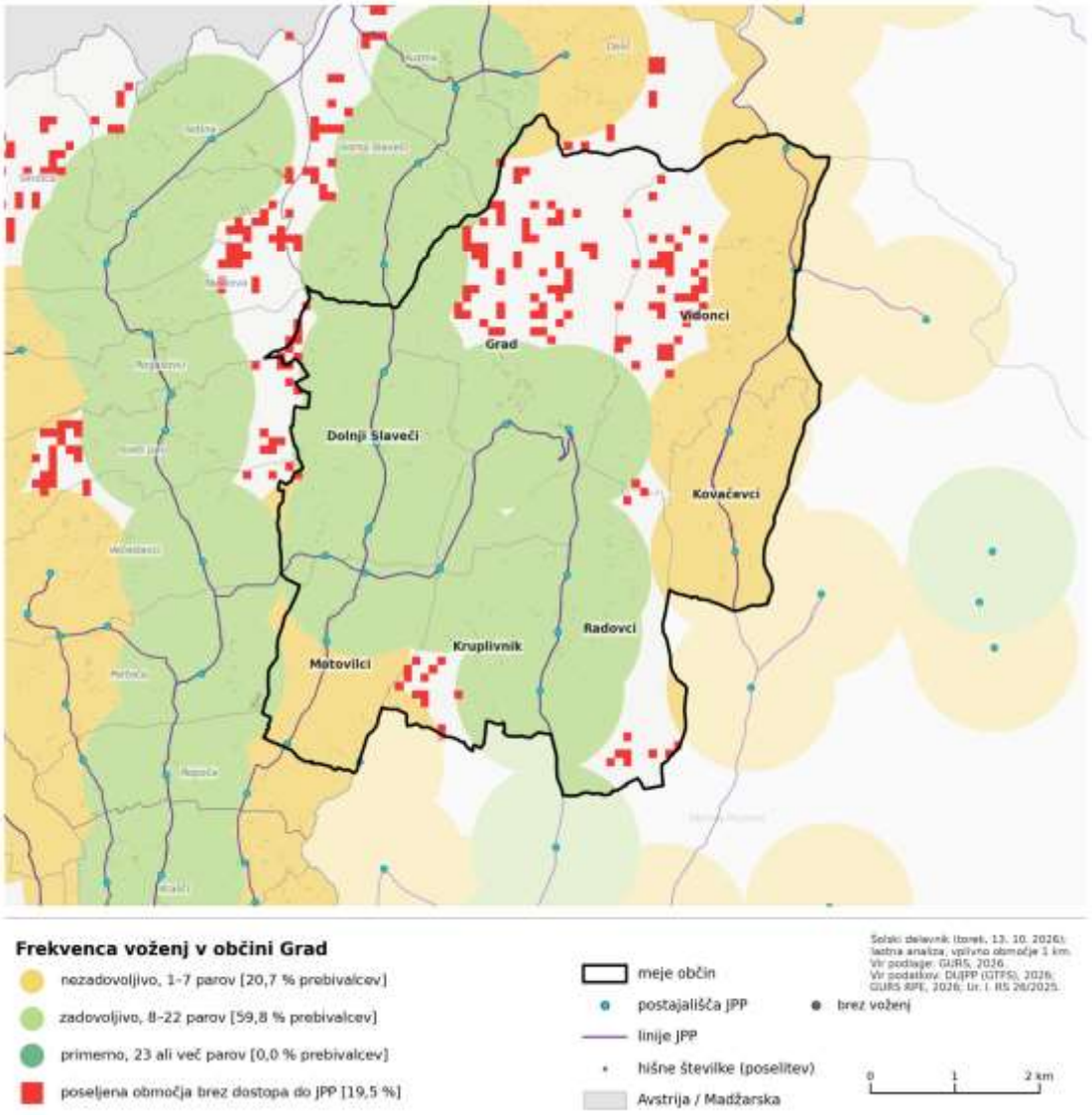
Raziskave kažejo, da se vsak dan skoraj tretjina prebivalstva sooča z različnimi ovirami pri uporabi javnih prostorov in zgradb, med njimi so osebe z otroškimi vozički ali težko prtljago, osebe z omejeno mobilnostjo, z motnjami sluha ali vida ali s težavami pri učenju. V Občini Grad je to zaradi najstarejšega prebivalstva na Goričkem (26 % prebivalcev je starejših od 65 let) še posebej pomembno. Zlomi kolka pri starejših, ki so najpogosteje posledica padcev, so pogostejši kot v Sloveniji, zato so potrebne ravne, neprekinjene in dobro osvetljene površine za pešce s klopmi za

počitek. Zaradi razpršene poselitve so avtobusna postajališča za starejše in gibalno ovirane pogosto predaleč, dostop do njih pa zaradi manjkajočih pločnikov ni varen (problem »zadnjega dela poti«). Organiziranega prevoza za starejše in prebivalce brez avtomobila v občini ni, potreba po prevozu od vrat do vrat pa je velika, še posebej po zaprtju edine trgovine v občini julija 2026. Na parkirišču pri zdravstveni postaji je obračanje oteženo, kar je posebej problematično za starejše in bolne.

Slaba dostopnost javnega prevoza

Občina Grad nima železniške povezave, najbližji postaji (Mačkovci, Puconci) pa sta z občino slabo povezani. Javni potniški promet temelji na avtobusnih linijah, ki jih v okviru IJPP izvaja AP Murska Sobota in so usmerjene predvsem proti Murski Soboti. Hrbtenico sistema predstavlja linija Trdkova–Kuzma–Grad–Murska Sobota, ki poteka skozi Dolnje Slaveče, Motovilce, Kruplivnik, Grad in Radovce; Vidonci in Kovačevci so povezani le z linijo Neradnovci–Vidonci–Puconci–Murska Sobota s petimi pari voženj. Občina ima 17 postajališč.

Pogostost voženj je slaba in močno pod slovenskim povprečjem. V nobenem delu občine ne doseže primerne ravni (23 ali več parov voženj na šolski delavnik), ki jo ima 51,8 % prebivalcev Slovenije in 24,1 % prebivalcev Pomurja. Najvišjo pogostost imajo Dolnji Slaveči, Grad, Kruplivnik, Motovilci in Radovci (10 parov voženj), kar sodi v razred zadovoljive pogostosti. Na območjih z zadovoljivo pogostostjo (8–22 parov) živi 59,8 % prebivalcev, na območjih z nezadovoljivo pogostostjo 20,7 %, brez dostopa do JPP pa je 19,5 % prebivalcev (postajališče do 1 km). Skupno torej 40,2 % prebivalcev živi v coni prevozne revščine, kjer so prebivalci brez avtomobila (starejši, mladostniki in socialno ogroženi) odvisni od drugih. Brez dostopa so predvsem razpršeni zaselki v naseljih Grad in Vidonci, kjer je vsaj petina hišnih številk od postajališča oddaljena več kot 1 km.

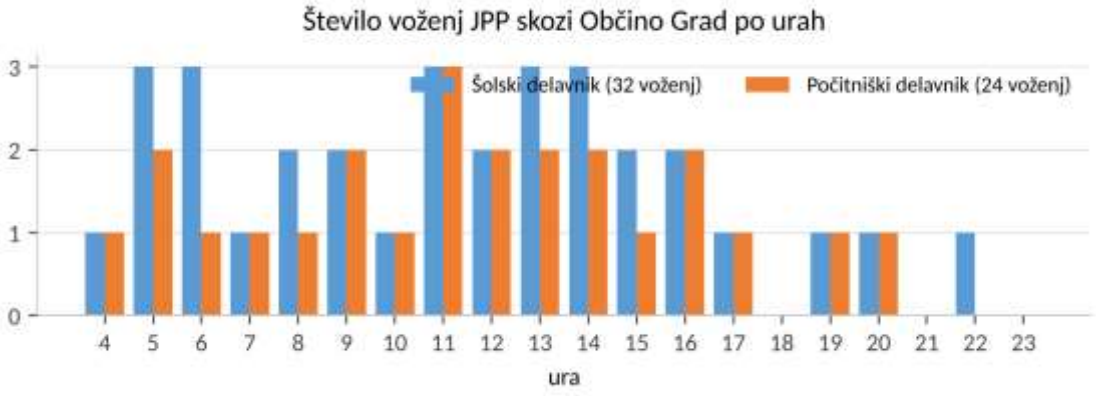


Slika 8: Frekvence voženj JPP v Občini Grad na šolski delavnik (vir: DUJPP GTFS, GURS; lastna obdelava)

Ponudba je v celoti prilagojena šolskim delavnikom. Med šolskimi počitnicami se število voženj skozi občino zmanjša z 32 na 24, delež prebivalcev v coni prevozne revščine pa naraste na 41,9 %. Ob sobotah v občini ne vozi noben avtobus, ob nedeljah pa le ena vožnja iz Murske Sobote. Vožnje so zgoščene v jutranji konici in ob koncu pouka, vozni red pa ni takten, kar zmanjšuje njegovo razumljivost in privlačnost. Iz nekaterih naselij do ambulante v Gradu z avtobusom ni mogoče priti.



Grafikon 14: Delež prebivalcev po pogostosti voženj JPP na šolski in počitniški delavnik – Občina Grad



Grafikon 15: Število voženj JPP skozi Občino Grad po urah (vir: DUJPP GTFS, oktober 2026)

Preglednica 7: Dostopnost JPP po naseljih Občine Grad (šolski delavnik, postajališče do 1 km)

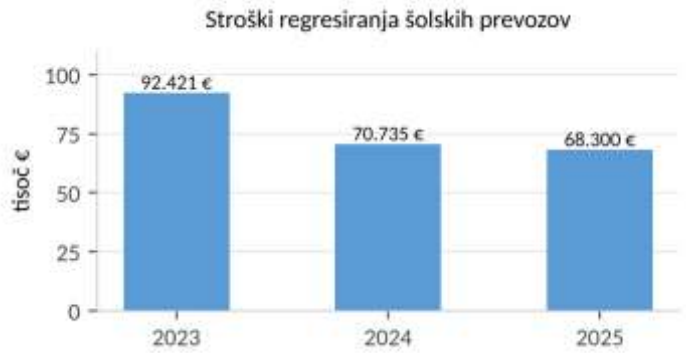
Naselje	Ocena preb.	Pari voženj*	Brez dostopa	< 8 parov	8–22 parov
Dolnji Slaveči	337	10,5	6,0 %	4,0 %	89,9 %
Grad	576	10,0	32,9 %	0,0 %	67,1 %
Kovačevci	95	5,0	0,0 %	100,0 %	0,0 %
Kruplivnik	201	10,0	16,9 %	4,5 %	78,7 %
Motovilci	224	10,0	0,0 %	45,5 %	54,5 %
Radovci	210	10,0	12,9 %	0,0 %	87,1 %
Vidonci	343	10,0	33,6 %	55,9 %	10,5 %
Občina Grad	**1.986**		**19,5 %**	**20,7 %**	**59,8 %**

** najvišje število parov voženj na postajališču v dosegu 1 km. Po uradnih podatkih UIRS (Observatorij mobilnosti, vozni red marca 2025) ima s postajališčem do 500 m vsaj zadovoljivo pogostost 27,1 % prebivalcev občine, brez dostopa pa jih je 53,2 %; ta vrednost je uporabljena kot izhodišče kazalnika dostopnosti do JPP.*

Dobro organizirani šolski prevozi

Občina zagotavlja in financira osnovnošolske prevoze, ki jih izvaja AP Murska Sobota. Prevoz poteka vsak dan pouka po dveh relacijah: Kovačevci–Vidonci–Radovci–Grad (34 vozačev, 32,2 km dnevno) ter Dolnji Slaveči–Motovilci–Vadarci–Kruplivnik–Grad (28 vozačev, 37,1 km dnevno) – s prihodom v šolo ob 7.44 oziroma 7.51 in odhodom ob 14.30 oziroma 14.32, po potrebi pa se izvaja še drugi razvoz ob 15.20 oziroma 15.25 (vozni red za šolsko leto 2026/27). Predvidenih je 83

vozačev. Šolski prevoz je najpogostejši način prihoda v šolo (42 % prihodov), uporaba je stabilna ne glede na vreme, strošek na uporabnika pa je med goričkimi občinami najnižji. Šolski prevozi pokrivajo prav območja, kjer je JPP najšibkejši (Kovačevci, Vidonci, oddaljeni zaselki), zato je njihova integracija v JPP (odpiranje šolskih voženj za druge potnike, usklajevanje voznih redov in postajališč) ena ključnih priložnosti. Pregled postajališč šolskega prevoza je pokazal, da številna niso označena v eni ali obeh smereh, nekatera dejansko uporabljana postajališča pa niso vključena v vozni red; v voznem redu za šolsko leto 2026/27 je postajališče Kovačevci Cimešter že navedeno.



Grafikon 16: Stroški Občine Grad za regresiranje šolskih prevozov 2023–2025 (vir: Občina Grad, konto 411900)



a) Vidonci – postajališče brez čakalne površine in pločnika



b) Kovačevci – čakalna površina je hkrati parkirišče



c) Dolnji Slaveči – znak postajališča skrit v krošnji



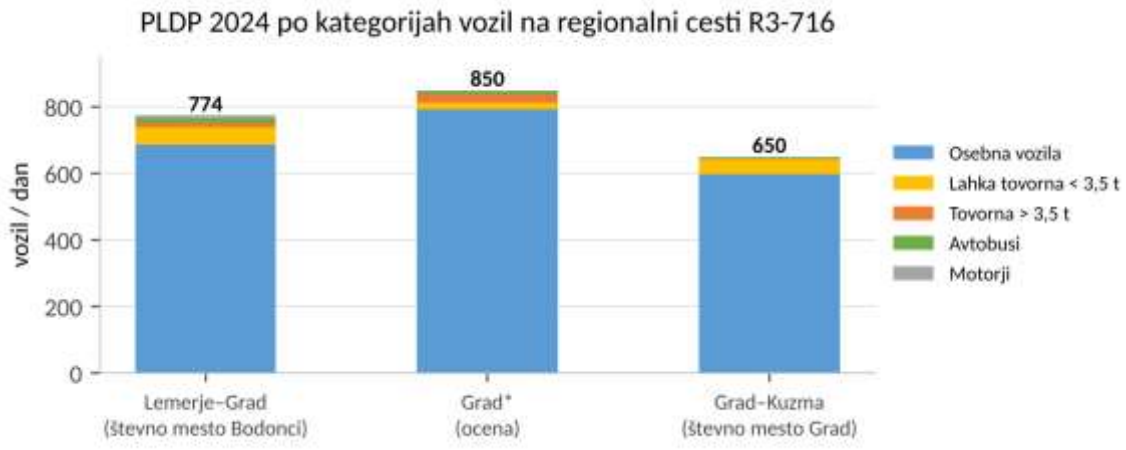
d) Motovilci – urejeno postajališče ob krožišču (primer dobre prakse)

Slika 9: Avtobusna postajališča v Občini Grad (vir: terenski ogledi OCPS, 2026)

Prometne obremenitve

Obremenitve na omrežju državnih cest so zabeležene na števcih, s katerimi upravlja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI). Edina državna cesta v občini je regionalna cesta R3-716 Lemerje–Grad–Kuzma. Za Občino Grad so bili analizirani podatki o povprečnem letnem dnevnem prometu (PLDP) za leto 2024 na treh odsekih: Lemerje–Grad (števno mesto Bodonci), odsek skozi naselje Grad (ocena DRSI) in Grad–Kuzma (števno mesto Grad).

V prometu pričakovano izrazito prevladujejo osebni avtomobili. Na odseku Lemerje–Grad dnevno v povprečju pelje 774 vozil, najbolj obremenjen je odsek skozi naselje Grad z ocenjenimi 850 vozili na dan, proti Kuzmi pa se obremenitev zmanjša na 650 vozil. Na števnem mestu Bodonci osebna vozila predstavljajo 89 % vseh vozil, avtobusi pa 1,8 % (14 na dan), kar kaže na pomen avtobusnih (tudi šolskih) prevozov. Delež tovornih vozil je majhen in tranzitni tovorni promet ni izrazit, del prometa pa ustvarjajo obiskovalci gradu, Vulkanije in Krajinskega parka Goričko. V najbolj obremenjeni uri lahko v naselju Grad pričakujemo okoli 80 osebnih avtomobilov, kar je le okoli 15 % obremenitev na najbolj obremenjenem števcu v občinah pomurskega konzorcija. Nizke obremenitve so ugodne za umirjanje prometa in razvoj kolesarskih povezav proti Puconcem in Kuzmi, promet pa je zgoščen v središču Grada, kjer se srečujejo lokalni, avtobusni in turistični promet.



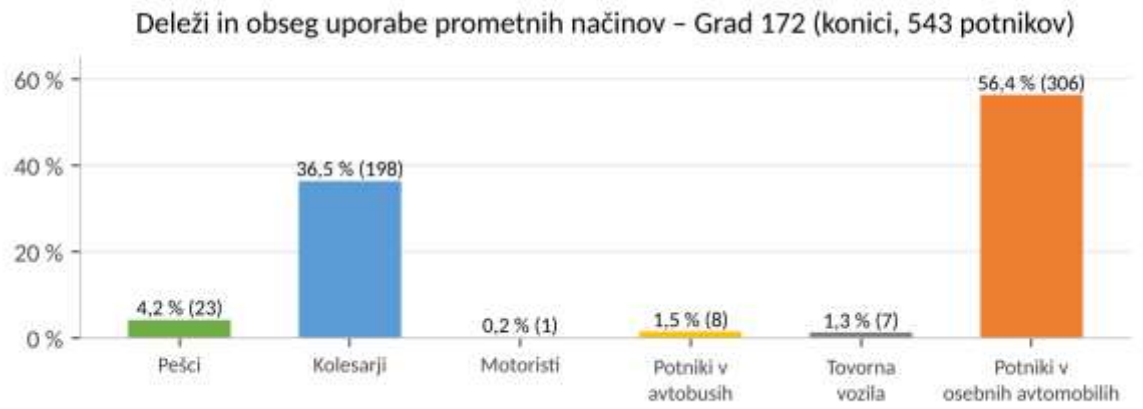
*Grafikon 17: Povprečni letni dnevni promet (PLDP) po kategorijah vozil na odsekih regionalne ceste R3-716 v letu 2024 (vir: DRSI; * ocenjena vrednost)*

Potovalne navade

Štetje prometa

Kordonsko štetje je bilo opravljeno v skladu z nacionalno metodologijo za spremljanje obveznih kazalnikov OCPS, z uporabo senzorja Telraam S2, ki omogoča hkratno štetje in kategoriziranje različnih prometnih načinov (pešci, kolesarji, osebni avtomobili, težka vozila). Štetje je potekalo v sredo, 9. 9. 2026, na lokaciji Grad 172 (pošta) ob regionalni cesti R3-716 Grad–Kuzma, pri odcepu do OŠ Grad, v jutranji (6.00–8.00) in popoldanski konici (14.00–16.00). Za preračun v potnike je bila upoštevana povprečna zasedenost osebnih avtomobilov 1,17 in avtobusov 8 potnikov.

Mimo števnega mesta je v obeh konicah potovalo 478 oseb. Največ jih potuje z osebnim avtomobilom (63,4 %), z avtobusom 1,7 %, voznikov tovornih vozil je 1,2 %. Aktivno potuje izjemno velik delež, kar 33,7 % oseb, od tega 29,5 % kolesari, hodi pa jih 4,2 %. Visok delež kolesarjev je posledica izrazitega rekreativnega in turističnega kolesarskega toka v septembru, saj v anketi med učenci in zaposlenimi kolo predstavlja le majhen delež poti. Za naslednja štetja je zato priporočljivo izbrati primerljiv dan in lokacijo ter preveriti vpliv rekreativnih skupin. Popoldne je števno mesto prečkalo bistveno več oseb (357 oziroma 75 %) kot zjutraj (121 oziroma 25 %); v uri med 14.00 in 15.00 je mimo peljalo 82 kolesarjev in 91 osebnih avtomobilov.

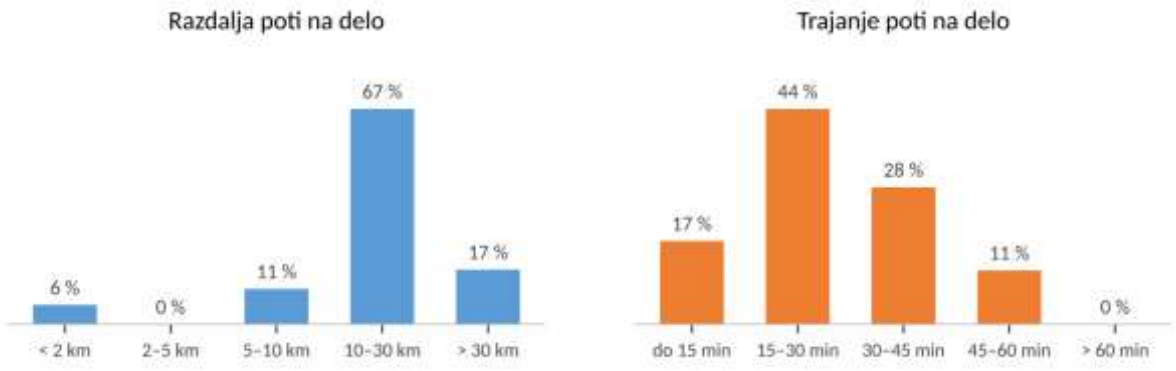


Grafikon 18: Podatki za obvezni kazalnik 1 – Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (Grad 172, september 2026)

Zaposleni

V anketi o poteh na delo je sodelovalo 18 zaposlenih v OŠ Grad (67 % žensk in 33 % moških, starih med 25 in 64 let; največ jih je starih med 45 in 54 let). Zajet je bil en zaposlovalec, zato rezultate kazalnika ne gre posploševati na vse zaposlene v občini. Zaposleni večinoma živijo zunaj občine, največ v Murski Soboti z okolico (Rakičan, Krog, Tešanovci ...), nekateri pa tudi v Puconcih, Kuzmi, Radencih in Gornji Radgoni.

Do 2 km od kraja dela živi le 6 % zaposlenih, od 2 do 5 km nihče, med 5 in 10 km 11 %, med 10 in 30 km 67 % in več kot 30 km daleč 17 % zaposlenih. Za hojo in kolesarjenje na delo je tako potencial le pri manjšem delu zaposlenih (z e-kolesom tudi do 10 km). Manj kot 15 minut za pot na delo porabi 17 % zaposlenih, od 15 do 30 minut 44 %, od 30 do 45 minut 28 % in od 45 do 60 minut 11 %. Večina (78 %) opravi pot na delo 5-krat na teden.



Grafikon 19: Razdalje in trajanje poti na delo – zaposleni v OŠ Grad 2026

Pri uporabi potovalnih načinov prevladuje osebni avtomobil, s katerim je opravljenih 87 % poti na delo. Sami v avtomobilu opravijo 60,0 % poti (izhodiščna vrednost obveznega kazalnika), kot vozniki s sopotniki 20,0 % in kot sopotniki 7,2 %. Javnega prevoza sodelujoči v anketi ne uporabljajo, s kolesom je opravljenih 4,2 %, peš pa 3,2 % poti. Pozitivno je, da bi bila večina zaposlenih (14 od 18) pripravljena avtomobil parkirati dlje od kraja dela in zadnji del poti opraviti peš, od tega večina 5 do 10 minut. Med pripombami zaposlenih so bile omenjene trenutne težave s parkiranjem pri šoli zaradi gradnje in želja po več senci na parkiriščih. Podobno sliko kaže tudi anketa za prebivalce, v kateri 86 % zaposlenih anketirancev na delo potuje kot voznik avtomobila.



Grafikon 20: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod na delo (poti utežene s tedensko pogostostjo) – OŠ Grad 2026

Osnovnošolci

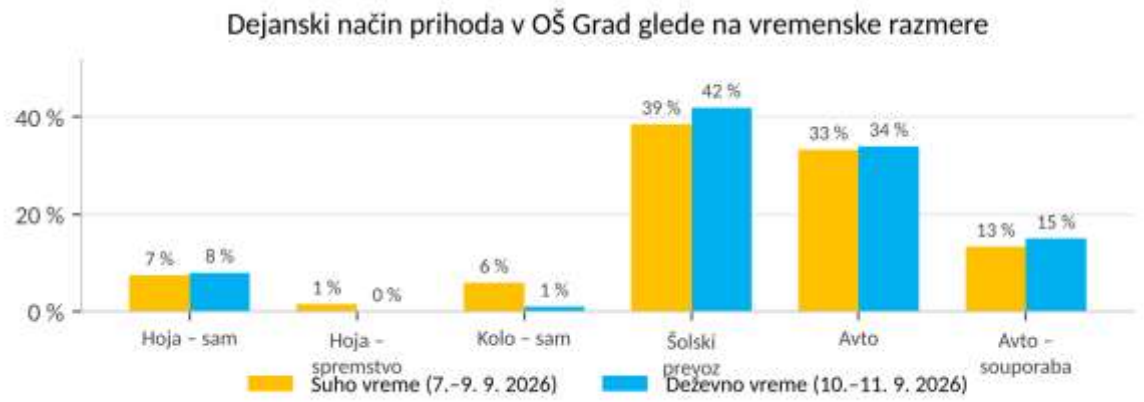
Anketa o poteh učencev v osnovno šolo je potekala od 7. do 11. septembra 2026 v 3., 5. in 7. razredu OŠ Grad. Sodelovalo je 52 učencev (37 % vseh učencev šole), zabeleženih pa je bilo 252 prihodov v šolo. Anketa kaže, da največ prihodov (44 %) poteka z avtomobilom, od tega 31 % z avtomobilom in 13 % s souporabo avtomobila (vsaj trije učenci v istem avtomobilu). Drugi najpogostejši način prihoda je šolski prevoz (42 %). Peš pride 8 % učencev (7 % samostojno), s kolesom pa 6 % (vsi samostojno). Javnega prevoza ne uporablja nihče. Delež otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom brez spremstva odraslih, tako znaša 13,1 %. Med razredi so razlike velike: v 3. razredu s kolesom ni prišel nihče in prevladuje prevoz z avtomobilom, v 7. razredu pa je bilo v tednu zabeleženih 12 prihodov s kolesom.

V tednu izvajanja ankete sta bila dva dneva deževna. Vremenske razmere na način prihoda niso bistveno vplivale: ob dežju se je predvsem zmanjšalo kolesarjenje, deleža šolskega prevoza in avtomobila pa sta se le malo povečala.

Preglednica 8: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo – OŠ Grad 2026

Potovalni način	Delež otrok
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) – sam(a) ali s prijatelji	7,1 %
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka) – v spremstvu staršev oz. odraslih	0,8 %
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) – sam(a) ali s prijatelji	6,0 %
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro) – v spremstvu staršev oz. odraslih	0,0 %
Šolski avtobus/kombi	41,7 %
Javni prevoz – avtobus	0,0 %

Potovalni način	Delež otrok
Javni prevoz – vlak	0,0 %
Avtomobil	31,3 %
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	13,1 %
SKUPAJ	**100,0 %**



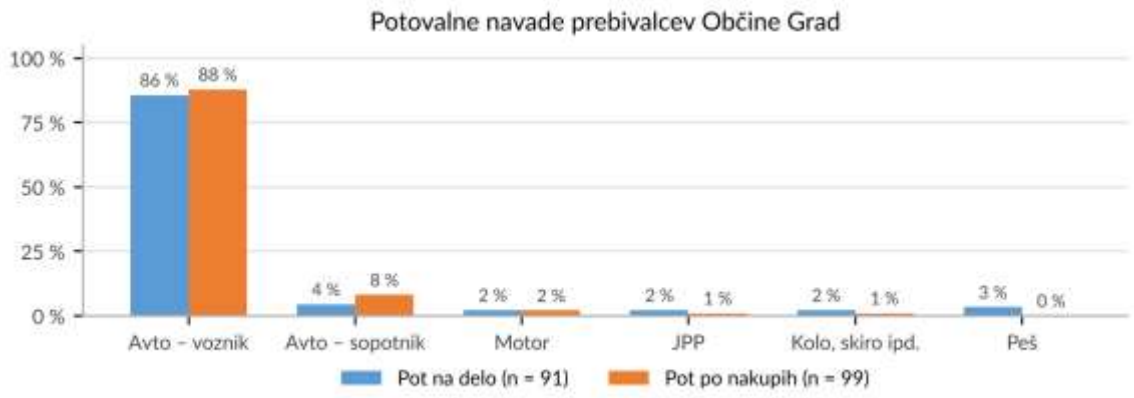
Grafikon 21: Dejanski način prihoda v osnovno šolo glede na vremenske razmere – OŠ Grad 2026

Podatki ankete se pomembno razlikujejo od podatkov v načrtu šolskih poti, po katerih bi z avtomobilom v šolo prihajalo le 9 % učencev, peš pa 32 %. Razlika je deloma posledica različne metode (načrt navaja običajni način prihoda za vse učence, anketa pa dejanske prihode treh razredov v enem tednu), vendar kaže, da je prihod z avtomobilom in ustavljanje staršev pred šolo pomembna tema, ki jo bo treba nasloviti.

Prebivalci

Anketa za splošno javnost je bila ena ključnih aktivnosti v začetni fazi priprave OCPS. Sodelovalo je 100 prebivalcev iz vseh sedmih naselij občine, največ iz Grada (31), Motovilcev (22), Dolnjih Slavečev (13) in Vidoncev (12). Žensk je bilo 57 %, moških 43 %. Večina respondentov (68 %) je bila starih med 35 in 64 let, 25 % jih je bilo mlajših od 35 let in 7 % starejših od 64 let. Anketa je obravnavala strinjanje z vizijo, vrednote, ocene obstoječega stanja prometa, potovalne navade ter predloge za izboljšave.

Prebivalci na delo najpogosteje potujejo z avtomobilom (86 % kot vozniki in 4 % kot sopotniki), le po 2 % jih uporablja javni prevoz ali kolo, peš pa gre 3 %. Kot razloge za uporabo avtomobila navajajo predvsem oddaljenost delovnega mesta, slabe ali neustrezne avtobusne povezave (vozni red ne ustreza delovnemu času, izmensko delo, ni povezave iz posameznih naselij), odsotnost železnice ter nevarnost hoje in kolesarjenja zaradi manjkajočih pločnikov in kolesarskih poti. Še izraziteje prevladuje avtomobil pri nakupih (88 % kot vozniki, 8 % kot sopotniki), kar je neposredna posledica dejstva, da v občini ni več trgovine; najbližje so v Kuzmi, Puconcih in Murski Soboti.



Grafikon 22: Potovalne navade prebivalcev za poti na delo in po nakupih – Občina Grad 2026

Prebivalci so izrazili veliko podporo predlagani viziji razvoja prometa v občini (94 %). Med ključnimi predlogi so izgradnja pločnikov in varnih peš povezav, ureditev povezanih kolesarskih poti, obnova in vzdrževanje cest, umirjanje prometa in nadzor hitrosti, varne šolske poti ter prilagodljive oblike prevoza za starejše in prebivalce brez avtomobila. Rezultati ankete kažejo na jasno potrebo po izboljšanju infrastrukture za pešce in kolesarje ter dostopnosti storitev za povečanje kakovosti življenja v občini.

Osnovnošolci si želijo kolesariti

Učenci so bili pozvani, da izrazijo svoje želje glede načina prihoda v šolo. Želje se od dejanskega stanja izrazito razlikujejo. S kolesom si želi prihajati kar 48 % učencev (vsi samostojno), kar je najpogosteje izbran želeni način prihoda, peš pa 20 % (16 % samostojno). Skupni delež aktivne mobilnosti bi se tako povečal s sedanjih 14 % na 68 %. Delež prihodov z avtomobilom bi se po željah učencev zmanjšal s 44 % na 16 %, šolski prevoz pa bi uporabljalo 16 % učencev (sedaj 42 %). Javnega prevoza si ne želi uporabljati nihče.

Ti podatki kažejo na velik interes otrok za aktivne načine mobilnosti in samostojnost pri prihodu v šolo. Ob upoštevanju razgibanega reliefa in razdalj bo za uresničitev teh želja ključna ureditev varnih kolesarskih in peš povezav do šole, parkirišča za kolesa pri šoli ter spodbujanje kolesarjenja (tudi z električnimi kolesi in kombinacijo s šolskim prevozom). Če bi bile želje otrok uresničene, bi se zmanjšal avtomobilski promet pred šolo, kar bi imelo pozitiven učinek na prometno varnost in zdravje otrok.



Grafikon 23: Primerjava med dejanskim in želenim načinom prihoda v osnovno šolo – OŠ Grad 2026

4 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete

Ključni dosežki, izzivi in priložnosti so bili evidentirani na podlagi vseh aktivnosti analize stanja (samoocena, pregled dokumentacije, intervjuji, javna razprava z vaškimi koordinatorji, ankete, štetje prometa, terenski ogledi, medsektorska delavnica, delavnice s sosednjimi občinami in kabinetne analize) ter predstavljeni in obravnavani na delavnici s širšo delovno skupino 12. oktobra 2026. Izzivi in priložnosti, ki so bili prepoznani kot prednostni, so v preglednicah odebeljeni.

Ključni dosežki

Steber	Ključni dosežki
Načrtovanje prometa	• Odločitev za pripravo prve OCPS in vzpostavljeno medobčinsko sodelovanje (skupna priprava OCPS občin Grad, Cankova, Kuzma in Rogašovci) • Pripravljenost in znanje občinske uprave (s prometom se ukvarja 5 oseb, koncept CPN poznajo vsi zaposleni) • Podpora javnosti (z vizijo se strinja 94 % anketirancev) • OPN in strokovne podlage že vsebujejo trajnostne usmeritve • Dobra podatkovna podlaga (trije prikazovalniki hitrosti, štetje prometa, ankete) • Kontinuirana vlaganja v promet (1,51 mio € v letih 2023–2025)
Hoja	• Urejeni in obnovljeni odseki pločnikov (pločnik do cerkve z razsvetljavo, povezava Grad–Kruplivnik, Radovci, del Dolnjih Slavečev) • Pripravljena projektna dokumentacija za pločnik skozi Motovilce (1,45 km) • Ukrepi za varnost šolarjev (načrt šolskih poti, označena postajališča, obračališče v Motovilcih) • Rekreativne in tematske poti (Graščakova, Olijeva, Vulkanska pot) • Nič nesreč s pešci v obdobju 2022–2025
Kolesarjenje	• Močan rekreativni in turistični kolesarski tok • Označene turistične in kolesarske trase ter kolesarske postojanke (Radovci, Dolnji Slaveči) • Izposoja električnih koles pri Vulkaniji, gorska kolesa in bike park v Kruplivniku • Osnutek medobčinske kolesarske povezave Tišina–Cankova–Grad
Javni prevoz	• Dobro organiziran in izkoriščen šolski prevoz iz vseh vasi (42 % prihodov v šolo)

Steber	Ključni dosežki
	• Ohranjene osnovne povezave z Mursko Soboto (32 voženj na šolski delavnik, od 5. do 22. ure) • Avtobus je med najbolje ocenjenimi področji v anketi (60 % pozitivnih ocen, takoj za prometno signalizacijo) • Urejena postajališča kot primeri dobre prakse (krožišče Motovilci, Grad)
Cestni motorni promet	• Krožišče v Motovilcih je odpravilo eno najnevarnejših točk v občini • Ukrepi za nadzor hitrosti (prikazovalniki, mobilni radar, prometna ogledala) • Redne obnove in asfaltiranja cest; ceste, signalizacija in parkiranje so v anketi ocenjeni pretežno pozitivno • Nova parkirišča (Vulkanija, OŠ) in polnilnice za električna vozila • Majhno število nesreč (brez smrtnih žrtev) in majhen tovorni promet

Ključni izzivi

Steber	Ključni izzivi
Načrtovanje prometa	• **Kapacitete – ljudje in sredstva** (majhna uprava, 0 € za trajnostno mobilnost 2023–2025) • **Sprotno, projektno ukrepanje** brez dolgoročnih ciljev (97 % sredstev za ceste) • Razpršena poselitev, relief in demografski upad • Dostopnost storitev in delovnih mest za prebivalce brez avtomobila (v občini ni trgovine in banke) • Zapostavljanje pešcev in kolesarjev pri urejanju prostora • Nesistematično spremljanje in obveščanje
Hoja	• **Manjka infrastruktura za pešce** (nesklenjene površine skozi Motovilce, Grad–Pörgo, Dolnje Slaveče) • **Nevarne šolske poti** (dostop do OŠ in vrtca čez ozek most, neurejen prehod, ni razsvetljave) • Hoja ob vozišču pri previsokih hitrostih • Manjkajoči prehodi za pešce in javna razsvetljava • Potrebe starejših in gibalno oviranih • Omejitve pri izvedbi (zemljišča, prostor, relief, plazovi)
Kolesarjenje	• **Manjka infrastruktura** (ni kolesarskih povezav, mešanje z motornim prometom, ni parkiranja koles) • **Kolo ni del vsakdanjih poti** (6 % prihodov v šolo, želi 48 % učencev) • Nevarno mešanje kolesarjev z motornim prometom in kmetijsko mehanizacijo • Manjka podporna infrastruktura (stojala, kolesarnice, enotna počivališča) • Zahtevna izvedba in financiranje
Javni prevoz	• **Slaba dostopnost za velik del prebivalcev** (40,2 % v coni prevozne revščine) • **Ni prevoza za starejše in prebivalce brez avtomobila** (prevoz od vrat do vrat, dostop do ambulante in storitev) • Redke in neprilagojene povezave (ob sobotah ni voženj, vozni red ni takten) • Neurejena postajališča in nevaren dostop do njih • Skoraj ničelna uporaba JPP; šolski prevoz in JPP delujeta ločeno
Cestni motorni promet	• **Previsoke hitrosti in nevarne točke** (vstopi v naselja, križišča, ozki mostovi) • **Rast motorizacije in uporabe avtomobila** (649 OA/1.000 prebivalcev, 44 % prihodov v šolo z avtom) • Prometna varnost na lokalnem omrežju (65 % nesreč)

Steber	Ključni izzivi
	• Dotrajane ceste, plazovi in obremenitve s kmetijsko mehanizacijo • Parkiranje in obiskovalci v središču Grada

Ključne priložnosti

Steber	Ključne priložnosti
Načrtovanje prometa	• **Povezovanje občin** (skupna OCPS štirih goričkih občin, skupni nastop pri JPP in razpisih, čezmejno sodelovanje) • **Prva OCPS in nova podatkovna podlaga** (vizija, merljivi cilji, sistematično spremljanje) • Zunanja strokovna podpora in regionalni kadri (Pomurski center mobilnosti) • Turistična prepoznavnost (Krajinski park Goričko, Vulkanija, grad Grad) • Zgoščenost dejavnosti v središču Grada
Hoja	• **Kratke razdalje in pripravljeni projekti** (središče Grada, pločnik Motovilci) • **Podpora otrokom pri krepitvi samostojnosti** (želja po aktivnem prihodu, načrt šolskih poti) • Pripravljenost zaposlenih na hojo (14 od 18 bi zadnji del poti opravilo peš) • Dobre prakse in tematske poti, povezovanje pohodnih poti med občinami • Zdravje kot argument (38,6 % otrok prekomerno prehranjenih)
Kolesarjenje	• **Rast turizma in rekreacije** (močan kolesarski tok, Goričko, izposoja e-koles) • **Interes otrok za kolesarjenje v šolo** (48 % učencev) • Medobčinske in čezmejne povezave (Tišina–Cankova–Grad, Avstrija) • Majhne prometne obremenitve na R3-716 (650–850 vozil na dan) • Električna kolesa omilijo relief • Regionalna in državna sredstva, skupne prijave na razpise
Javni prevoz	• **Nove oblike prevozov** (prevozi na klic, Prostofer, prevoz od vrat do vrat za starejše) • **Integracija šolskih prevozov** (odpiranje šolskih voženj za druge potnike, usklajevanje voznih redov) • Hrbtenična linija proti Murski Soboti (taktni vozni red, vikend ponudba) • Skupni nastop občin pri DUJPP • Boljši dostop do postajališč (vzor Motovilci)
Cestni motorni promet	• **Prenos dobrih praks** (krožišče Motovilci, prikazovalniki, radar – nadgradnja s fizičnim umirjanjem na vstopih v naselja) • **Pripravljenost na spremembo navad** (le 16 % otrok želi priti z avtom, souporaba je že prisotna) • Majhne prometne obremenitve omogočajo preureditev profilov v korist pešcev in kolesarjev • Usmeritve OPN (umirjanje prometa, ureditev križišč) • Upravljanje parkiranja in e-mobilnost • Majhno število nesreč omogoča ciljno sanacijo nevarnih točk

Prioritete

Prioritete OCPS izhajajo iz strateških vodil (poglavje 5) ter prednostnih izzivov in priložnosti. Po delavnici s širšo delovno skupino (12. 10. 2026) so jih člani ožje in širše delovne skupine (ODS in ŠDS) v spletni anketi razvrstili po pomembnosti v vsakem stebru posebej. Najpomembnejše

prioritete posameznega stebra, ki so v preglednici odebeljene, bodo uporabljene kot dodaten kriterij pri izboru ukrepov za akcijski načrt. V preglednici so prioritete razvrščene po rezultatih ankete.

Steber	Prioritete (razvrščene po anketi ODS in ŠDS; v oklepaju povprečna ocena)
Načrtovanje prometa	• **Strateško in celostno načrtovanje (4,44)** • **Stabilno financiranje trajnostne mobilnosti (4,44)** • Povezovanje z občinami, regijo in državo (4,25) • Vključevanje in obveščanje javnosti (3,50) • Merjenje, vrednotenje in promocija učinkov (3,50)
Hoja	• **Varne šolske poti in samostojnost otrok (4,90)** • **Kakovostne in varne ureditve za pešce (4,33)** • Sklenjeno omrežje površin za pešce (3,89) • Hoja za vse generacije (3,78) • Središče Grada kot prostor za ljudi (3,70)
Kolesarjenje	• **Varne povezave do šole in središča Grada (4,78)** • **Umirjen promet na skupnih prometnih površinah (4,20)** • Spodbujanje kolesarjenja otrok in e-koles (3,78) • Medobčinske in čezmejne povezave za vsakdan in turizem (3,56) • Opremljenost ciljev poti in počivališč (3,33)
Javni prevoz	• **Urejena in varno dostopna postajališča (4,33)** • **Povezan sistem šolskih prevozov in javnega prevoza (4,30)** • Prilagodljivi prevozi po meri starejših in razpršene poselitve (3,89) • Pogostejša in taktna hrbtenična povezava (3,89) • Usklajen nastop občin za boljšo ponudbo javnega prevoza (3,89)
Cestni motorni promet	• **Odprava nevarnih točk (4,67)** • **Načrtno vzdrževanje cest za vse udeležence (4,44)** • Umirjen promet v naseljih (4,30) • Upravljanje prometa in parkiranja pri šoli in v središču (3,67) • Manj voženj z avtomobilom, souporaba in e-mobilnost (3,33)

Opomba: Anketo je po delavnici izpolnilo 10 članov ožje in širše delovne skupine (ODS in ŠDS). Vsako prioriteto v stebru so ocenili z oceno od 1 do 5 (5 = najpomembnejša, 1 = najmanj pomembna), pri čemer so isto oceno lahko uporabili večkrat; posamezno prioriteto je ocenilo od 8 do 10 članov. Pomembnost prioritete je izražena s povprečno oceno. Odebeljeni sta prioriteti z najvišjo povprečno oceno v posameznem stebru (v stebru načrtovanje sta prvi dve prioriteti prejeli enako oceno 4,44).

Opomba: Poimenovanja prioritet so bila po delavnici (12. 10. 2026) in anketi naknadno prilagojena in poenotena, tako da se bolj navezujejo na trajnostno mobilnost in na strateška vodila ter manj na posamezne ukrepe. Vsebina prioritet se s tem ni spremenila, konkretne lokacije in ukrepi pa so navedeni v opisih strateških vodil. Člani ODS in ŠDS so v anketi ocenjevali prioritete s poimenovanji z delavnice, njihove ocene pa so pripisane ustreznim novim poimenovanjem.

5 Strateška vodila

Strateška vodila povzemajo spremembe, ki jih želimo doseči v posameznem stebru OCPS ob upoštevanju razkoraka med današnjim stanjem v občini ter postavljeno vizijo in cilji. Posamezno strateško vodilo izhaja iz več ciljev OCPS in odraža opredeljene izzive, priložnosti in prioritete. Vodila so bila predstavljena in obravnavana na delavnici s širšo delovno skupino 12. oktobra 2026. Vsako je opremljeno s kvantifikacijo ambicij, za katero so uporabljeni kazalniki iz Načrta spremljanja kazalnikov.

Načrtovanje

Zagotavljanje varne in kakovostne dostopnosti do storitev, delovnih mest in rekreacije za vse prebivalce in obiskovalce Občine Grad – tudi za tiste brez avtomobila – je naša strateška naloga. S prvo OCPS bomo prešli s sprotnega, projektnega ukrepanja na strateško načrtovanje z jasnimi in merljivimi cilji. Promet bomo načrtovali celostno in ga povezovali s prostorskim načrtovanjem, razvojem turizma in skrbjo za zdravje, pri čemer bomo upoštevali razpršeno poselitev in staranje prebivalstva. Kjer storitev v občini ni več, bomo dostopnost zagotavljali z organiziranimi prevozi in s podporo storitvam, ki pridejo k ljudem. V proračunu bomo zagotovili stalna sredstva za trajnostno mobilnost ter jih načrtovali in spremljali ločeno po namenih. Omejene zmogljivosti bomo presegali s povezovanjem s sosednjimi goričkimi občinami, Pomurskim centrom mobilnosti in strokovnjaki na regionalni, državni in čezmejni ravni ter s skupnimi prijavami na razpise. Prebivalce vseh naselij in generacij bomo redno obveščali in vključevali v odločanje. Učinke ukrepov bomo redno merili, vrednotili in promovirali.

Strateško vodilo izhaja predvsem iz ciljev OCPS (v oklepaju je mesto cilja v razvrstitvi občine): Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti (1.); Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (2.); Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost (3.); Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (5.).

Prioritete strateškega vodila (vrstni red ne odraža pomembnosti; odebeljene so najpomembnejše prioritete po anketi med člani ODS in ŠDS):

- **Strateško in celostno načrtovanje**
- **Stabilno financiranje trajnostne mobilnosti**
- Povezovanje z občinami, regijo in državo
- Vključevanje in obveščanje javnosti
- Merjenje, vrednotenje in promocija učinkov

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi kazalniki:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.
- Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa.
- Delež delovnih migrantov v druge občine.

Za kvantifikacijo strateškega vodila uporabljamo naslednje izhodiščne in ciljne vrednosti, prevzete iz Načrta spremljanja kazalnikov:

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2034.	63,4 % (2026)	60,2 % (2034)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 10 % do leta 2034.	44,4 % (2026)	40,0 % (2034)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 10 % (za poti do 2 km) do leta 2034.	60,0 % (2026)	54,0 % (2034)
Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa.	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva na 3,0 do leta 2032.	2,42 (2026)	3,0 (2032)
Delež delovnih migrantov v druge občine.	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine, ki niso sosednje, za 10 % do leta 2034 (glede na stanje leta 2025).	66,1 % (2025)	59,5 % (2034)

Hoja

Hoja bo v Občini Grad varen, prijeten in samoumeven način opravljanja kratkih vsakodnevnih poti, predvsem v središču Grada in v strnjenih naseljih. Prednostno bomo, začenši s pripravljenim projektom pločnika skozi Motovilce, sklenili površine za pešce skozi naselja (Motovilci, Grad–Pörga, Dolnji Slaveči, Radovci, Vidonci) ter do šole, vrtca, ambulante, pošte, občine in avtobusnih postajališč. Površine bodo neprekinjene, osvetljene, z varnimi prehodi in brez arhitektonskih ovir, ob njih pa bodo klopi in počivališča. Posebno skrb bomo namenili varnemu dostopu do OŠ in vrtca, tudi čez ozek most pri šoli, varnim šolskim potem in samostojnosti otrok ter varnosti starejših in gibalno oviranih. Središče Grada bomo celovito preuredili v prostor za vse, z umirjenim prometom in prednostjo pešcev. Kjer prostor ne dopušča pločnika, bomo promet umirili in iskali alternativne peš povezave. Rekreativne in tematske poti bomo povezali v enotno označeno mrežo s sosednjimi občinami, hojo pa bomo z ozaveščanjem uveljavili kot zdrav način gibanja za vse generacije.

Strateško vodilo izhaja predvsem iz ciljev OCPS (v oklepaju je mesto cilja v razvrstitvi občine): Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti (1.); Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (2.); Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (4.); Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (5.).

Prioritete strateškega vodila (vrstni red ne odraža pomembnosti; odebeljene so najpomembnejše prioritete po anketi med člani ODS in ŠDS):

- **Varne šolske poti in samostojnost otrok**
- Sklenjeno omrežje površin za pešce
- **Kakovostne in varne ureditve za pešce**
- Središče Grada kot prostor za ljudi
- Hoja za vse generacije

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi kazalniki:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

- Samostojnost otrok pri poteh v šolo (delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih).

Za kvantifikacijo strateškega vodila uporabljamo naslednje izhodiščne in ciljne vrednosti, prevzete iz Načrta spremljanja kazalnikov:

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	Povečanje deleža pešcev na glavnih prometnicah v občini za 100 % do leta 2033 (glede na stanje leta 2026).	4,2 % (2026)	8,4 % (2033)
Samostojnost otrok pri poteh v šolo.	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom in brez spremstva odraslih, za 10 % do leta 2034.	13,1 % (2026)	14,4 % (2034)

Kolesarjenje

Kolesarjenje bo v Občini Grad varen način opravljanja vsakodnevnih poti na krajših razdaljah ter uveljavljena oblika rekreacije in trajnostnega turizma na Goričkem. Vzpostavili bomo varne kolesarske povezave med naselji, do osnovne šole in središča Grada ter do sosednjih občin in Avstrije, prednostno na odsekih z največ mešanja kolesarjev z motornim prometom (Grad–Motovilci, Radovci–Kruplivnik, smer Kuzma) in v okviru medobčinske povezave Tišina–Cankova–Grad. Kjer ločene površine niso izvedljive, bomo promet umirili in kolesarje usmerjali na manj obremenjene lokalne ceste in javne poti. Ključni cilji bodo opremljeni z varnimi, pokritimi stojali, počivališča in označevanje pa bodo poenoteni s sosednjimi občinami in Krajinskim parkom Goričko. Vpliv reliefa bomo omilili s spodbujanjem električnih koles. Otroke bomo usposabljali in spodbujali za varno kolesarjenje v šolo ter tako uresničili njihovo željo po samostojnem prihodu s kolesom. Kolesarski turizem bo prispeval k prepoznavnosti občine in lokalnemu razvoju.

Strateško vodilo izhaja predvsem iz ciljev OCPS (v oklepaju je mesto cilja v razvrstitvi občine): Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (2.); Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (4.); Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (5.); Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo (6.).

Prioritete strateškega vodila (vrstni red ne odraža pomembnosti; odebeljene so najpomembnejše prioritete po anketi med člani ODS in ŠDS):

- **Varne povezave do šole in središča Grada**
- Medobčinske in čezmejne povezave za vsakdan in turizem
- **Umirjen promet na skupnih prometnih površinah**
- Opremljenost ciljev poti in počivališč
- Spodbujanje kolesarjenja otrok in e-koles

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi kazalniki:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Samostojnost otrok pri poteh v šolo (delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih).

Za kvantifikacijo strateškega vodila uporabljamo naslednje izhodiščne in ciljne vrednosti, prevzete iz Načrta spremljanja kazalnikov:

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.	Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2033 (glede na stanje leta 2026).	29,5 % (2026)	44,2 % (2033)
Samostojnost otrok pri poteh v šolo.	Povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom in brez spremstva odraslih, za 10 % do leta 2034.	13,1 % (2026)	14,4 % (2034)

Javni prevoz

Vsem prebivalcem Občine Grad, zlasti starejšim, otrokom in mladim ter prebivalcem brez avtomobila, bomo zagotovili dostopen in zanesljiv javni prevoz do storitev, zdravstva, šole in delovnih mest. Ohranili bomo kakovosten šolski prevoz in ga povezali z JPP tako, da bodo šolske vožnje odprte tudi drugim potnikom, vozni redi pa usklajeni. Skupaj s sosednjimi občinami bomo pri državnem upravljavcu zagovarjali pogostejše, taktne povezave z Mursko Soboto, tudi med počitnicami in ob koncih tedna, ter boljše povezave med goričkimi občinami in do železnice. Razpršeno poselitev bomo dopolnili s prilagodljivimi oblikami prevoza (prevozi na klic, Prostofer in prevozi od vrat do vrat za starejše). Postajališča bodo enotno opremljena, varna in dostopna po urejenih peš površinah. Sistem bomo redno spremljali in ga prilagajali dejanskim potrebam uporabnikov.

Strateško vodilo izhaja predvsem iz ciljev OCPS (v oklepaju je mesto cilja v razvrstitvi občine): Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti (1.); Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost (3.); Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (5.); Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (7.).

Prioritete strateškega vodila (vrstni red ne odraža pomembnosti; odebeljene so najpomembnejše prioritete po anketi med člani ODS in ŠDS):

- Prilagodljivi prevozi po meri starejših in razpršene poselitve
- **Povezan sistem šolskih prevozov in javnega prevoza**
- Pogostejša in taktna hrbtenična povezava
- **Urejena in varno dostopna postajališča**
- Usklajen nastop občin za boljšo ponudbo javnega prevoza

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjim kazalnikom:

- Dostopnost prebivalcev do JPP.

Za kvantifikacijo strateškega vodila uporabljamo naslednje izhodiščne in ciljne vrednosti, prevzete iz Načrta spremljanja kazalnikov:

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Dostopnost prebivalcev do JPP.	Povečanje deleža prebivalcev z zadovoljivo ali primerno dostopnostjo do JPP (v radiju 500 m) za 10 % do leta 2034 (glede na stanje leta 2026).	27,1 % (2026)	29,8 % (2034)

Cestni motorni promet

Prizadevali si bomo za umirjen, varen in pregleden motorni promet skozi naselja ter za manjšo odvisnost od osebnega avtomobila, ob ohranjanju dobre dostopnosti razpršenih naselij. Hitrosti bomo znižali s fizičnimi ukrepi za umirjanje prometa na vstopih v naselja (Motovilci, Dolnji Slaveči, Radovci, Grad), pri šoli in na šolskih poteh ter s ciljanim nadzorom. Sanirali bomo nevarne in nepregledne točke (križišča, ozke mostove in ovinke) ter uredili signalizacijo in znake za naselja skladno s poselitvijo. Ceste bomo vzdrževali načrtno in ob obnovah zagotavljali prostor za pešce in kolesarje. Promet in parkiranje pri šoli in v središču Grada bomo upravljali tako, da bodo konflikti s pešci in kolesarji čim manjši, obiskovalce pa bomo usmerjali na obrobna parkirišča. S preventivo in nadzorom bomo krepili prometno kulturo tudi na lokalnih cestah, kjer se zgodi večina nesreč. Z boljšimi pogoji za hojo, kolesarjenje in javni prevoz ter s souporabo avtomobilov bomo zmanjševali število voženj z avtomobilom, preostale vožnje pa usmerjali v e-mobilnost. Število prometnih nesreč in poškodovanih se bo zmanjševalo; cilj je nič mrtvih in hudo poškodovanih.

Strateško vodilo izhaja predvsem iz ciljev OCPS (v oklepaju je mesto cilja v razvrstitvi občine): Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti (1.); Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (2.); Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (5.); Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa (7.).

Prioritete strateškega vodila (vrstni red ne odraža pomembnosti; odebeljene so najpomembnejše prioritete po anketi med člani ODS in ŠDS):

- Umirjen promet v naseljih
- **Odprava nevarnih točk**
- Manj voženj z avtomobilom, souporaba in e-mobilnost
- **Načrtno vzdrževanje cest za vse udeležence**
- Upravljanje prometa in parkiranja pri šoli in v središču

Uveljavljanje strateškega vodila spremljamo z naslednjimi kazalniki:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.

Za kvantifikacijo strateškega vodila uporabljamo naslednje izhodiščne in ciljne vrednosti, prevzete iz Načrta spremljanja kazalnikov:

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na	Zmanjšanje deleža potnikov v osebnih avtomobilih na glavnih prometnicah v občini za 5 % do leta 2034.	63,4 % (2026)	60,2 % (2034)

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
glavnih prometnicah v občini.			
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 10 % do leta 2034.	44,4 % (2026)	40,0 % (2034)