Pregled strateških vodil

za občinsko celostno prometno strategijo Občine Grad 2027–2034

Avtorji: Tadeja Horvat, Lucija Vidonja, Katja Karba

Datum: oktober 2026

Izdelovalec OCPS: Razvojna agencija Sinergija

Kazalo

1 Namen in vsebinski okvir 1

2 Oblikovanje in kvantifikacija strateških vodil 1

3 Pregled strateških vodil 2

Načrtovanje 2

Hoja 4

Kolesarjenje 5

Javni prevoz 6

Cestni motorni promet 7

Priloga: Uskladitev strateških vodil z izhodišči OCPS 8

1 Namen in vsebinski okvir

Strateška vodila povzemajo spremembe, ki jih želimo doseči v posameznem stebru OCPS ob upoštevanju razkoraka med današnjim stanjem v občini in postavljeno vizijo ter cilji. Posamezno strateško vodilo stebra izhaja iz več ciljev OCPS in odraža opredeljene prioritete.

Namen oblikovanja strateških vodil je vzpostavitev kriterialnega orodja za odločanje občine o najprimernejših rešitvah na področju prometa, saj vodila odražajo ambicije posameznih stebrov OCPS in hkrati izražajo pristop, ki mu bo občina sledila pri doseganju svojih ciljev. Vsako od vodil je opremljeno tudi s kvantifikacijo ambicij, za katero so uporabljeni kazalniki iz dokumenta »Načrt spremljanja kazalnikov«.

2 Oblikovanje in kvantifikacija strateških vodil

Strateška vodila izhajajo iz strateških izhodišč OCPS ter sinteznih ugotovitev analize stanja. To so vizija, cilji, ključni dosežki, izzivi in priložnosti. Predlog strateških vodil je bil, skupaj s prej navedenimi ključnimi sporočili in ugotovitvami analize stanja, predstavljen in obravnavan na delavnici s širšo delovno skupino, ki je potekala 12. oktobra 2026 na spletni platformi Zoom. Vsako strateško vodilo sestavljata opis sprememb, ki jih želimo doseči v posameznem stebru, in pet prioritet, ki povzemajo njegove ključne usmeritve.

Prioritete strateških vodil so osnova za širši nabor in končni izbor ukrepov. Člani ožje in širše delovne skupine (ODS in ŠDS) so jih po delavnici v spletni anketi razvrstili po pomembnosti v vsakem stebru posebej. Najpomembnejše prioritete posameznega stebra so v nadaljevanju odebeljene in bodo uporabljene kot dodaten kriterij pri izboru ukrepov za Akcijski načrt.

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).

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.

Kvantifikacija strateških vodil izhaja iz nabora kazalnikov za spremljanje učinkov OCPS ter ciljnih vrednosti za doseganje njenih ciljev. Ciljne vrednosti bodo obravnavane na naslednji delavnici s širšo delovno skupino.

Strateška vodila za posamezne stebre, njihove prioritete in kvantifikacija so podani v naslednjem poglavju.

3 Pregled strateških vodil

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)

KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
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–Pürga, 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 (delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih).	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 (delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih).	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 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)

Priloga: Uskladitev strateških vodil z izhodišči OCPS

Nacionalne smernice za pripravo OCPS določajo, da strateško vodilo stebra izhaja iz več ciljev Strategije, odraža prioritete občine ter upošteva lokalne izzive, dosežke in priložnosti. Pri presoji kakovosti se preverja jasna in neprotislovna povezava med vizijo, cilji, ključnimi izzivi, prioritetami, strateškimi vodili in ukrepi.

Strateška vodila in njihove prioritete (na delavnici imenovane gradniki), predstavljeni na delavnici s širšo delovno skupino, so bili zato preverjeni glede na razvrščene cilje OCPS, prednostne in ključne izzive, priložnosti, dosežke in vrednote iz analize stanja. Prioritete so poimenovane kot usmeritve (vodila) in ne kot ukrepi; konkretne lokacije in ukrepi so navedeni v opisu vodila in se prenesejo v širši nabor ukrepov. Vse spremembe sledijo načelom trajnostne mobilnosti.

V nadaljevanju so za vsak steber prikazane prioritete, izhodišča, iz katerih izhajajo, ter rezultat ankete med člani ODS in ŠDS. Najpomembnejše prioritete so odebeljene.

Načrtovanje

Prioritete strateškega vodila

PRIORITETA	IZHODIŠČE IN POJASNILO
Strateško in celostno načrtovanje	Prednostni izziv »Sprotno, projektno ukrepanje«; prednostna priložnost »Prva OCPS in nova podatkovna podlaga«. Nespremenjeno. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,44, 1.–2. mesto v stebru.
Stabilno financiranje trajnostne mobilnosti	Prednostni izziv »Kapacitete – ljudje in sredstva« (0 € za trajnostno mobilnost 2023–2025). Ime na delavnici: »Stalna sredstva za trajnostno mobilnost«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,44, 1.–2. mesto v stebru.
Povezovanje z občinami, regijo in državo	Prednostna priložnost »Povezovanje občin« (skupni nastop pri JPP in razpisih). Dodana država (DUJPP, DRSI). Ime na delavnici: »Povezovanje goričkih občin in regije«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,25, 3. mesto v stebru.
Vključevanje in obveščanje javnosti	Izziv »Nesistematično spremljanje in obveščanje« (obveščanje negativno ocenjuje 56 %). Nespremenjeno. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,50, 4.–5. mesto v stebru.
Merjenje, vrednotenje in promocija učinkov	Prednostna priložnost »Prva OCPS in nova podatkovna podlaga«. Ime na delavnici: »Spremljanje kazalnikov in učinkov«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,50, 4.–5. mesto v stebru.

Hoja

Prioritete strateškega vodila

PRIORITETA	IZHODIŠČE IN POJASNILO
Varne šolske poti in samostojnost otrok	Prednostni izziv »Nevarne šolske poti« (ozek most, neurejen prehod, ni razsvetljave); prednostna priložnost »Podpora otrokom pri krepitvi samostojnosti«; cilj 2 (varnost). Ime na delavnici: »Varne šolske poti in dostop do OŠ in vrtca«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,90, 1. mesto v stebru.
Sklenjeno omrežje površin za pešce	Prednostni izziv »Manjka infrastruktura za pešce«; prednostna priložnost »Kratke razdalje in pripravljeni projekti« (pločnik Motovilci). Ime na delavnici: »Sklenjene površine za pešce skozi naselja«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,89, 3. mesto v stebru.
Kakovostne in varne ureditve za pešce	Izziv »Manjkajoči prehodi za pešce in javna razsvetljava«. Ime na delavnici: »Varni prehodi za pešce in razsvetljava«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,33, 2. mesto v stebru.
Središče Grada kot prostor za ljudi	Priložnost »Kratke razdalje v središču Grada«; izziv »Zapostavljanje pešcev in kolesarjev pri urejanju prostora«. »Celovita ureditev središča« je ukrep in je zapisana v opisu. Ime na delavnici: »Celovita ureditev središča Grada«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,70, 5. mesto v stebru.
Hoja za vse generacije	Izziv »Potrebe starejših in gibalno oviranih« (65+ 26 %); cilj 3 (socialna vključenost). Ime na delavnici: »Dostopnost za starejše in gibalno ovirane«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,78, 4. mesto v stebru.

Kolesarjenje

Prioritete strateškega vodila

PRIORITETA	IZHODIŠČE IN POJASNILO
Varne povezave do šole in središča Grada	Prednostna izziva »Manjka infrastruktura« in »Kolo ni del vsakdanjih poti«. Nespremenjeno. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,78, 1. mesto v stebru.
Medobčinske in čezmejne povezave za vsakdan in turizem	Prednostna priložnost »Rast turizma in rekreacije«; cilj 5 (kakovost življenja, ki po delavnici vključuje turizem). Ime na delavnici: »Medobčinske in čezmejne povezave«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,56, 4. mesto v stebru.
Umirjen promet na skupnih prometnih površinah	Prednostni izziv »Manjka infrastruktura« (mešanje z motornim prometom). Ime na delavnici: »Umirjanje prometa na mešanih odsekih«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,20, 2. mesto v stebru.
Opremljenost ciljev poti in počivališč	Izziv »Manjka podporna infrastruktura«. Ime na delavnici: »Parkirišča za kolesa in počivališča«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,33, 5. mesto v stebru.
Spodbujanje kolesarjenja otrok in e-koles	Prednostna priložnost »Interes otrok za kolesarjenje v šolo«. Nespremenjeno. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,78, 3. mesto v stebru.

Javni prevoz

Prioritete strateškega vodila

PRIORITETA	IZHODIŠČE IN POJASNILO
Prilagodljivi prevozi po meri starejših in razpršene poselitve	Prednostni izziv »Ni prevoza za starejše in prebivalce brez avtomobila«; prednostna priložnost »Nove oblike«; cilj 3 (socialna vključenost). Ime na delavnici: »Prilagodljivi prevozi za starejše in na klic«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,89, 3.–5. mesto v stebru.
Povezan sistem šolskih prevozov in javnega prevoza	Prednostna priložnost »Integracija šolskih prevozov«. Ime na delavnici: »Integracija šolskih prevozov z JPP«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,30, 2. mesto v stebru.
Pogostejša in taktna hrbtenična povezava	Prednostni izziv »Slaba dostopnost za velik del prebivalstva«. Smer (Murska Sobota) je v opisu. Ime na delavnici: »Pogostejše povezave z Mursko Soboto«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,89, 3.–5. mesto v stebru.
Urejena in varno dostopna postajališča	Izziv »Neurejena postajališča in nevaren dostop do njih«. Nespremenjeno. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,33, 1. mesto v stebru.
Usklajen nastop občin za boljšo ponudbo javnega prevoza	Priložnost »Skupni nastop občin pri DUJPP«. Poimenovanje izraža namen, ne postopka. Ime na delavnici: »Skupni nastop občin pri DUJPP«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,89, 3.–5. mesto v stebru.

Cestni motorni promet

Prioritete strateškega vodila

PRIORITETA	IZHODIŠČE IN POJASNILO
Umirjen promet v naseljih	Prednostni izziv »Previsoke hitrosti in nevarne točke«; prednostna priložnost »Prenos dobrih praks«. Ime na delavnici: »Umirjanje prometa na vstopih v naselja«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,30, 3. mesto v stebru.
Odprava nevarnih točk	Prednostni izziv »Previsoke hitrosti in nevarne točke« (križišča, ozki mostovi). Ime na delavnici: »Sanacija nevarnih točk in ozkih mostov«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,67, 1. mesto v stebru.
Manj voženj z avtomobilom, souporaba in e-mobilnost	Prednostni izziv »Rast motorizacije in uporabe avtomobila«; prednostna priložnost »Pripravljenost na spremembo navad«. Prioriteta na delavnici (»Souporaba avtomobilov in e-mobilnost«) ni izražala cilja zmanjšanja voženj. Ime na delavnici: »Souporaba avtomobilov in e-mobilnost«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,33, 5. mesto v stebru.
Načrtno vzdrževanje cest za vse udeležence	Izziva »Dotrajane ceste« in »Prometna varnost na lokalnem omrežju« (65 % nesreč na lokalnih cestah). Ime na delavnici: »Načrtno vzdrževanje in obnova cest«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 4,44, 2. mesto v stebru.
Upravljanje prometa in parkiranja pri šoli in v središču	Predlog »Upravljanje prometa pri šoli«, vezan na prednostni izziv rasti uporabe avtomobila (44 % prihodov v šolo z avtom). Prioriteti z delavnice je bila dodana šola. Ime na delavnici: »Promet in parkiranje v središču Grada«. Anketa ODS in ŠDS: povprečna ocena 3,67, 4. mesto v stebru.