Celostna prometna strategija za občino Grad

Sporočilo za medije

Opredeljena so izhodišča in strateška vodila prve celostne prometne strategije Občine Grad

Varna, dostopna in povezana občina: strateška vodila bodo usmerjala izbor ukrepov

Občina Grad je julija 2026 skupaj z občinami Cankova, Kuzma in Rogašovci začela pripravo prve **Občinske celostne prometne strategije (OCPS) za obdobje 2027–2034**. Po zaključeni analizi stanja so zdaj opredeljena tudi **izhodišča strategije in strateška vodila**, ki bodo občini v prihodnjih letih služila kot merilo pri odločanju o prometnih rešitvah.

Celostno razumevanje in obravnava prometa sta ključni izhodiščni točki, ko želimo v lastni skupnosti doseči visoko kakovost življenja in dobre pogoje za razvoj ter pri tem ravnati strateško preudarno, finančno učinkovito in s široko podporo prebivalcev.

Strateško urejanje prometa ne prinaša zgolj bolje izkoriščene prometne infrastrukture, nižjih stroškov za mobilnost v proračunih gospodinjstev in organizacij, učinkovitejših naložb, večje prometne varnosti in manjšega onesnaženja. Celostna obravnava prometa prinaša tudi merljivo boljšo kakovost bivanja in večje možnosti občine za uspešen razvoj, saj prebivalcem, tudi tistim brez avtomobila, omogoča dober dostop do storitev, dela in šole.

Vizija in cilji

Izhodišča strategije so oblikovali člani širše delovne skupine, potrdili pa prebivalci. Vizija, ki jo podpira **94 % sodelujočih v anketi**, 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.«***

Kot prednostne cilje so deležniki izbrali **izboljšano dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti**, **večjo varnost vseh udeležencev v prometu** ter **vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost**. Prebivalcem so pri načrtovanju prometa najpomembnejši varnost otrok, enostaven dostop do ustanov, varnost pešcev in kolesarjev, kakovost bivanja ter ureditve, primerne za vse uporabnike.

Kaj je pokazala analiza stanja

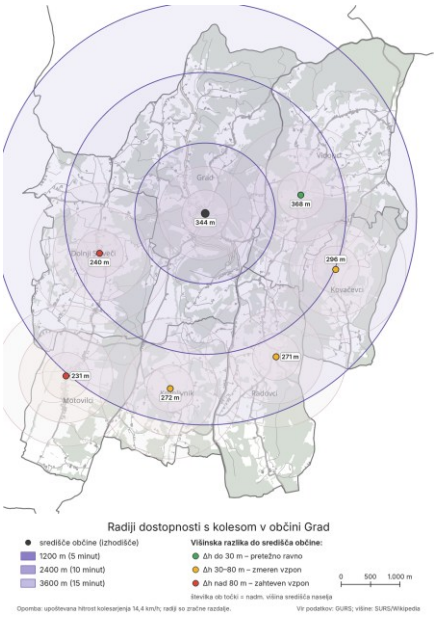
Vse več strokovnjakov ugotavlja, da je vloga avtomobila prevelika, ne le pri tem, kako opravljamo vsakodnevne poti, ampak tudi pri tem, kako porabljamo omejen prostor v naseljih ter kako razporejamo občinska in družinska sredstva. To samo po sebi ne bi bilo problematično, če se vzporedno ne bi vse manj pozornosti namenjalo hoji, kolesarjenju in javnemu prevozu, ki so zato vse manj privlačni in vse manj uporabljani. Na podeželju, kjer so razdalje daljše in poselitev razpršena, bo avtomobil še naprej pomemben. Prav zato pa je ključno, da imajo tisti, ki ne vozijo ali ne morejo voziti, predvsem otroci, mladi in starejši, na voljo varne in uporabne možnosti za vsakodnevne poti.

Pri štetju prometa pri pošti v Gradu je bila skoraj tretjina vseh oseb kolesarjev, kar je največ med goričkimi občinami, a gre večinoma za rekreativne in turistične kolesarje. Pri vsakdanjih poteh prevladuje avtomobil: z njim na delo potuje 86 % prebivalcev, v šolo pa pride 44 % otrok. Ker v občini ni več trgovine, so prebivalci tudi za nakupe skoraj v celoti odvisni od avtomobila. Ključni izzivi so:

- manjkajoče površine za pešce skozi naselja, zlasti skozi Motovilce, Grad–Pörgo in Dolnje Slaveče;
- nevarne šolske poti, med njimi dostop do šole in vrtca čez ozek most;
- ni kolesarskih povezav za vsakdanje poti, kolesarji se vozijo med avtomobili in kmetijsko mehanizacijo;
- slaba dostopnost javnega prevoza za velik del prebivalcev, ob sobotah avtobus ne vozi;
- previsoke hitrosti na vstopih v naselja, pri čemer se 65 % nesreč zgodi na lokalnih cestah.

Enostranski razvoj infrastrukture za cestni promet in zapostavljanje hoje ter kolesarjenja pri načrtovanju sta zmanjšala privlačnost prostora za takšno premikanje. Kjer ni pločnika ali varne kolesarske povezave, starši otroke raje zapeljejo z avtomobilom, kar poveča promet pred šolo in še zmanjša občutek varnosti. Tak začaran krog je mogoče prekiniti le z načrtnim in vztrajnim ukrepanjem.

Za hojo so najprimernejše razdalje do 2 km, za kolo do 5 km, z električnim kolesom, ki zlahka premaga tudi vzpone, pa do 10 km in več. Priložnosti so v **zgoščenem središču Grada**, kjer so šola, vrtec, občina, ambulanta, pošta, Vulkanija in grad na dosegu nekaj minut hoje, v pripravljenem projektu pločnika skozi Motovilce ter v električnih kolesih, ki premagajo vzpon do središča na slemenu. S kolesom bi v šolo najraje prihajalo 48 % učencev. Gradimo lahko tudi na dosežkih, kot sta krožišče v Motovilcih in dobro organiziran šolski prevoz iz vseh vasi.



Strateška vodila

Namen strateških vodil je vzpostaviti merilo, s katerim bo občina presojala, katere rešitve so za njen promet najprimernejše. Vodila izhajajo iz vizije in ciljev ter iz ključnih izzivov, priložnosti in dosežkov, ki jih je pokazala analiza stanja.

Strateška vodila povedo, kaj želimo do leta 2034 spremeniti v vsakem od petih stebrov strategije. Širša delovna skupina jih je obravnavala na delavnici 12. oktobra 2026, nato pa prioritete razvrstila po pomembnosti. Najvišje uvrščene prioritete (navedene v oklepaju) bodo dodatno merilo pri izboru ukrepov:

- **Načrtovanje:** s sprotnega, projektnega ukrepanja bomo prešli na strateško načrtovanje z merljivimi cilji, stalnimi sredstvi za trajnostno mobilnost in povezovanjem s sosednjimi občinami (prednostno: strateško in celostno načrtovanje ter stabilno financiranje trajnostne mobilnosti).
- **Hoja:** začenši s pločnikom skozi Motovilce bomo sklenili površine za pešce skozi naselja ter do šole, vrtca, ambulante in postajališč, središče Grada pa preuredili v prostor za ljudi (prednostno: varne šolske poti in samostojnost otrok).

- **Kolesarjenje:** uredili bomo varne povezave med naselji, do šole ter sosednjih občin in Avstrije, otroke pa spodbujali h kolesarjenju v šolo, tudi z električnimi kolesi (prednostno: varne povezave do šole in središča Grada).
- **Javni prevoz:** šolski prevoz bomo povezali z javnim, skupaj s sosednjimi občinami zagovarjali pogostejše povezave z Mursko Soboto in uvedli prilagodljive prevoze za starejše (prednostno: urejena in varno dostopna postajališča).
- **Cestni motorni promet:** promet bomo umirili na vstopih v naselja in pri šoli, sanirali nevarne točke ter ceste vzdrževali načrtno, z mislijo na pešce in kolesarje (prednostno: odprava nevarnih točk).

Vsako vodilo je opremljeno s kazalniki ter izhodiščnimi in ciljnimi vrednostmi. Tako naj bi se na primer delež otrok, ki v šolo pridejo z avtomobilom, do leta 2034 zmanjšal s 44 % na 40 %.

Kaj sledi

Strateška vodila so podlaga za naslednji korak, izbor ukrepov. Iz vseh zbranih pobud prebivalcev, vaških predstavnikov in deležnikov se zdaj pripravlja nabor možnih ukrepov, ki ga bomo s širšo delovno skupino obravnavali 9.11.2026 na **delavnici o izbiri ukrepov**. Nato bomo k izbiri prednostnih ukrepov in lokacij povabili tudi prebivalce prek spletne ankete. Izbrani ukrepi bodo s časovnico in ocenjenimi stroški vključeni v akcijski načrt strategije.

Dokumenti **Pregled stanja, ključnih izzivov in priložnosti**, **Pregled strateških vodil**, **Načrt spremljanja kazalnikov** in **Načrt vključevanja javnosti** so objavljeni na spletni strani občine. Vabimo vas, da si jih ogledate.

Občina Grad