OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KUZMA

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

za izdelavo občinske celostne prometne strategije

Občine Kuzma 2027-2034

Naročnik:	Občina Kuzma
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 odraslih 8
Staranje prebivalstva 9
Pomanjkljiva integracija prostorskega in prometnega načrtovanja 10
Stroški in investicije na področju prometa 11
Spremljanje stanja na področju mobilnosti 13
Kadrovske omejitve v občinski upravi 13
Prebivalci so s stanjem prometa večinoma zadovoljni 13
Prebivalci želijo predvsem pločnike in kolesarske povezave 15
Stanje prometnega sistema 16
Rast motorizacije 16
Prometna varnost 17
Hitrost motornega prometa v naseljih 18
Načrt šolskih poti 21
Razgiban relief, a kratke razdalje 21
Nesklenjena mreža za pešce med vasmi 22
Kolesarske infrastrukture praktično ni 25
Težavna dostopnost za osebe z ovirami pri gibanju 27
Dostopnost javnega prevoza je slaba, ponudba pa prilagojena šolskim dnem 27
Šolski prevozi 31
Prometne obremenitve 31
Potovalne navade 32
Štetje prometa 32
Zaposleni 32
Osnovnošolci 33
Prebivalci 34

Osnovnošolci si želijo kolesariti 35
4 Dosežki, izzivi, priložnosti in prioritete 36
Ključni dosežki 36
Ključni izzivi 37
Ključne priložnosti 38
Prioritete 39
5 Strateška vodila 40
Načrtovanje 40
Hoja 41
Kolesarjenje 42
Javni prevoz 43
Cestni motorni promet 44
6 Viri 45

1 Uvod

Poročilo predstavlja ključna sporočila analize stanja prometa v Občini Kuzma (OK) ter pregled strateških izhodišč in strateških vodil, izdelanih v okviru priprave prve občinske celostne prometne strategije (OCPS) Občine Kuzma 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 Kuzma, idejna zasnova obnove javne poti do romskega naselja Gornji Slaveči in raziskave čezmejnega prometa).
- 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 (15. 7. 2026),
    - intervjuji s ključnimi deležniki,
    - ankete med prebivalci (134 sodelujočih), zaposlenimi (pretežno OŠ in vrtec Kuzma, 36 sodelujočih) in osnovnošolci (OŠ Kuzma, 45 učencev),
    - štetje prometa (Kuzma 60c, september 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, delavnica s sosednjimi občinami, javna razprava z vaškimi koordinatorji in občinskimi svetniki, razstava in predstavitev na Jesenski tržnici, 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. Viri podatkov so navedeni sproti v besedilu in pod grafičnimi prikazi, celoten seznam pa je podan v poglavju Viri.

2 Vizija in cilji

Vizija in cilji razvoja prometa v Občini Kuzma so bili oblikovani, izbrani in razvrščeni po pomembnosti na delavnici s širšo delovno skupino, ki je potekala 25. avgusta 2026 v sejni sobi Občine Kuzma. 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 (september–oktober 2026), predstavljeni vaškim koordinatorjem in občinskim svetnikom na javni razpravi 21. 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 predstavljena na 5. Jesenski tržnici v Domu Kuzma 26. septembra 2026, nato pa je bila ves oktober na ogled v prostorih Občine Kuzma.

Vizija in temeljne vrednote

Vizija OCPS Občine Kuzma 2027–2034 se glasi:

»Občina Kuzma bo do leta 2050 varna, dostopna in trajnostno povezana občina, kjer bodo urejene peš in kolesarske povezave ter kakovosten lokalni, regionalni in čezmejni javni prevoz omogočali mobilnost vseh generacij ter prispevali k aktivnemu življenju v zelenem okolju Goričkega.«

Obrazložitev vizije OCPS Občine Kuzma 2027–2034 se glasi:

Vizija v ospredje postavlja dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti ter varnost vseh udeležencev v prometu, ki sta bila na delavnici prepoznana kot najpomembnejša cilja prihodnjega razvoja mobilnosti v Občini Kuzma. Prometni sistem naj prebivalcem omogoča varno in čim bolj samostojno opravljanje vsakodnevnih poti, pri čemer je posebna pozornost namenjena otrokom, ki obiskujejo šolo in vrtec, starejšim v domu starejših in drugim ranljivim skupinam.

Pomemben del prihodnjega razvoja predstavljajo varne in povezane peš ter kolesarske poti, urejena cestna infrastruktura in kakovostnejši javni prevoz. Zaradi lege občine ob tromeji je pomembno tudi boljše povezovanje s sosednjimi občinami ter s čezmejnim območjem Slovenije, Avstrije in Madžarske, na primer s skupnim avtobusnim prevozom za srednješolce, ki se šolajo v Avstriji, in s prevozi za ranljive skupine. Prometni sistem se bo razvijal ob upoštevanju sonaravnega razvoja ter ohranjanja naravnih danosti in značilne krajine Goričkega. Z izboljševanjem pogojev za hojo, kolesarjenje in javni prevoz bo občina spodbujala bolj aktivno življenje prebivalcev ter prispevala k višji kakovosti življenja v varni, privlačni, zeleni in povezani skupnosti.

Prebivalci v veliki meri podpirajo predlagano vizijo občine: v anketi se je z njo strinjalo 124 od 132 sodelujočih, 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; vir: anketa za prebivalce Občine Kuzma, 2026):

- Varnost otrok (63 %).
- Varnost pešcev in kolesarjev (54 %).
- Ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike, tudi za starše z vozički, invalide, starejše in otroke (43 %).
- Enostaven dostop do pomembnih ustanov, kot so zdravstveni dom, pošta, banka in občina (42 %).
- Zagotavljanje prostora za druženje in rekreacijo (29 %).

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 (18)**
2. **Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (14)**
3. **Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti, vključno z razvojem trajnostnega turizma (10)**
4. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (5)
5. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost (5)
6. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo (2)
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. Sistem spremljanja temelji na petih obveznih kazalnikih učinka (deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah, deleži potovalnih načinov pri poteh v šolo, samostojnost otrok pri poteh v šolo, deleži potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo) ter enotnem kazalniku izvedbe OCPS. 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 Kuzma

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 300 % do leta 2033 (glede na stanje leta 2026).	0,48 % (2026)	1,93 % (2033)
		Povečanje deleža kolesarjev na glavnih prometnicah v občini za 50 % do leta 2033 (glede na stanje leta 2026).	5,6 % (2026)	8,4 % (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 75 % do leta 2034.	11,4 % (2026)	19,9 % (2034)

CILJ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST (opisno)	IZHODIŠČNA VREDNOST (leto podatka)	CILJNA VREDNOST (preračun)
	spremstva odraslih).			
Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.	Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa.	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva na 2,85 do leta 2032.	2,54 (2026)	2,85 (2032)
Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 15 % do leta 2034.	73,5 % (2026)	62,5 % (2034)
	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 10 % (za poti do 5 km) do leta 2034.	76,4 % (2026)	68,7 % (2034)
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).	26,6 % (2026)	29,2 % (2034)
Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.	Delež delovnih migrantov v druge občine.	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine, ki niso sosednje, za 5 % do leta 2034 (glede na stanje leta 2025).	64,4 % (2025)	61,2 % (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.	83,8 % (2026)	79,6 % (2034)
Kazalnik izvedbe OCPS.	Delež izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta.	Izvedba vseh ukrepov akcijskega načrta do leta 2031.	0 % (2026)	100 % (2031)

Vir: Pregled ciljev, kazalnikov, kvantifikacije in prioritet OCPS Občine Kuzma (oktober 2026). Izhodiščna vrednost obveznega kazalnika Dolžine poti na delo je opisana v poglavju Zaposleni (delež zaposlenih s potjo na delo do 5 km znaša 36,1 %).

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 Kuzma treba usmerjati predvsem v izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti in pogojev za uporabo trajnostnih oblik mobilnosti. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050 (Uradni list RS, št. 72/23) in Strategija razvoja prometa v RS dajeta prednost javnemu potniškemu prometu, hoji in kolesarjenju ter za podeželje predvidevata alternativne oblike javnega prevoza (npr. prevoz na poziv). Program evropske kohezijske politike 2021–2027 omogoča financiranje ureditve postajališč, infrastrukture za pešce do šol in postajališč ter ločenih kolesarskih površin na podlagi sprejetih celostnih prometnih strategij (vir: pregled dokumentacije OCPS Občine Kuzma, 2026).

Občina obsega 22,9 km^2 in pet naselij (Dolič, Gornji Slaveči, Kuzma, Matjaševci in Trdkova). Leži na severnem Goričkem ob meji z Avstrijo, v bližini tromeje Slovenije, Avstrije in Madžarske, skoraj

celotno njeno območje pa je del Krajinskega parka Goričko in območij Natura 2000. Sosednje občine so Rogašovci, Grad in Gornji Petrovci, nobena od njih pa še nima sprejete OCPS. Glavno prometno os predstavlja regionalna cesta R3-721 (Martinje–Dolič–Kuzma–mejni prehod Kuzma), na katero se v Kuzmi navezuje cesta R3-716 proti Gradu. Strategija lokalnega razvoja LAS Goričko 2021–2027 izpostavlja veliko odvisnost od avtomobila, visok delež delovnih migrantov (75 % delovno aktivnih prebivalcev Kuzme) ter potrebo po alternativnih prevozih.

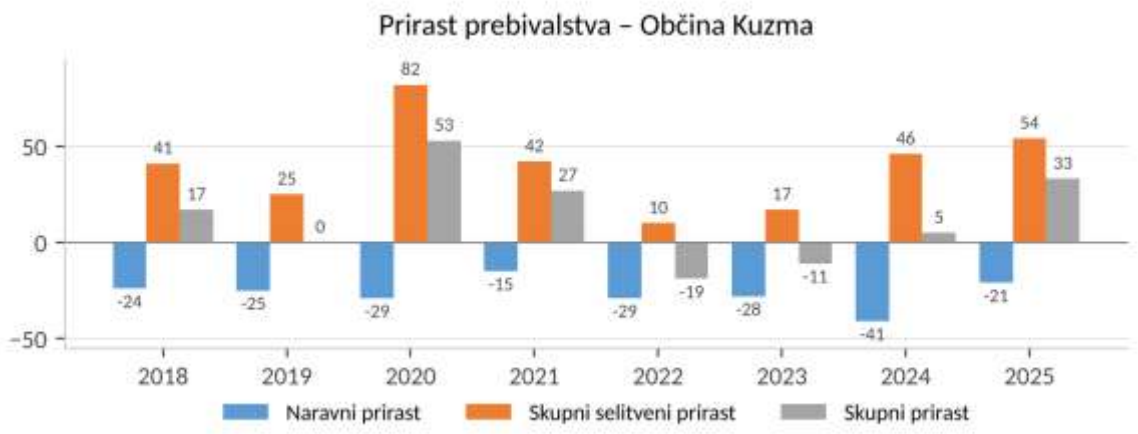
Občinski prostorski načrt Občine Kuzma (Uradne objave Občine Kuzma, št. 001/2012), sprejet 29. 11. 2012, dopušča urejanje površin za pešce in kolesarje, vendar je zastarel, zato občina pripravlja nov OPN, kar je priložnost za uskladitev prostorskega in prometnega načrtovanja. Raziskava čezmejnega prometa (2019) je pokazala, da so čezmejne poti z izhodiščem na Goričkem pomemben del prometa na mejnih prehodih: na prehodu Kalch–Sotina je bilo med anketiranimi vožnjami 5 od 72 (7 %), na prehodu Zelting–Cankova pa 20 od 360 (6 %) voženj povezanih z goričkimi naselji. Idejna zasnova obnove javne poti do romskega naselja Gornji Slaveči (580 m, ocenjena vrednost 176.217 € z DDV) predvideva znak za šolsko avtobusno postajališče, ne predvideva pa površin za pešce in kolesarje.

Pregled dokumentacije tako ugotavlja, da prostorski dokumenti ne predstavljajo ovire za razvoj trajnostne mobilnosti, vendar občina doslej ni imela dokumenta, ki bi promet obravnaval celostno. Glavna naloga OCPS bo določiti najpomembnejše manjkajoče povezave med vasmi in središčem Kuzme, najnujnejše prometno-varnostne ureditve ter načine za zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila, pri čemer bo bistveno usklajevanje ukrepov z novim OPN, s sosednjimi občinami, z Direkcijo RS za infrastrukturo ter s čezmejnimi partnerji.

Kakovost bivanja

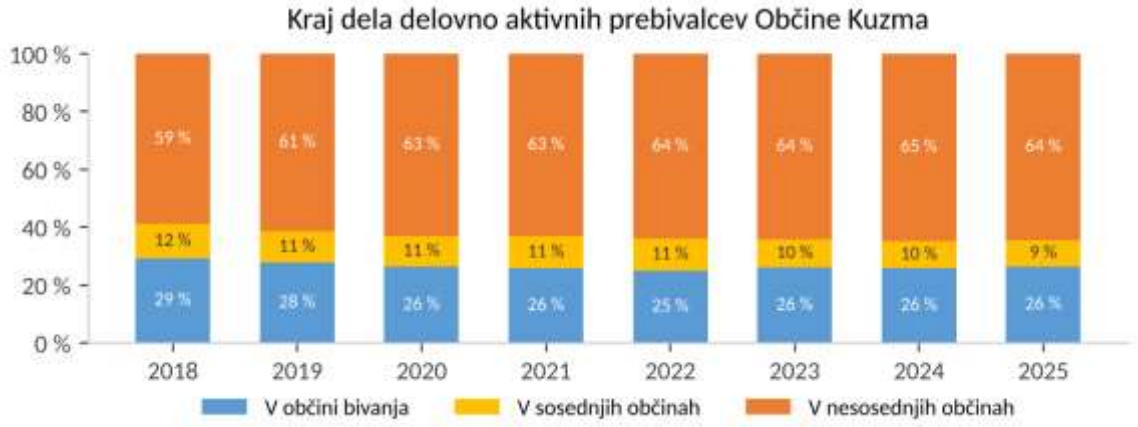
Izboljšanje kakovosti bivanja je eden temeljnih izzivov večine strategij na lokalni ravni, tako tudi OCPS. Kakovost bivanja sestavlja širok nabor dejavnikov, med katerimi imata pomembno vlogo dostopnost in mobilnost, ki sta posledica urejenosti prostorskega in prometnega sistema. Dostopnost in mobilnost 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 ohranjanju prebivalstva.

Število prebivalcev Občine Kuzma narašča: 1. 1. 2018 je občina imela 1.555 prebivalcev, 1. 1. 2025 pa 1.630, kar je 4,8 % več (1. 1. 2026: 1.663). Naravni prirast je bil v obdobju 2018–2025 vsako leto negativen (skupaj −212), selitveni prirast pa izrazito pozitiven (skupaj +317), zato se je skupno število prebivalcev povečalo za 105. Gostota naseljenosti se je povečala s 67,9 na 71,1 prebivalca na km^2 (2024) (vir: SURS, SiStat). Indeks razvitosti občine je 0,69, stopnja delovne aktivnosti (15–64 let) pa 37,7 % (Slovenija 68,6 %) (vir: NIJZ, Zdravje v občini 2026).



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

Leta 2025 je imela občina 374 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov). V domači občini jih dela 26,5 %, v sosednjih občinah (Rogašovci, Grad, Gornji Petrovci) 9,1 %, kar 64,4 % pa v nesosednjih občinah. Delež delovnih migrantov v nesosednje občine se je od leta 2018 (58,9 %) povečal. Daleč najpomembnejši cilj delovnih poti je Murska Sobota (32,9 %), sledijo Ljubljana (7,2 %), Gornja Radgona (7,0 %) in Rogašovci (5,1 %) (vir: SURS, tabela 0723405S). Prebivalci, ki se dnevno vozijo na delo v Avstrijo, v podatkih niso zajeti, zato je dejanski delež delovnih migrantov še višji. Večina delovnih poti je predolga za hojo, zato so za zmanjšanje uporabe osebnega avtomobila ključni kakovostna javna povezava z Mursko Soboto, čezmejne povezave in souporaba avtomobilov, na krajših razdaljah pa kolesarjenje in uporaba električnih koles.

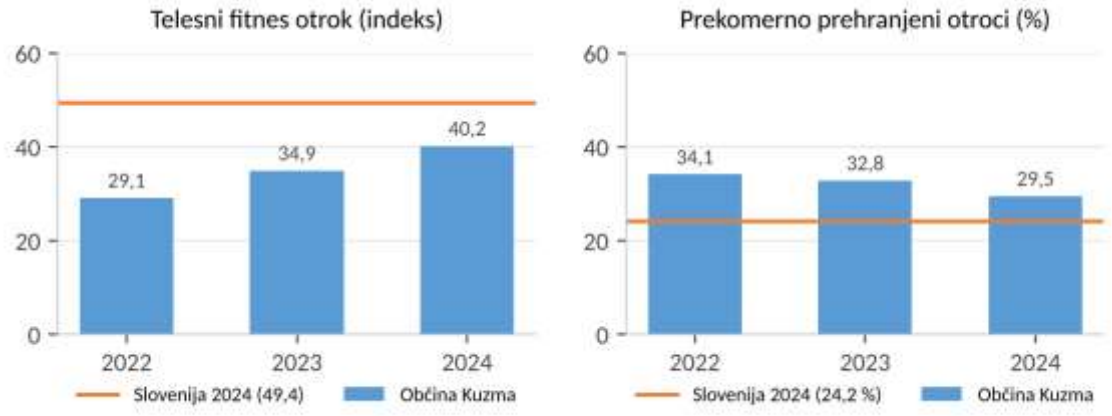


Grafikon 2: Kraj dela delovno aktivnih prebivalcev Občine Kuzma 2018–2025 (vir: SURS, tabela 0723405S)

Slabšanje zdravja odraslih

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.

Pri osnovnošolskih otrocih, starih med 6 in 14 let, se stanje izboljšuje, vendar ostaja pod slovenskim povprečjem. Indeks telesnega fitnesa otrok v Občini Kuzma se je izboljšal z 29,1 (2022) na 34,9 (2023) in 40,2 (2024), delež prekomerno prehranjenih otrok in mladostnikov pa se je zmanjšal s 34,1 % na 32,8 % in 29,5 %* (2024). Prekomerno prehranjen je še vedno skoraj vsak tretji šolski otrok v občini (vir: NIJZ, Zdravje v občini 2024–2026; * statistično manj zanesljiva ocena zaradi majhnega števila).



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

Nezdrav življenjski slog se kaže predvsem pri odraslih: prekomerno prehranjenih je 67,9 % odraslih (Slovenija 59,8 %), splošna umrljivost (1.222 na 100.000 prebivalcev) in prezgodnja umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja (0–74 let, 110* na 100.000; Slovenija 63) sta višji od slovenskega povprečja (913), prav tako bolniška odsotnost (26,1 dneva na zaposlenega; Slovenija 20,5). Delež prometnih nezgod z alkoholiziranimi povzročitelji znaša 12,9 %*, kazalnik hrupnega okolja pa 23,8 % (Slovenija 29,3 %), kar je kakovost, ki jo je smiselno ohranjati (vir: NIJZ, Zdravje v občini 2026). Prekomerna prehranjenost odraslih in nizka gibalna aktivnost sta pomembna razloga, da OCPS posebno pozornost nameni vsakodnevni hoji in kolesarjenju, tudi za odrasle in starejše, ter varnim šolskim potem, ki otrokom omogočajo aktivno pot v šolo.

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. Indeks staranja v Občini Kuzma hitro narašča: s 145,0 leta 2018 se je povečal na 185,7 leta 2025. Na vsakih 100 prebivalcev, mlajših od 15 let, tako živi 186 prebivalcev, starih 65 let ali več. Povprečna starost se je povečala s 44,0 (2018) na 46,8 leta (2025). Delež prebivalcev, starih 65 let ali več, se je povečal z 22,4 % na 25,5 %, delež najstarejših (80 let ali več) s 6,0 % na 7,3 %, delež mladih (0–14 let) se je zmanjšal s 15,4 % na 14,0 %, delež prebivalcev v delovni starosti (15–64 let) pa z 62,2 % na 60,5 % (vir: SURS, SiStat).

Hitro naraščanje deleža starejših, med katerimi je velik del tudi stanovalcev doma starejših v Kuzmi, pomeni, da bo vse večji del prebivalcev odvisen od varnih površin za pešce, dostopnih postajališč in prilagojenih oblik javnega prevoza. Visok in rastoč 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 Kuzma, 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.

Samoocena je pokazala, da občina pred pripravo OCPS ni imela vizije niti strateških dokumentov s področja prometa, promet pa se rešuje sproti; projekti so pretežno cestni (rekonstrukcije cest, nova postajališča v Kuzmi in Gornjih Slavečih, turistična in obvestilna signalizacija, parkirišče ob vrtcu) (vir: samoocena Občine Kuzma, 15. 7. 2026). V središču Kuzme so na majhnem območju zgoščeni občina, OŠ, vrtec, dom starejših, trgovina in gasilski dom, kar ustvarja kratke razdalje, vendar so površine ob šoli in vrtcu v veliki meri namenjene parkiranju avtomobilov. Pri izvedbi ukrepov se občina srečuje z ovirami, kot so lastništvo zemljišč, pridobivanje soglasij, varstvo narave (Natura 2000) in usklajevanje z DRSI. OCPS mora zato več poudarka posvetiti prostorskemu načrtovanju in večji integraciji zgoraj naštetih praks v nov OPN, občina pa naj od projektantov in investitorjev dosledno zahteva enakovredno obravnavo dostopnosti peš, s kolesom in z javnim prevozom.



a) Kuzma: polno parkirišče ob osnovni šoli



b) Kuzma: parkirišče za starše, ki je hkrati intervencijska pot

Slika 1: Prostor ob šoli v Kuzmi je v veliki meri namenjen avtomobilom (vir: terenski ogledi OCPS, 2026)

Stroški in investicije na področju prometa

V obdobju 2023–2025 je Občina Kuzma na področju 13 (Promet, prometna infrastruktura in komunikacije) po podatkih zaključnih računov porabila skupaj 816.234 € (224.852 € v letu 2023, 171.145 € v letu 2024 in 420.238 € v letu 2025), v povprečju okoli 272.000 € letno. Realizacija glede na proračun je močno nihala (75 % v letu 2023, 37 % v letu 2024 in 180 % v letu 2025). Visoka realizacija v letu 2025 je povezana z rekonstrukcijo ceste v romskem naselju Dolič, izgradnjo romske infrastrukture in sanacijo plazu, ki v sprejetem proračunu niso bili predvideni v celotnem obsegu (vir: Občina Kuzma, zaključni računi in NRP 2023–2025).

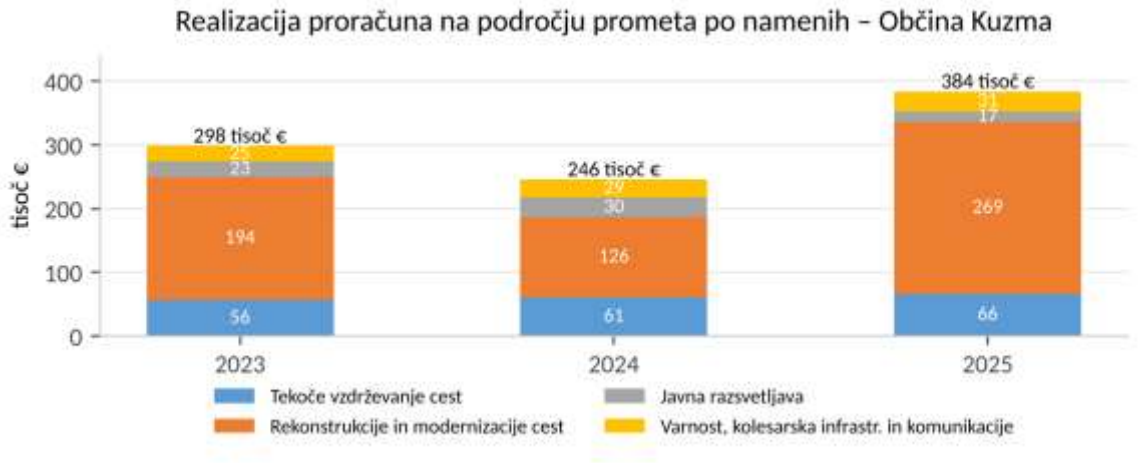
Pregled izbranih kontov in projektov po namenih kaže, da je bila večina sredstev (64 %) namenjena rekonstrukcijam in modernizacijam občinskih cest, petina tekočemu vzdrževanju lokalnih cest in

javnih poti, ki se postopno povečuje, 8 % javni razsvetljavi, 9 % pa prometni varnosti, kolesarski infrastrukturi in komunikacijam. Občina je sofinancirala vzpostavitev kolesarskega parka Tromejnik (20.392 € v letu 2023, 11.813 € v letu 2024 in 4.000 € v letu 2025) ter namenjala manjša sredstva za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Ločenih sredstev za ukrepe trajnostne mobilnosti (površine za pešce in kolesarje v naseljih, javni prevoz) v obravnavanem obdobju ni bilo.

Preglednica 2: Izdatki na področju prometa po namenih porabe (v €), Občina Kuzma 2023–2025

Namen porabe	2023	2024	2025	Skupaj 2023–2025	Delež
Tekoče vzdrževanje lokalnih cest in javnih poti	56.260	60.878	66.335	183.474	20 %
Rekonstrukcije in modernizacije cest	194.017	126.006	269.451	589.474	64 %
Javna razsvetljava	23.393	30.247	16.666	70.306	8 %
Varnost, kolesarska infrastruktura in komunikacije	24.764	28.627	31.438	84.829	9 %
Skupaj	**298.434**	**245.758**	**383.890**	**928.083**	**100 %**

Vir: Občina Kuzma, izbrani konti iz zaključnih računov in NRP projekti 2023–2025; lastna razvrstitev po namenih. Zaradi združevanja kontov in NRP projektov se vsota razlikuje od skupne realizacije področja 13.



Grafikon 5: Izdatki na področju prometa po namenih, Občina Kuzma 2023–2025 (vir: Občina Kuzma)

Na področju javnega prevoza občina zagotavlja in financira osnovnošolske prevoze učencev v OŠ Kuzma in OŠ IV Murska Sobota, ki jih izvaja zasebni prevoznik (Lela Petek s.p.). Za regresiranje prevozov je občina v letu 2023 namenila 64.852 €, v letu 2024 57.609 € in v letu 2025 67.426 €, v povprečju 63.296 € letno (okoli 39 € na prebivalca). Skupaj s šolskimi prevozi je občina v treh letih za promet in mobilnost namenila 1.006.121 €, od tega šolski prevozi predstavljajo 19 % (vir: Občina Kuzma, kartica finančnega knjigovodstva, konto 411900).



Grafikon 6: Stroški Občine Kuzma za regresiranje šolskih prevozov 2023–2025 (vir: Občina Kuzma, konto 411900)

Spremljanje stanja na področju mobilnosti

Naloga OCPS je, da vzpostavi sistem spremljanja stanja na področju prometa, v katerega vključi obvezne kazalnike nacionalne ravni in kazalnik izvedbe, s katerimi bo občina spremljala doseganje ciljev ter zadanih prioritet ukrepanja. Občina sistematičnih prometnih podatkov doslej ni zbirala, na voljo so le podatki treh prikazovalnikov hitrosti (vir: samoocena Občine Kuzma, 2026). V okviru priprave OCPS 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. Občina ima vse izdatke za ceste zbrane v enem podprogramu, zato je za spremljanje izvajanja OCPS smiselno, da se sredstva v prihodnje razvrščajo po namenih (vzdrževanje, investicije, prometna varnost, trajnostna mobilnost), meritve pa redno ponavljajo po enaki metodologiji.

Kadrovske omejitve v občinski upravi

Občina si zaradi svoje majhnosti ne more privoščiti večje občinske uprave. V občinski upravi ni osebe, odgovorne za področje prometa, koncept celostnega prometnega načrtovanja poznata dve osebi, v pripravo in izvajanje OCPS pa se lahko vključijo štiri, ki za to niso posebej usposobljene. Medsektorsko sodelovanje pri obravnavi prometa je ocenjeno na približno 20 % (vir: samoocena Občine Kuzma, 2026). Rešitve vključujejo usposabljanje zaposlenih, intenzivnejše sodelovanje s kadri sosednjih občin in na regionalni ravni, skupnega medobčinskega strokovnjaka ali koordinatorja za mobilnost, skupno prijavljanje na razpise ter na strategiji temelječe podrobnejše usmeritve in zahtevnejše pogoje pri oddaji del zunanjim izvajalcem, predvsem načrtovalcem in projektantom.

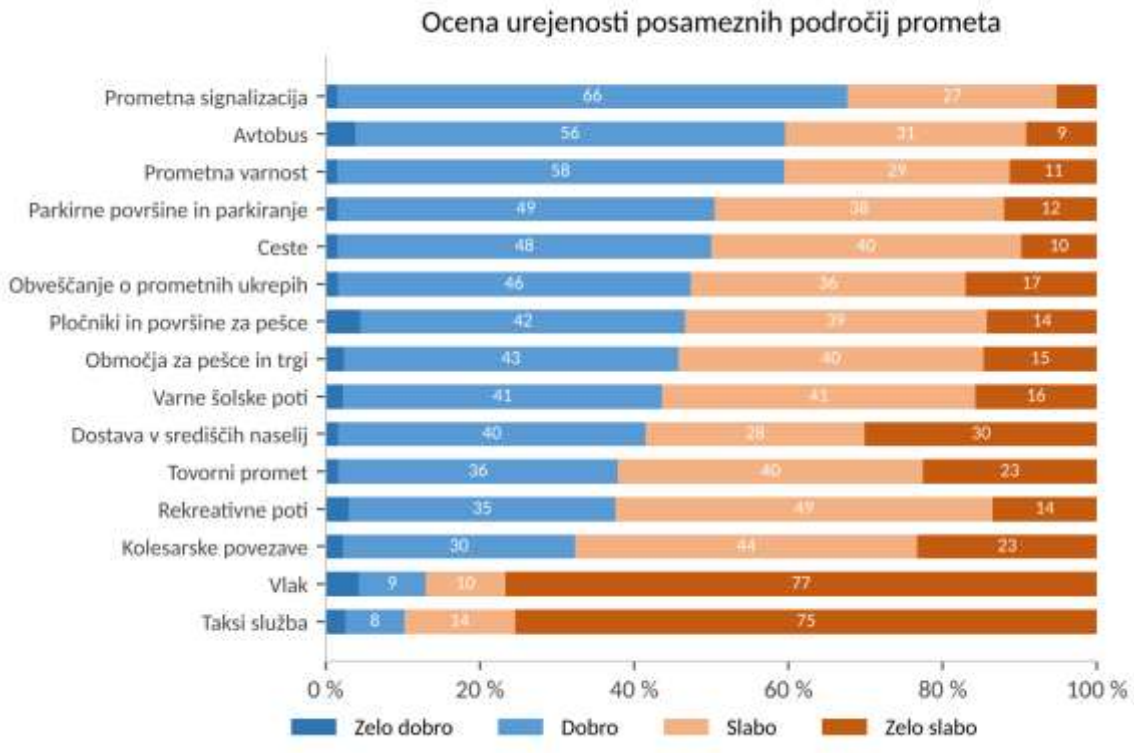
Prebivalci so s stanjem prometa večinoma zadovoljni

Anketo za prebivalce Občine Kuzma, ki je potekala septembra in oktobra 2026, je izpolnilo 134 prebivalcev. Glede splošnega stanja prometa v občini so prebivalci večinoma zadovoljni: skoraj dve tretjini (63 %) jih stanje ocenjuje kot dobro ali zelo dobro (1,5 % zelo dobro, 61,2 % dobro), 37 % pa je nezadovoljnih (27,6 % ocenjuje stanje kot slabo, 9,7 % kot zelo slabo). Povprečna ocena zadovoljstva na 4-stopenjski lestvici znaša 2,54, kar predstavlja izhodiščno vrednost za spremljanje zadovoljstva prebivalcev v prihodnje (vir: anketa za prebivalce Občine Kuzma, 2026).



Grafikon 7: Zadovoljstvo prebivalcev s stanjem prometa v občini, Občina Kuzma 2026 (vir: anketa za prebivalce)

Izmed petnajstih področij urejanja prometa je več kot polovico pozitivnih ocen prejelo pet področij: prometna signalizacija (68 %), avtobus (60 %), prometna varnost (59 %), parkirne površine in parkiranje (50 %) ter ceste (50 %). Najslabše sta ocenjena taksi služba (90 % negativnih ocen) in vlak (87 %), saj železniške povezave v občini ni. Med področji, ki jih lahko občina neposredno izboljšuje, so najslabše ocenjene kolesarske povezave, ki jih kot slabe ali zelo slabe ocenjuje 68 % prebivalcev. Slabo so ocenjeni tudi rekreativne poti in tovorni promet (po 62 % negativnih ocen), dostava v središčih naselij (58 %), varne šolske poti (56 %), območja za pešce in trgi (54 %), pločniki in površine za pešce ter obveščanje o prometnih ukrepih (po 53 %).



Grafikon 8: Ocena urejenosti posameznih področij prometa po mnenju prebivalcev (delež ocen), Občina Kuzma 2026 (vir: anketa za prebivalce)

Pogoji za kolesarjenje so bili ocenjeni slabše od pogojev za hojo. Kolesarjenje je prejelo povprečno oceno 2,6, hoja pa 3,1 na 6-stopenjski ocenjevalni lestvici. Pri kolesarjenju sta najslabše ocenjeni trditvi o zadostnem številu kolesarskih stez in o neprekinjenosti kolesarske mreže (po 2,1). Pri hoji

je najvišjo oceno dobila trditev, da na pločnikih ni ovir (3,5), najslabše pa neprekinjenost in direktnost povezav za pešce (2,5). Prebivalce torej pri hoji bolj kot ovire na obstoječih pločnikih moti, da pločnikov in peš povezav med vasmi ponekod sploh ni.



Grafikon 9: Ocena pogojev za kolesarjenje v občini po mnenju prebivalcev, Občina Kuzma 2026 (vir: anketa za prebivalce)



Grafikon 10: Ocena pogojev za hojo v občini po mnenju prebivalcev, Občina Kuzma 2026 (vir: anketa za prebivalce)

Prebivalci želijo predvsem pločnike in kolesarske povezave

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 85 anketirancev. Na prvem mestu je potreba po pločnikih, prehodih za pešce in peš povezavah, takoj za njo pa potreba po kolesarskih povezavah. Najpomembnejše pobude za ukrepanje so (vir: anketa za prebivalce Občine Kuzma, 2026):

- **Izgradnja pločnikov, prehodov za pešce in peš povezav** (61 % anketirancev): pločniki med vasmi in skozi naselja, zlasti med Gornjimi Slaveči in Kuzmo, prehod pri domu starejših ter varne poti do postajališč.
- **Ureditev kolesarskih povezav** (44 %): kolesarske steze med vasmi in do središča Kuzme, povezave do sosednjih občin in Avstrije ter do Tromeje.
- **Obnova in vzdrževanje cest** (38 %): sanacija dotrajanih lokalnih cest, bankin in odvodnjavanja.
- **Umirjanje prometa in nadzor hitrosti** (21 %): ležeči policaji in prikazovalniki na vstopih v naselja in pri šoli.

- **Parkirišča in parkiranje** (14 %): urejeno parkiranje v središču Kuzme ter pri šoli in vrtcu.
- **Varne šolske poti in varnost otrok** (13 %): varne poti do šole in postajališč šolskega prevoza.



Grafikon 11: Pobude prebivalcev za ukrepanje po vsebinskih sklopih, Občina Kuzma 2026 (vir: anketa za prebivalce)

Najpogosteje izpostavljene lokacije so prehod za pešce pri domu starejših, povezava Gornji Slaveči–Kuzma, Samidraš, Trdkova, Matjaševci, središče Kuzme pri trgovini Mercator ter Dolič. Pobude prebivalcev potrjujejo tudi izzivi, ki so jih na javni razpravi 21. septembra 2026 evidentirali in prioritizirali predstavniki vaških odborov in občinski svetniki vseh petih vasi. Na ravni celotne občine se ponavljajo pomanjkanje pločnikov in kolesarskih povezav med vasmi, manjkajoči prehodi za pešce na ključnih križiščih, previsoke hitrosti ter dotrajane lokalne ceste (vir: poročilo javne razprave z vaškimi odbori, 21. 9. 2026).

Preglednica 3: Prioritetni izzivi po vaseh, kot so jih izpostavili predstavniki vaških odborov in občinski svetniki (javna razprava, 21. 9. 2026)

Vas	Prioritetni izzivi
Dolič	Manjkajoč prehod za pešce v križišču Dolič–Matjaševci. Manjkajoča pločnik in kolesarska steza na povezavi Dolič–Matjaševci. Manjkajoč prehod za pešce pri Surkašovi grabi.
Gornji Slaveči	Manjkajoč pločnik skozi naselje in proti Kuzmi. Manjkajoča kolesarska pot. Dotrajane ceste (GD–Luskova, Bezekova gasa–Grad, Türkova gasa, Trnjar–Grad, Donice).
Kuzma	Parkirišča in prehod za pešce pri trgovini Mercator. Manjkajoča pločnik in kolesarska steza proti mejnemu prehodu. Previsoke hitrosti na cesti Kuzma–Matjaševci.
Matjaševci	Manjkajoča prehod za pešce in avtobusno postajališče v osrednjem križišču. Hitrostna ovira (ležeči policaj) pri gasilskem domu. Manjkajoča pločnik in kolesarska steza na vzhodnem odseku.
Trdkova	Manjkajoča kolesarska steza in pločnik. Manjkajoč prehod za pešce pri mostu (Hrast). Parkirišče za kolesa in polnilnica za e-kolesa pod Tromejo.

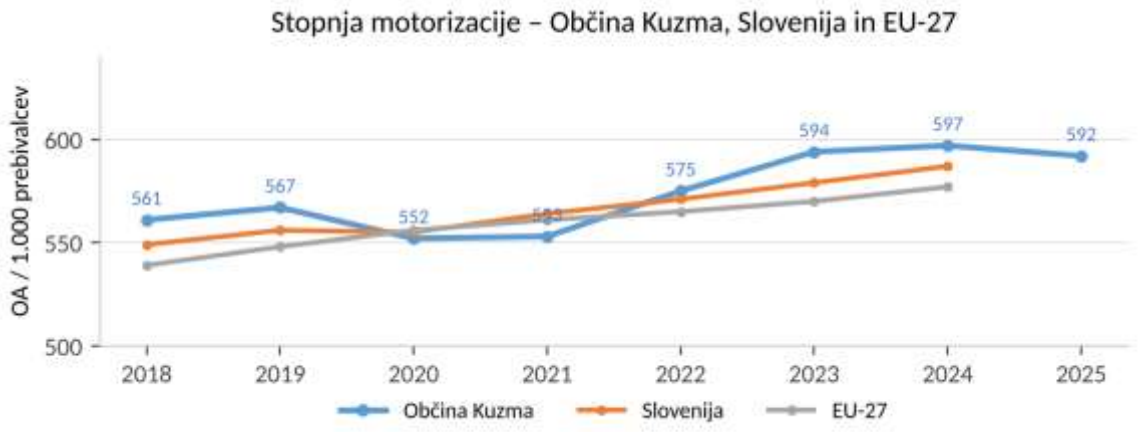
Stanje prometnega sistema

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) (vir: SURS; Evropska komisija, EU Transport in figures).

V Občini Kuzma je stopnja motorizacije narasla s 561 (2018) na 597 osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev v letu 2024, s čimer je presegla državno in evropsko povprečje, leta 2025 pa je znašala 592. Število osebnih avtomobilov se je med letoma 2018 in 2025 povečalo za 11 % (z 883 na 984), kar je več od rasti števila prebivalcev (4,8 %), zato je rast predvsem posledica povečevanja števila avtomobilov v gospodinjstvih (vir: SURS, tabeli 2222105S in 05C4004S). Ankete kažejo, da se prebivalci na delo in po nakupih skoraj izključno vozijo z avtomobilom, učenci pa v šolo prihajajo z avtomobilom brez souporabe.



Grafikon 12: Stopnja motorizacije, Občina Kuzma, 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 (vir: SURS). Stanje jasno kaže na enostransko razvitost prometnega sistema, v katerem prevladuje individualni motorni promet in je podhranjen javni prevoz.

Prometna varnost

V obdobju 2022–2025 je policija na območju Občine Kuzma obravnavala 23 prometnih nesreč, v povprečju skoraj 6 na leto (6 v letu 2022, 3 v letu 2023, 8 v letu 2024 in 6 v letu 2025). Nesreč s smrtnim izidom v obdobju ni bilo, nesreča s hudo telesno poškodbo pa se je zgodila le leta 2022. Z materialno škodo se je končalo 11 nesreč (48 %), v 11 nesrečah (48 %) so bili udeleženci lažje poškodovani, v eni (4 %) pa hudo. V nesrečah je bilo skupaj udeleženih 39 oseb (vir: Policija; AVP, podatki o prometnih nesrečah 2022–2025).



Grafikon 13: Število prometnih nesreč po resnosti posledic v Občini Kuzma 2022–2025 (vir: Policija, AVP)

Nesreče so skoraj enakomerno razdeljene med naselja (48 %) in odseke zunaj naselij (52 %). Po območjih naselij jih je največ v Kuzmi (11) in Doliču (7). Kar 12 od 23 nesreč se je zgodilo na regionalni cesti R3-721 Petrovci–Martinje–Kuzma–Sotina, od tega 7 s poškodovanimi; po tri nesreče sta zabeležili lokalni cesti Kuzma–Trdkova in Gornji Slaveči–Nuskova. Med vzroki prevladujeta neprilagojena hitrost (7 nesreč) in nepravilna stran oziroma smer vožnje (7), sledi neupoštevanje pravil o prednosti (3). Povzročitelj je bil pod vplivom alkohola v treh nesrečah (13 %), pet povzročiteljev je bilo starejših od 65 let, štirje pa mlajši od 25 let. Skoraj tretjina nesreč (30 %) se je zgodila ponoči. Med udeleženci izstopajo motoristi, ki so bili udeleženi v šestih nesrečah (26 %), kolesarji so bili udeleženi v treh nesrečah (po ena v letih 2023–2025), pešec pa v eni (2022).

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

Značilnost	2022	2023	2024	2025	Skupaj
Vse prometne nesreče	6	3	8	6	23
– z materialno škodo	3	0	5	3	11
– z lažjo telesno poškodbo	2	3	3	3	11
– s hudo telesno poškodbo	1	0	0	0	1
– s smrtnim izidom	0	0	0	0	0
Število udeležencev	12	5	13	9	39
Nesreče z udeležbo pešcev	1	0	0	0	1
Nesreče z udeležbo kolesarjev	0	1	1	1	3
Povzročitelj pod vplivom alkohola	1	0	1	1	3

Vir: Policija; AVP, podatki o prometnih nesrečah 2022–2025; lastna obdelava.

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. Občina ima nameščene tri prikazovalnike hitrosti, za analizo pa so bili na voljo podatki dveh. Na prikazovalniku pri OŠ Kuzma, kjer velja omejitev 30 km/h, je bilo julija 2026 zabeleženih 29.403 prevozov s povprečno hitrostjo 43 km/h in hitrostjo V85 54 km/h, najvišja izmerjena hitrost pa je bila 108 km/h. Omejitev je prekoračilo 85 % voznikov, 62 % jih je vozilo hitreje od 40 km/h, 30,6 % pa hitreje od 50 km/h (vir: Občina Kuzma, podatki prikazovalnikov hitrosti, 2026).

Na prikazovalniku Dolič 119, kjer velja omejitev 40 km/h, je bilo med 11. 6. in 18. 8. 2026 zabeleženih 58.098 vozil s povprečno hitrostjo 54 km/h in V85 62 km/h, najvišja izmerjena hitrost pa je bila 140 km/h. Omejitev je prekoračilo 82,8 % voznikov, 69 % jih je vozilo hitreje od 50 km/h, 47,7 % pa hitreje od 60 km/h. Meritvi sta bili opravljeni poleti, ko pouka ni bilo, zato je meritve pri šoli smiselno ponoviti med šolskim letom. Meritev s senzorjem Telraam v središču Kuzme je v konicah pokazala hitrost V85 med 41,5 in 45 km/h (vir: OCPS, štetje prometa, 2026).



Grafikon 14: Delež prevozov nad omejitvijo hitrosti na prikazovalnikih hitrosti pri OŠ Kuzma in v Doliču, poletje 2026 (vir: Občina Kuzma, prikazovalniki hitrosti)

Prebivalci, predstavniki vaških odborov in intervjuvanci kot problematične izpostavljajo predvsem regionalno cesto skozi Dolič in Kuzmo, cesto Kuzma–Matjaševci ter vstope v naselja. Terenski ogledi so potrdili več nevarnih in nepreglednih točk: osrednje križišče v Matjaševcih s širokimi asfaltnimi površinami in brez prehoda, križišče v Doliču z odcepom za Matjaševce, kjer se pločnik prekine, ozke odseke med gospodarskimi poslopji v Matjaševcih ter nepregledno lokalno cesto Matjaševci–Kuzma skozi gozd.



a) Matjaševci: osrednje križišče brez pločnika in prehoda za pešce



b) Dolič: križišče z odcepom za Matjaševce, kjer se pločnik prekine



c) Matjaševci: zožitev vozišča med gospodarskimi poslopji



d) Matjaševci–Kuzma: ozka in nepregledna lokalna cesta skozi gozd

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

Načrt šolskih poti

OŠ Kuzma ima izdelan »Načrt varnih šolskih poti« (avtor Boris Gral, datoteka iz februarja 2024), ki na 31 straneh obravnava šolo s 141 učenci v 10 oddelkih. Načrt opisuje štiri peš smeri do šole in opozarja na odseke brez pločnika: pot iz Gornjih Slavečev (okoli 2.000 m), smer proti Gradu in pokopališču ter smer Dolnji Slaveči. Pot do vhoda v šolo poteka čez parkirišče za učitelje. Med obstoječimi ukrepi navaja dve hitrostni oviri, prikazovalnik hitrosti in cono 30 pri krožišču, kot novosti pa novi postajališči v Kuzmi (smer Mercator) in v Gornjih Slavečih (smer romsko naselje) (vir: OŠ Kuzma, Načrt varnih šolskih poti; pregled OCPS, 2026).

Načrt je dobra osnova, vendar ni datiran, sklicuje se na zastarelo zakonodajo, ne opredeljuje ukrepov z nosilci in roki ter ne vsebuje podatkov o načinih prihoda učencev v šolo. Ankete in terenski ogledi so izpostavili, da otroci iz Gornjih Slavečev hodijo po robu vozišča, da avtobus šolskega prevoza pri šoli in v središču Kuzme ustavlja na vozišču ter da v jutranji konici pri šoli prihaja do gneče avtomobilov staršev. Priporočena je posodobitev načrta v skladu s smernicami AVP, z delovno skupino, kartiranjem poti iz vseh vasi, opredelitvijo ukrepov in nosilcev ter letnim posodabljanjem.

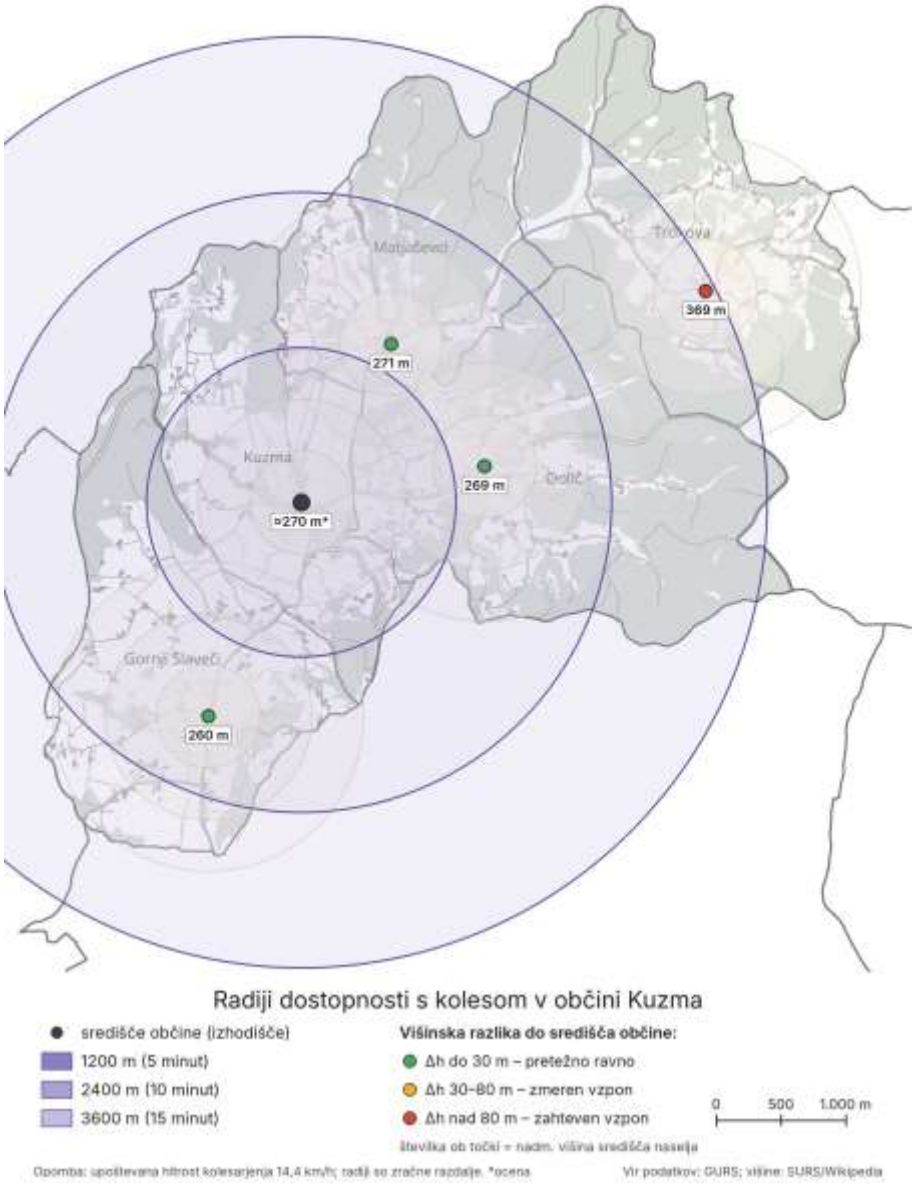
Preglednica 5: Kritične točke na šolskih poteh po ugotovitvah analize stanja OCPS

Lokacija	Težava
Kuzma: OŠ in vrtec	Pot do vhoda čez parkirišče za učitelje; v jutranji konici gneča avtomobilov staršev; avtobus ustavlja in obrača na vozišču; ni pokritih stojal za kolesa.
Gornji Slaveči–Kuzma	Okoli 2 km brez pločnika, otroci hodijo po robu vozišča; postajališče šolskega prevoza v zaselku brez čakalne površine.
Dolič: križišče z odcepom za Matjaševce	Pločnik se prekine, ni prehoda za pešce, previsoke hitrosti na regionalni cesti.
Matjaševci	Osrednje križišče brez pločnika in prehoda, ozka vozišča, ni urejenega postajališča.
Trdkova	Ozka povezovalna cesta proti Kuzmi brez bankine, postajališče brez peš dostopa.

Razgiban relief, a kratke razdalje

Za hojo in kolesarjenje sta najprimernejši razdalji do 2 km oziroma do 5 km. V središču Kuzme so na kratkih razdaljah zgoščeni občina, OŠ, vrtec, dom starejših, trgovina in gasilski dom. Kljub razgibanemu terenu Goričkega so iz središča (okoli 270 m nad morjem) s kolesom v 10 minutah dosegljivi Matjaševci, Dolič in Gornji Slaveči, pri čemer je višinska razlika do središča zanemarljiva (od −10 do +1 m). Zahtevnejša je le Trdkova, ki leži okoli 3,5 km od središča in 99 m višje (vir: lastna analiza kolesarske dostopnosti, GURS, 2026). Za Trdkovo in za starejše prebivalce so pomembna električna kolesa.

Potencial potrjujejo tudi ankete: 36,1 % zaposlenih v OŠ in vrtcu Kuzma živi manj kot 5 km od kraja dela, 59 % učencev pa si želi v šolo prihajati peš ali s kolesom. Največji izziv predstavlja dejstvo, da ločenih kolesarskih površin praktično ni, površine za pešce pa so urejene le v središču Kuzme in na povezavi Dolič–Kuzma.



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

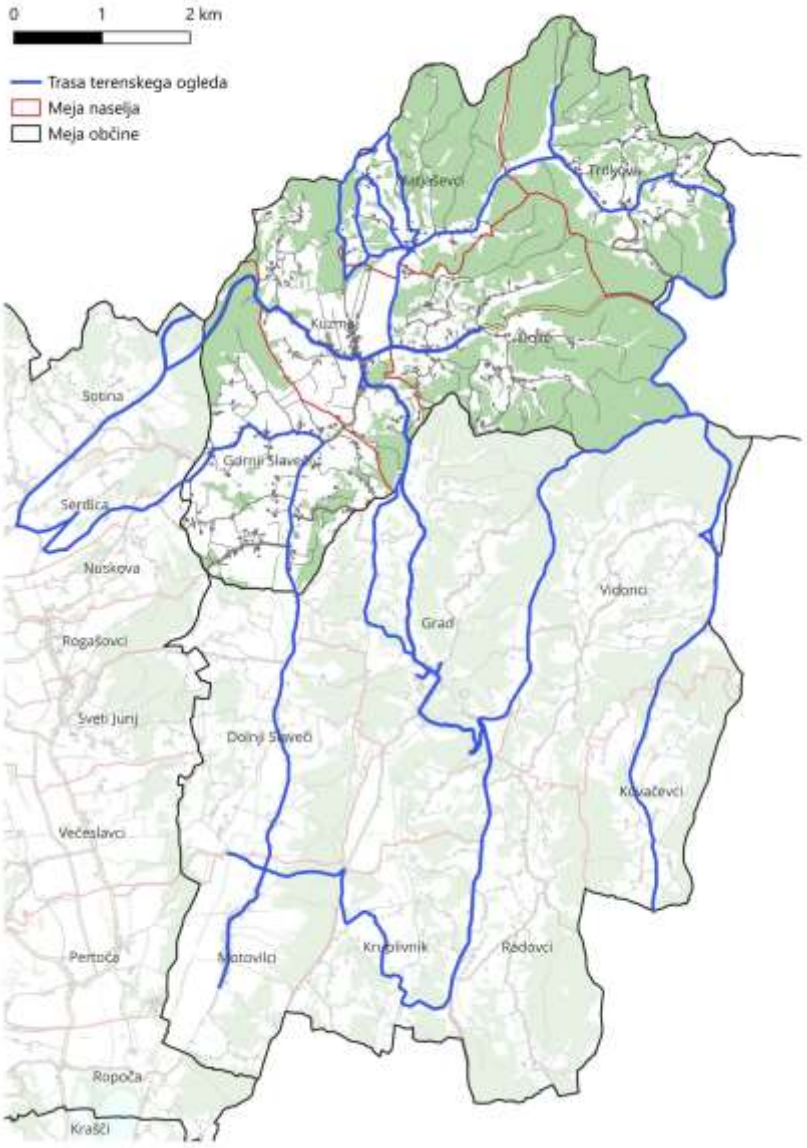
Nesklenjena mreža za pešce med vasmi

V Občini Kuzma sta dobro urejena središče Kuzme in povezava Dolič–Kuzma, kjer poteka sklenjen in osvetljen pločnik ob regionalni cesti. Najbolje urejen del peš mreže je okolica osnovne šole s prehodi, oznakami in hitrostnimi ovirami, prenovljeno je bilo tudi križišče Gaberšek s prehodom. Terenski ogledi, ki so bili opravljeni po vseh naseljih občine (slika spodaj), in intervjuji z deležniki pa so pokazali naslednje ključne izzive:

- **Nesklenjena mreža pločnikov:** pločnikov ni v Matjaševcih, Trdkovi, Gornjih Slavečih in Samidrašu ter na povezavah med vasmi; najbolj izpostavljena je povezava Gornji Slaveči–Kuzma (okoli 2 km ob robu vozišča). Neprekinjenost povezav za pešce je najslabše ocenjena trditev o hoji v anketi.

- **Manjkajoči ali neustrezni prehodi za pešce na ključnih točkah:** pri domu starejših v Kuzmi, na odcepu za Matjaševce, na vstopu v središče Kuzme (Mercator), pri pokopališču v Doliču in v središču Matjaševcev.
- **Pomanjkljiva javna razsvetljava ob lokalnih cestah** v Matjaševcih, Doliču in Trdkovi.
- **Ovirani in ozki pločniki:** v središču Kuzme površina za pešce poteka neposredno ob parkirnih mestih, parkirana vozila, tudi tovorna, pa segajo nanjo.
- **Malo vsakdanje hoje:** na delo peš pride le 7 od 115 anketiranih prebivalcev, na štev nem mestu v središču Kuzme so bili v konicah zabeleženi le trije pešci (0,5 %).
- **Hitro staranje:** 7,3 % prebivalcev je starih 80 let ali več, zato vse več prebivalcev potrebuje varne, neprekinjene in osvetljene površine s klopmi.

Pomembni dosežki so tudi gozdna učna pot do Tromeje, načrt šolskih poti in razvejan preventivni program v šoli. V obdobju 2022–2025 se je zgodila le ena nesreča s pešcem.



Slika 4: Trase terenskih ogledov v Občini Kuzma (vir: terenski ogledi OCPS, 2026; podlaga GURS)



a) Kuzma: pešec na robu vozišča za tablo konca naselja



b) Kuzma: pločnik se konča na robu naselja proti mejnemu prehodu



c) Trdkova: ozka vaška cesta brez pločnika



d) Kuzma: površina za pešce ob parkirnih mestih, ki jo ovirajo vozila

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





a) Kuzma: sklenjen in osvetljen pločnik ob državni cesti *b) Kuzma: označen in povezan prehod za pešce v okolici šole*

Slika 6: Primera dobre prakse urejanja površin za pešce v Kuzmi (vir: terenski ogledi OCPS, 2026)

Kolesarske infrastrukture praktično ni

V Občini Kuzma praktično ni ločenih kolesarskih površin. Kolesarji, tudi otroci, vozijo po vozišču skupaj z motornim prometom in kmetijsko mehanizacijo ali po pločnikih med pešci. Ni povezav med petimi vasmi, do sosednjih občin in čezmejno, ozke in nepregledne ceste brez talnih označb pa zmanjšujejo varnost. Kolesarske povezave so najslabše ocenjeno področje, ki ga lahko občina neposredno izboljšuje (68 % negativnih ocen), njihova ureditev pa je druga najpogostejša pobuda v anketi (44 %). Kolesarji so bili v letih 2023–2025 udeleženi v treh prometnih nesrečah (vir: anketa za prebivalce, Policija, intervjuji in terenski ogledi OCPS, 2026).

Hkrati kolo za vsakodnevne poti ni zanemarljivo: na štev nem mestu v središču Kuzme je bilo v konicah zabeleženih 35 kolesarjev (5,6 % vseh udeležencev), v najbolj obremenjeni uri med 14.00 in 15.00 pa 21. V šolo s kolesom pride 3,8 % prihodov učencev, v 7. razredu 10,9 %. Območje privablja tudi rekreativne in tuje kolesarje, za katere so pomembni kolesarski park, stojala in kolesarsko postajališče s servisom na Tromeji, ki pa z vasmi in širšim omrežjem niso povezani. Manjka podporna infrastruktura: pokrita stojala ob šoli in postajališčih, polnilnice za e-kolesa, počivališča in enotno označevanje.

Dobra izhodišča so nizke prometne obremenitve cest (od 650 do 1.190 vozil na dan), ki omogočajo povezave s skromnejšimi ukrepi umirjanja prometa, gozdne in poljske poti za odmaknjene trase, Krajinski park Goričko in Tromeja kot vzvod za kolesarski turizem ter želja otrok po kolesarjenju v šolo.



a) Trdkova: ozka povezovalna cesta proti Kuzmi brez bankine



b) Kuzma: označena kolesarska povezava brez ločene površine



c) Kuzma: kolo ob šoli, prislonjeno ob steno stavbe



d) Trdkova: urejeno počivališče na območju Tromeje

Slika 7: Razmere za kolesarjenje v Občini Kuzma (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, dom starejših in trgovina. 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 Kuzma je to zaradi hitrega staranja (25,5 % prebivalcev je starih 65 let ali več, 7,3 % pa 80 let ali več) in doma starejših v središču Kuzme še posebej pomembno. Zlomi kolka pri starejših, ki so najpogosteje posledica padcev, znašajo 4,0* na 1.000 prebivalcev (vir: NIJZ, 2026). Potrebne so ravne, neprekinjene in dobro osvetljene površine za pešce brez visokih robnikov, s klopmi za počitek in z varnimi prehodi, zlasti pri domu starejših. Prilagodljivih prevozov za starejše v občini ni, zato so starejši brez avtomobila pogosto odvisni od svojcev in sosedov.

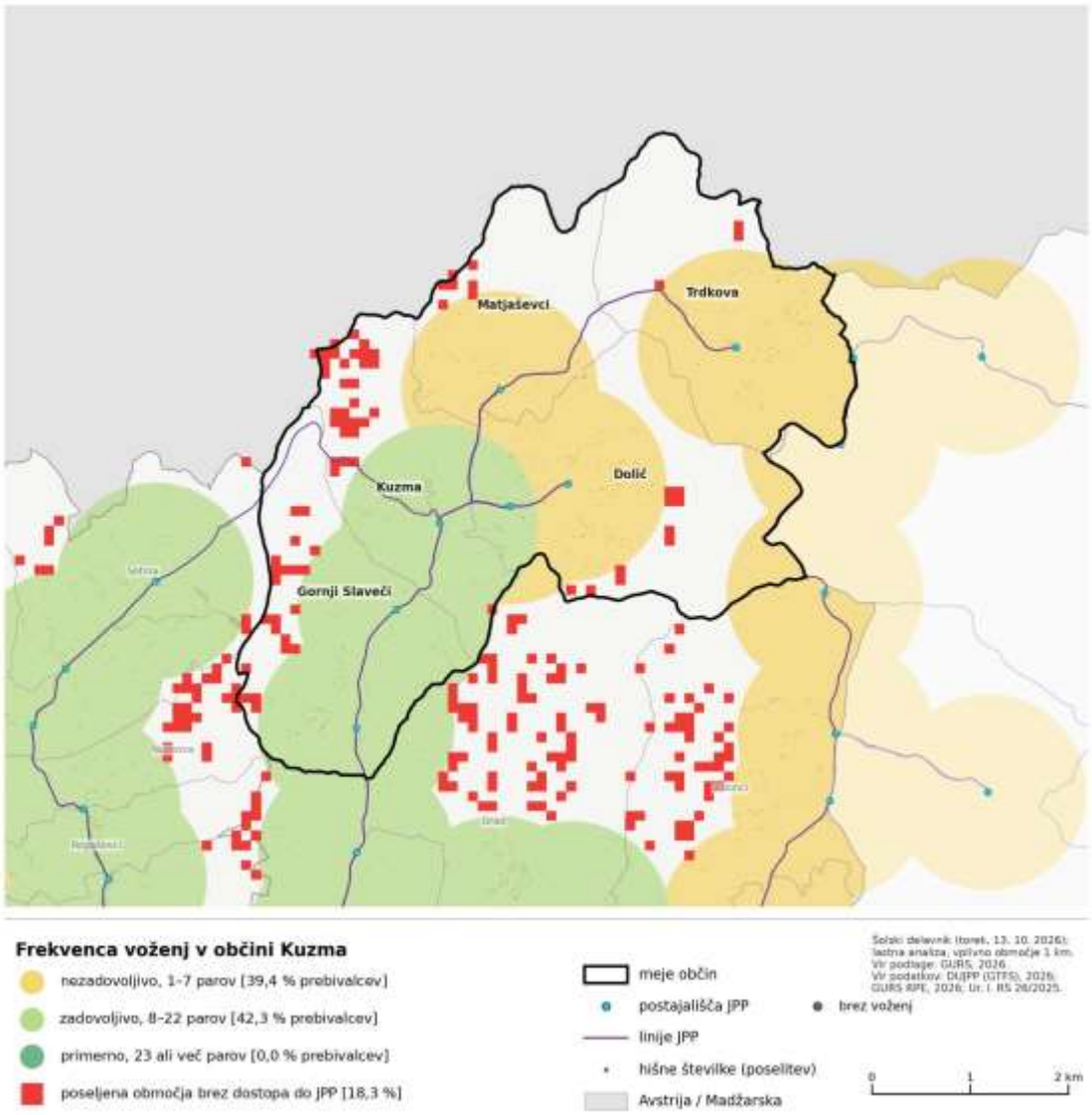
Dostopnost javnega prevoza je slaba, ponudba pa prilagojena šolskim dnem

Občina Kuzma nima železniške povezave. Javni potniški promet temelji na avtobusnih linijah, ki so usmerjene proti Murski Soboti. Hrbtenico sistema predstavljata liniji M2020 in M2021 Trdkova–Kuzma–Grad–Murska Sobota (10 oziroma 8 voženj), dopolnjujejo pa ju linije M2022, M2023 in M2029. Občina ima 7 postajališč. Kuzma, Dolič in Gornji Slaveči imajo 10,5 para voženj na šolski delavnik, Matjaševci in Trdkova pa 5,5 para (vir: DUJPP, GTFS vozni redi, oktober 2026; lastna analiza).

Dostopnost do JPP je bila analizirana na dva načina. Lastna analiza OCPS upošteva postajališča v zračni razdalji do 1 km od hišnih številk in vozne rede oktobra 2026, uradni kazalnik UIRS (Observatorij mobilnosti, vozni red marca 2025) pa dostopnost računa za razdaljo do 500 m in do 1 km. V nobenem delu občine pogostost ne doseže primerne ravni (23 ali več parov voženj na šolski delavnik).

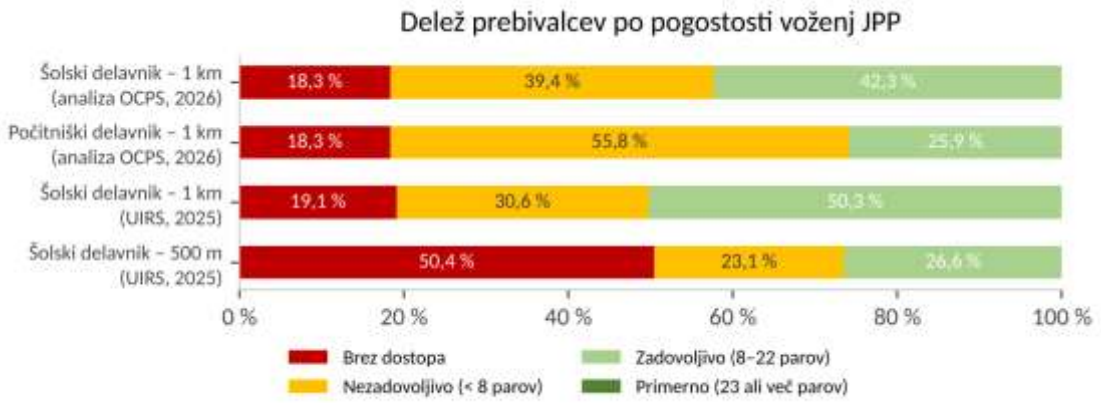
- **Postajališče do 1 km (lastna analiza, 2026):** na območjih z zadovoljivo pogostostjo (8–22 parov) živi 42,3 % prebivalcev, na območjih z nezadovoljivo pogostostjo (1–7 parov) 39,4 %, brez dostopa do JPP pa je 18,3 % prebivalcev. Skupno torej 57,7 % prebivalcev živi v coni prevozne revščine. Po podatkih UIRS za 1 km ima zadovoljivo pogostost 50,3 % prebivalcev, nezadovoljivo 30,6 %, brez dostopa pa je 19,1 %.
- **Postajališče do 500 m (UIRS, 2025):** zadovoljivo pogostost ima 26,6 % prebivalcev, nezadovoljivo 23,1 %, brez dostopa do JPP pa je kar 50,4 % prebivalcev. Ta vrednost je izhodišče kazalnika Dostopnost prebivalcev do JPP.

Nezadovoljivo pogostost imata Matjaševci in Trdkova (5,5 para voženj), v Gornjih Slavečih in Kuzmi pa je brez postajališča v dosegu 1 km približno petina oziroma četrtina prebivalcev, predvsem v razpršenih zaselkih. V coni prevozne revščine so prebivalci brez avtomobila, predvsem starejši, mladostniki in socialno ogroženi, odvisni od drugih.



Slika 8: Frekvence voženj JPP v Občini Kuzma na šolski delavnik, postajališča do 1 km (vir: DUJPP GTFS, GURS; lastna obdelava)

Ponudba je v celoti prilagojena šolskim delavnikom. Med šolskimi počitnicami se število voženj skozi občino zmanjša z 21 na 17, delež prebivalcev v coni prevozne revščine (do 1 km) pa naraste s 57,7 % na 74,1 %. Ob sobotah v občini ne vozi noben avtobus, ob nedeljah pa le ena vožnja iz Murske Sobote (odhod ob 17.00); ob nedeljah je tako brez dostopa 53,7 % prebivalcev. Prvi avtobus ustavi ob 4.50, zadnji ob 22.22, med dnevom pa so štiri ure brez vožnje (ob 7., 10., 18. in 19. uri). Vozni red ni takten, čezmejnih in medobčinskih povezav pa ni, čeprav vse več prebivalcev dela in se šola v Avstriji. Z javnim prevozom na delo potuje le 1 od 115 anketiranih prebivalcev.



Grafikon 15: Delež prebivalcev po pogostosti voženj JPP za postajališča do 1 km in do 500 m, Občina Kuzma (vir: DUJPP GTFS, oktober 2026, lastna analiza; UIRS, Observatorij mobilnosti 2025)



Grafikon 16: Število voženj JPP skozi Občino Kuzma po urah (vir: DUJPP GTFS, oktober 2026)

Preglednica 6: Dostopnost JPP po naseljih Občine Kuzma (šolski delavnik, postajališče do 1 km)

Naselje	Ocena preb.	Pari voženj*	Brez dostopa	< 8 parov	8–22 parov
Dolič	426	10,5	16,4 %	63,0 %	20,6 %
Gornji Slaveči	370	10,5	21,7 %	0,0 %	78,3 %
Kuzma	416	10,5	24,8 %	0,6 %	74,5 %
Matjaševci	171	5,5	18,2 %	81,8 %	0,0 %
Trdkova	243	5,5	5,3 %	94,7 %	0,0 %
Občina Kuzma	**1.626**		**18,3 %**	**39,4 %**	**42,3 %**

** najvišje število parov voženj na postajališču v dosegu 1 km. Vir: DUJPP GTFS (oktober 2026), GURS RPE; lastna analiza. Za razdaljo 500 m so na voljo le podatki UIRS na ravni občine.*

Postajališča v vaseh imajo večinoma nadstrešnice, nova postajališča v Kuzmi in Gornjih Slavečih pa so v izvedbi. Neurejena so postajališče v središču Kuzme, kjer avtobus šolskega prevoza ustavlja neposredno na vozišču, in postajališče v Matjaševcih, pri OŠ pa ni ne postajališča ne obračališča. Dostop do postajališč iz zaselkov ni varen in je za starejše predolg, v zaselku med Kuzmo in Gornjimi Slaveči pa otroci na šolski prevoz čakajo ob robu vozišča. Dober zgled je urejeno postajališče s peronom, nadstrešnico, klopjo in razsvetljavo na povezavi Kuzma–Gornji Slaveči.



a) Zaselek med Kuzmo in Gornjimi Slaveči: postajališče, označeno le na vozišču



b) Gornji Slaveči: postajališče na travnati brežini brez čakalne površine



c) Kuzma: šolski avtobus ustavlja neposredno na vozišču



d) Kuzma–Gornji Slaveči: urejeno postajališče s peronom in nadstrešnico

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

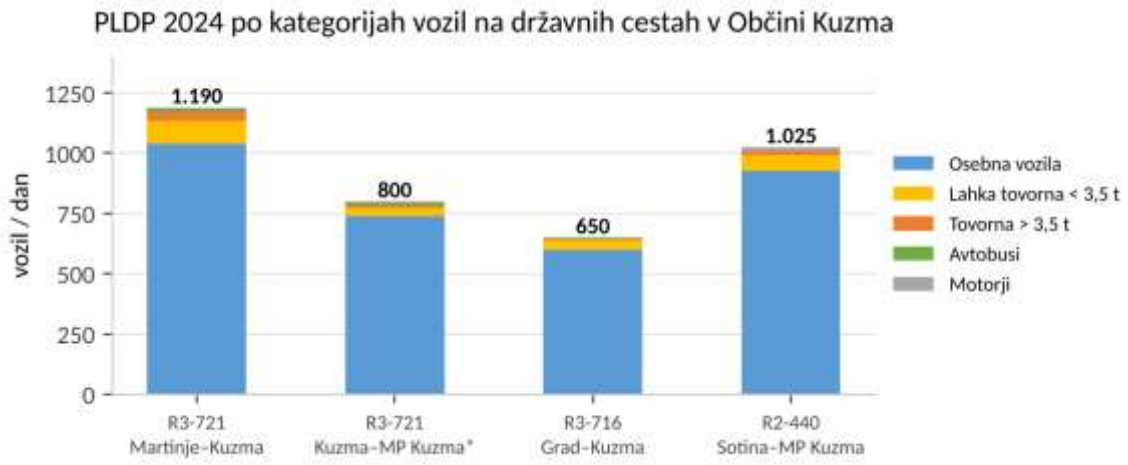
Šolski prevozi

Občina zagotavlja brezplačen šolski prevoz za vse učence in zanj v povprečju nameni 63.296 € letno. Uporaba šolskega prevoza pa je majhna: v anketnih tednih je s šolskim prevozom prišlo 14,1 % prihodov učencev OŠ Kuzma, kar pomeni okoli 3.300 € letno na uporabnika, veliko staršev pa otroke pripelje z avtomobilom. To povečuje prometno obremenitev pri šoli v jutranjih in popoldanskih konicah. Najslabše oskrbovani naselji z JPP (Matjaševci, Trdkova) sta prav tisti, kjer so učenci odvisni od šolskega prevoza ali prevoza s starši, zato sta prenova šolskih prevozov z integracijo v JPP (odpiranje šolskih voženj za druge potnike) in uvedba prevozov na klic pomembni priložnosti za izboljšanje dostopnosti tudi za druge prebivalce teh naselij (vir: analiza JPP in šolskih prevozov OCPS Občine Kuzma, 2026).

Prometne obremenitve

Obremenitve na omrežju državnih cest so zabeležene na števcih, s katerimi upravlja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI). Glavno prometno povezavo občine predstavlja regionalna cesta R3-721 (Petrovci–Martinje–Kuzma–MP Kuzma), ki skozi Dolič vodi do središča občine in naprej do mejnega prehoda. Z Gradom občino povezuje cesta R3-716 Grad–Kuzma, ob mejnem prehodu Kuzma pa se na omrežje navezuje tudi regionalna cesta R2-440 iz smeri Sotine.

V prometu pričakovano izrazito prevladujejo osebni avtomobili. Najbolj obremenjen je odsek Martinje–Kuzma (števno mesto Dolič), kjer dnevno pelje 1.190 vozil, od tega 1.040 osebnih avtomobilov. Na odseku Kuzma–MP Kuzma je po ocenah 800 vozil na dan, na odseku Grad–Kuzma 650 vozil, na odseku R2-440 Sotina–MP Kuzma pa 1.025 vozil na dan. Na števnem mestu Dolič osebna vozila predstavljajo 87,4 % vseh vozil, lahka tovorna 7,9 %, tovorna vozila nad 3,5 t pa 3,2 % (38 vozil na dan, od tega 25 težkih tovornih vozil nad 7 t); dnevno pelje tudi 14 avtobusov (vir: DRSI, Prometne obremenitve 2024). Obremenitve so nizke, kar omogoča vzpostavitev kolesarskih povezav z razmeroma skromnimi ukrepi umirjanja prometa, tovorni promet skozi Dolič in Kuzmo pa zahteva pozornost pri zagotavljanju varnosti pešcev in kolesarjev.



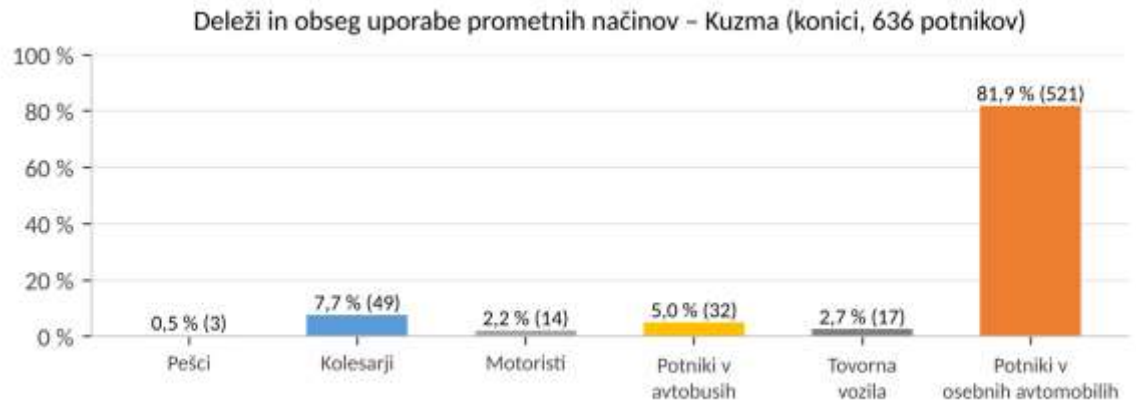
Grafikon 17: Povprečni letni dnevni promet (PLDP) po kategorijah vozil na odsekih državnih cest v Občini Kuzma v letu 2024 (vir: DRSI)

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). Za kazalnik so bili uporabljeni podatki za sredo, 9. 9. 2026, na lokaciji Kuzma 60c (občinska stavba) v središču Kuzme, 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 (vir: OCPS, štetje prometa, september 2026).

Mimo števnega mesta je v obeh konicah potovalo 622 oseb. Prevladujejo potniki v osebnih avtomobilih (521 oziroma 83,8 %), z avtobusom je potovalo 32 oseb (5,1 %), voznikov tovornih vozil je bilo 17 (2,7 %), motoristov pa 14 (2,3 %). Kolesarjev je bilo 35 (5,6 %), pešcev pa le 3 (0,5 %). Najbolj obremenjena je bila ura med 14.00 in 15.00, ko je mimo peljalo 146 osebnih avtomobilov in 21 kolesarjev. Hitrost V85 je v konicah znašala med 41,5 in 45 km/h. Ker je bilo štetje izvedeno le na eni lokaciji, je priporočljivo v prihodnje dodati še drugo števno mesto, na primer v Doliču. Vozil, ki jih senzor v temi med 6.00 in 7.00 ni mogel razvrstiti (24), izračun ne upošteva.

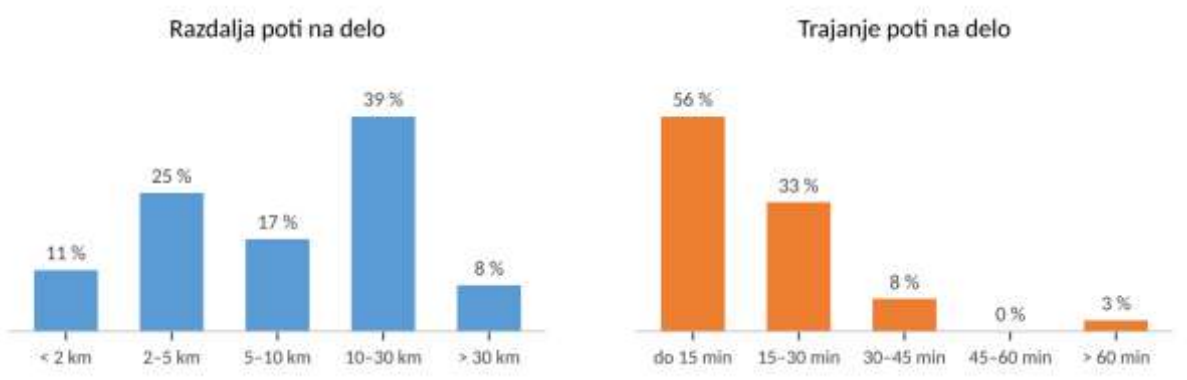


Grafikon 18: Podatki za obvezni kazalnik 1: deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini (Kuzma, 9. 9. 2026; vir: OCPS, štetje prometa)

Zaposleni

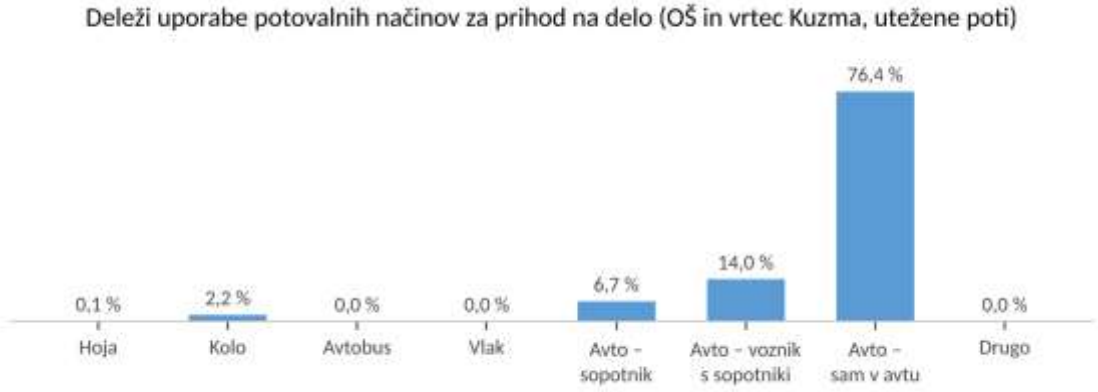
V anketi o poteh na delo je sodelovalo 36 zaposlenih v OŠ in vrtcu Kuzma (83 % žensk). Zajet je bil en zaposlovalec, zato rezultatov kazalnika ne gre posploševati na vse zaposlene v občini (vir: anketa med zaposlenimi, 1KA, 2026).

Do 2 km od kraja dela živi 11 % zaposlenih, od 2 do 5 km 25 %, med 5 in 10 km 17 %, med 10 in 30 km 39 % in več kot 30 km daleč 8 % zaposlenih. Delež zaposlenih s potjo na delo do 5 km, ki je izhodiščna vrednost obveznega kazalnika Dolžine poti na delo, tako znaša 36,1 %, do 10 km pa 52,8 %. Manj kot 15 minut za pot na delo porabi 56 % zaposlenih, od 15 do 30 minut 33 %, od 30 do 45 minut 8 % in več kot eno uro 3 %. Večina (81 %) opravi pot na delo 5-krat na teden.



Grafikon 19: Razdalje in trajanje poti na delo, zaposleni v OŠ in vrtcu Kuzma 2026 (vir: anketa med zaposlenimi)

Pri uporabi potovalnih načinov izrazito prevladuje osebni avtomobil, s katerim je opravljenih 97 % poti na delo. Sami v avtomobilu opravijo 76,4 % poti (izhodiščna vrednost obveznega kazalnika), kot vozniki s sopotniki 14,0 % in kot sopotniki 6,7 %. S kolesom je opravljenih 2,2 % poti, z motorjem 0,6 % in peš 0,1 %. Polovica zaposlenih (18 od 36) bi bila pripravljena avtomobil parkirati dlje od kraja dela in zadnji del poti opraviti peš, kar je dobro izhodišče za mobilnostni načrt šole in vrtca.



Grafikon 20: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod na delo (poti utežene s tedensko pogostostjo), OŠ in vrtec Kuzma 2026 (vir: anketa med zaposlenimi)

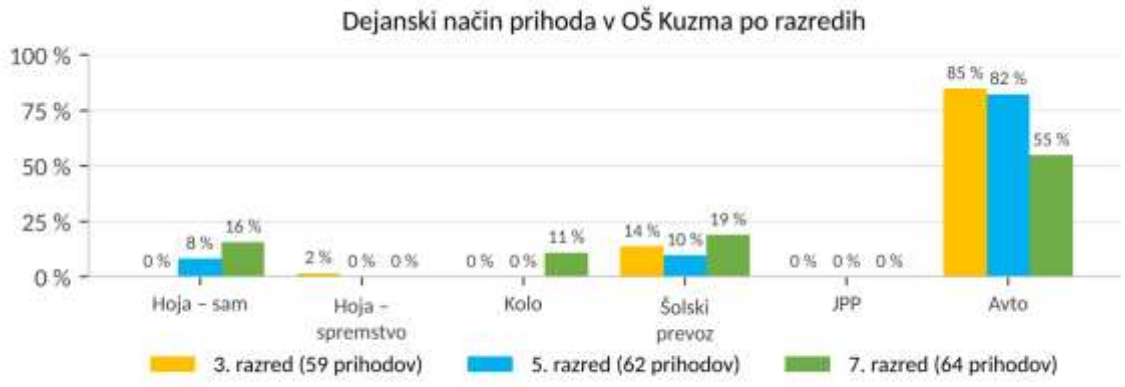
Osnovnošolci

Anketa o poteh učencev v osnovno šolo je v OŠ Kuzma potekala v treh tednih septembra 2026: v 7. razredu od 1. do 4. 9., v 3. razredu od 14. do 18. 9. in v 5. razredu od 21. do 25. 9. Sodelovalo je 45 učencev, zabeleženih pa je bilo 185 prihodov v šolo. Anketa kaže, da 73,5 % prihodov poteka z avtomobilom, souporabe avtomobila (vsaj trije učenci v istem avtomobilu) pa ni bilo. S šolskim prevozom je prišlo 14,1 % učencev, peš 8,6 % (8,1 % samostojno) in s kolesom 3,8 % (3,3 % samostojno). Javnega prevoza ne uporablja nihče. Delež otrok, ki v šolo prihajajo peš ali s kolesom brez spremstva odraslih, tako znaša 11,4 % (vir: anketa med osnovnošolci OŠ Kuzma, 2026). Med razredi so razlike velike: v 3. razredu je z avtomobilom prišlo 84,7 % učencev, v 7. razredu pa 54,7 %, kjer je 10,9 % prihodov s kolesom in 15,6 % peš.

Preglednica 7: Deleži uporabe potovalnih načinov za prihod v osnovno šolo, OŠ Kuzma 2026

Potovalni način	Delež otrok
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka), sam(a) ali s prijatelji	8,1 %
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka), v spremstvu staršev oz. odraslih	0,5 %
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro), sam(a) ali s prijatelji	3,3 %
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro), v spremstvu staršev oz. odraslih	0,5 %
Šolski avtobus/kombi	14,1 %
Javni prevoz, avtobus	0,0 %
Javni prevoz, vlak	0,0 %
Avtomobil	73,5 %
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	0,0 %
SKUPAJ	**100,0 %**

Vir: anketa med osnovnošolci OŠ Kuzma, september 2026 (185 prihodov).



Grafikon 21: Dejanski način prihoda v osnovno šolo po razredih, OŠ Kuzma 2026 (vir: anketa med osnovnošolci)

Prebivalci

Anketa za splošno javnost je bila ena ključnih aktivnosti v začetni fazi priprave OCPS. Sodelovalo je 134 prebivalcev iz vseh petih naselij občine: iz Kuzme 40, iz Gornjih Slavečev 34, iz Doliča 23, iz Matjaševcev 13 in iz Trdkove 10. Žensk je bilo 67 %. Več kot polovica respondentov (58 %) je bila starih med 35 in 54 let, 27 % mlajših od 35 let, 6 % starih 55–64 let in 8 % 65 let ali več. Anketa je obravnavala strinjanje z vizijo, vrednote, ocene obstoječega stanja prometa, potovalne navade ter predloge za izboljšave (vir: anketa za prebivalce Občine Kuzma, 2026).

Prebivalci na delo skoraj izključno potujejo z avtomobilom (84 % kot vozniki in 4 % kot sopotniki), peš 6 %, s kolesom 3 %, z motorjem 2 % in z javnim prevozom 1 %. Pri nakupih prevladuje avtomobil (84 % kot vozniki in 8 % kot sopotniki). Kot razloge za uporabo avtomobila navajajo predvsem oddaljenost ciljev, redke avtobusne povezave ter nevarnost hoje in kolesarjenja zaradi manjkajočih pločnikov in kolesarskih povezav.



Grafikon 22: Potovalne navade prebivalcev za poti na delo in po nakupih, Občina Kuzma 2026 (vir: anketa za prebivalce)

Prebivalci so izrazili veliko podporo predlagani viziji razvoja prometa v občini (94 %). Med ključnimi predlogi so pločniki in prehodi za pešce, kolesarske povezave med vasmi, obnova cest, umirjanje prometa ter urejeno parkiranje v središču Kuzme. Rezultati ankete kažejo na jasno potrebo po povezovanju vasi s središčem Kuzme z varnimi površinami za pešce in kolesarje.

Osnovnošolci si želijo kolesariti

Učenci so bili pozvani, da izrazijo svoje želje glede načina prihoda v šolo (34 odgovorov). Želje se od dejanskega stanja izrazito razlikujejo. S kolesom si želi prihajati 47,1 % učencev, peš 11,8 %, skupni delež aktivne mobilnosti bi se tako povečal s sedanjih 12 % na 59 %. V 5. razredu si kolesarjenja v šolo želi kar 10 od 11 učencev. Delež prihodov z avtomobilom (vključno s souporabo, ki bi jo izbralo 8,8 %) bi se po željah učencev zmanjšal s 73,5 % na 32,4 %, šolski prevoz pa bi uporabljalo 8,8 % učencev (vir: anketa med osnovnošolci OŠ Kuzma, 2026).

Ti podatki kažejo na velik interes otrok za aktivne načine mobilnosti in samostojnost pri prihodu v šolo. Ključne bodo varne peš in kolesarske povezave iz vasi do šole, pokrita stojala za kolesa pri šoli, električna kolesa za razgiban teren ter prometni režim pred šolo. 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 Kuzma 2026 (vir: anketa med osnovnošolci)

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 odbori, ankete, štetje prometa, terenski ogledi, medsektorska delavnica, delavnica 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	• Začetek celostnega načrtovanja: medobčinska priprava prve OCPS • Aktivno vodstvo in visoka udeležba javnosti (134 anket, 94 % podpore viziji) • Veljaven OPN z usmeritvami za trajnostno mobilnost, priprava novega OPN • Izkušnje z vključevanjem javnosti; podatki s treh prikazovalnikov hitrosti • Rast števila prebivalcev (+4,8 % v obdobju 2018–2025)
Hoja	• Urejeno središče Kuzme in sklenjen, osvetljen pločnik Dolič–Kuzma • Urejena peš mreža okoli OŠ (prehodi, oznake »ŠOLA«, hitrostne ovire) • Prenovljeno križišče Gaberšek s prehodom • Gozdna učna pot do Tromeje • Načrt šolskih poti in razvejan preventivni program
Kolesarjenje	• Kolesarski park, stojala in kolesarsko postajališče s servisom na Tromeji • Kolesarnica pri OŠ; kratek odsek z oznakami in omejitvijo 30 km/h v Kuzmi • Prepoznavnost pri tujih kolesarjih • Razmeroma visok delež kolesarjev na številnem mestu (5,6 %)
Javni prevoz	• Brezplačen šolski prevoz za vse učence • Urejena postajališča z nadstrešnicami v vaseh • Nova postajališča v Kuzmi in Gornjih Slavečih v izvedbi • 21 voženj na šolski delavnik, zadovoljiva pogostost v Kuzmi, Gornjih Slavečih in Doliču
Cestni motorni promet	• Obnovljeno cestno omrežje (približno 90 %), državna cesta skozi Kuzmo • Povozno križišče, ki umirja promet • Prikazovalniki hitrosti in hitrostne ovire pri šoli • E-polnilnica; parkirišče ob vrtcu v izvedbi • Brez smrtnih žrtev in (od leta 2023) brez hudo poškodovanih



a) Kuzma: povozno krožišče pri cerkvi



b) Kuzma: javna polnilnica za električna vozila

Slika 10: Primera dobre prakse na področju cestnega motornega prometa v Kuzmi (vir: terenski ogledi OCPS, 2026)

Ključni izzivi

Steber	Ključni izzivi
Načrtovanje prometa	• **Kapacitete in načrtovalska praksa** (ni vizije in strateških dokumentov, promet se rešuje sproti; ni odgovorne osebe, CPN poznata 2 osebi, medsektorsko sodelovanje približno 20 %) • **Staranje, razpršena poselitev in poti izven občine** (indeks staranja 185,7, 80+ 7,3 %; v občini dela le 26 % delovno aktivnih, tudi čezmejno) • Omejena in nihajoča sredstva (okoli 272.000 € letno, 64 % za rekonstrukcije cest, le 9 % za varnost in kolesarsko infrastrukturo) • Ni sistematičnih prometnih podatkov (le 3 prikazovalniki hitrosti) • Ovire pri izvedbi (lastništvo zemljišč, soglasja, Natura 2000, usklajevanje z DRSI, zastarel OPN iz leta 2012)
Hoja	• **Nesklenjena peš mreža med vasmi in do ključnih ciljev** (šola, postajališča; Gornji Slaveči–Kuzma, Kuzma–Samidraš, Matjaševci) • **Manjkajoči prehodi za pešce na ključnih točkah** (dom starejših, odcep za Matjaševce, vstop v središče Kuzme pri Mercatorju) • Nevarne šolske poti zunaj središča (Gornji Slaveči–Kuzma: okoli 2 km ob robu vozišča) • Pomanjkljiva javna razsvetljava ob lokalnih cestah (Matjaševci, Dolič, Trdkova) • Ovirani in ozki pločniki (parkirana tovorna vozila) • Malo vsakdanje hoje (peš na delo 7 od 115 anketiranih) in hitro staranje
Kolesarjenje	• **Ni varnih kolesarskih povezav** med vasmi, do središča Kuzme, sosednjih občin in Avstrije (Gornji Slaveči–Kuzma, Dolič–Matjaševci, Kuzma–mejni prehod) • **Kolesarji, tudi otroci, med motornim prometom** (ozke ceste, hitrosti, kmetijska mehanizacija; kolesarjenje po pločnikih med pešci)

Steber	Ključni izzivi
	• Manjka podporna infrastruktura (stojala ob šoli in postajališčih, e-polnilnice, počivališča, označevanje) • Tromeja ni povezana z vasmi in širšim omrežjem • Financiranje povezav, ki ne potekajo ob državnih cestah
Javni prevoz	• **Prevozna revščina** (57,7 % prebivalcev v coni prevozne revščine pri 1 km, 50,4 % brez dostopa pri 500 m; ob vikendih avtobusa skoraj ni, čezmejnih povezav ni; z JPP na delo 1 od 115) • **Neučinkovit šolski prevoz in neurejena postajališča** (63.296 € letno ob 14 % uporabi; avtobus pri OŠ in v središču Kuzme ustavlja in obrača na glavni cesti) • Ponudba prilagojena le šolskim dnem, vozni red ni takten • Nevaren in predolg dostop do postajališč iz zaselkov
Cestni motorni promet	• **Prevelike hitrosti skozi naselja** (pri OŠ 85 % voznikov nad 30 km/h, v Doliču 82,8 % nad 40 km/h; nesreče zgoščene na R3-721 v Kuzmi in Doliču) • **Rastoča odvisnost od avtomobila** (597 OA/1.000 prebivalcev v letu 2024, 73,5 % prihodov učencev z avtom brez souporabe, gneča pri OŠ in vrtcu) • Tranzitni, tovorni in kmetijski promet skozi središče Kuzme ob OŠ, vrtcu in domu starejših • Ozke lokalne ceste za današnjo kmetijsko mehanizacijo; dotrajani odseki, bankine, odvodnjavanje • Parkirni pritisk v jutranji konici pri OŠ in vrtcu

Ključne priložnosti

Steber	Ključne priložnosti
Načrtovanje prometa	• **Medobčinsko sodelovanje** (skupna priprava OCPS kot osnova za trajno povezovanje, skupni koordinator ali strokovnjak, skupni projekti in razpisi, usklajen nastop do države) • **OCPS in nov OPN** (uskladitev prostora in prometa ter vstopnica za kohezijska sredstva, ob podpori vodstva in javnosti) • Zavzeto vodstvo in visoka udeležba javnosti • Mali, ciljno usmerjeni ukrepi z velikim učinkom • Nova podatkovna podlaga za merljive cilje
Hoja	• **Podaljšanje obstoječe mreže** (urejeno jedro v središču Kuzme, na povezavi Dolič–Kuzma in okoli OŠ ob obnovah cest razširiti proti Gornjim Slavečem, Samidrašu in Matjaševcem) • **Varne šolske poti in pešbus** (otroci si želijo samostojnosti) • Kratke razdalje med ključnimi cilji v središču Kuzme (OŠ, vrtec, dom starejših, trgovina) • Območja umirjenega prometa na vaških cestah z malo prometa • Rekreacijske poti (Lukaj, Tromeja) in turizem
Kolesarjenje	• **Želja otrok in e-kolesa** (59 % učencev bi raje hodilo ali kolesarilo, v 5. razredu 10 od 11 s kolesom; e-kolesa premagujejo razgiban teren) • **Nizek promet in Tromeja** (obremenitve od 650 do 1.190 vozil na dan omogočajo povezave s skromnimi ukrepi; turizem na Tromeji kot vzvod za omrežje) • Krajinski park Goričko kot vzvod za kolesarski turizem • Gozdne in poljske poti za odmaknjene trase • Regionalno kolesarsko omrežje (RRP, LAS) in skupne medobčinske poti

Steber	Ključne priložnosti
Javni prevoz	• **Prenova šolskih prevozov in prevozi na klic** (integracija v JPP, odprtje za druge občane, prevoz na klic skupaj s sosednjimi občinami) • **Boljša hrbtenična linija in čezmejna povezava** (taktni vozni red in vikendi proti Murski Soboti, čezmejna linija za dijake in zaposlene) • Prostofer in kombi za ranljive skupine • Usklajen nastop občin do DUJPP
Cestni motorni promet	• **Ciljano umirjanje na nekaj ključnih lokacijah** (OŠ Kuzma, Dolič, vstopi v naselja) ob obnovah cest, spremljano s prikazovalniki hitrosti • **Parkirišče ob vrtcu in mobilnostni načrt šole** (organizirana souporaba, zadnji del poti peš; polovica zaposlenih je pripravljena) • Obnove cest kot priložnost za hkratno ureditev površin za pešce in kolesarje • Krožišče kot dokaz učinkovitosti umirjanja • Ciljani ukrepi na lokacijah z nesrečami

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 seštevek točk)
Načrtovanje prometa	• **Povezovanje z občinami, regijo, državo in čezmejno (22 točk)** • **Strateško in celostno načrtovanje prometa in prostora (21 točk)** • Stabilno financiranje trajnostne mobilnosti (20 točk) • Vključevanje javnosti ter merjenje in vrednotenje učinkov (14 točk) • Krepitev znanja in zmogljivosti uprave (13 točk)
Hoja	• **Sklenjeno omrežje površin za pešce (25 točk)** • **Kakovostne in varne ureditve za pešce (22 točk)** • Varne šolske poti in samostojnost otrok (18 točk) • Hoja kot zdrav način vsakodnevnega premikanja in rekreacije (13 točk) • Hoja za vse generacije (12 točk)
Kolesarjenje	• **Sklenjeno omrežje varnih kolesarskih povezav (21 točk)** • **Medobčinske in čezmejne povezave za vsakdan in turizem (17 točk)** • Umirjen promet na skupnih prometnih površinah (14 točk) • Opremljenost ciljev poti (13 točk) • Spodbujanje kolesarjenja otrok in e-koles (10 točk)
Javni prevoz	• **Učinkovit šolski prevoz, odprt za vse in povezan z javnim prevozom (18 točk)** • **Urejena in varno dostopna postajališča (17 točk)** • Prilagodljivi prevozi po meri razpršene poselitve in ranljivih skupin (16 točk) • Pogostejša in taktna hrbtenična povezava (16 točk) • Medobčinske in čezmejne povezave (8 točk)
Cestni motorni promet	• **Obnove cest kot priložnost za vse udeležence (19 točk)**

Steber	Prioritete (razvrščene po anketi ODS in ŠDS; v oklepaju seštevek točk)
	• **Umirjen promet v naseljih in ob ciljih ranljivih skupin (18 točk)** • Trajnostno upravljanje prometa ob šoli in vrtcu (17 točk) • Upravljanje tovornega in kmetijskega prometa (11 točk) • Manj voženj z avtomobilom, souporaba in e-mobilnost (10 točk)

Opomba: Anketo je po delavnici izpolnilo 6 članov ožje in širše delovne skupine (ODS in ŠDS), v stebrih kolesarjenje, javni prevoz in cestni motorni promet pa 5. V vsakem stebru so pet prioritet razvrstili tako, da so vsaki dodelili oceno od 1 do 5 (5 = najpomembnejša, 1 = najmanj pomembna), pri čemer so vsako oceno lahko uporabili le enkrat. Pomembnost prioritete je izražena s seštevkom točk (največ 30 oziroma 25 točk). Odebeljeni sta prioriteti z najvišjim seštevkom točk v posameznem stebru; kjer imata dve prioriteti na drugem mestu enako število točk, so odebeljene tri.

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 (vir: Pregled strateških vodil OCPS Občine Kuzma, oktober 2026).

Načrtovanje

Zagotavljanje varne in kakovostne dostopnosti do osnovnih storitev in aktivnosti za vse generacije prebivalcev in obiskovalcev Občine Kuzma, tudi za tiste brez avtomobila, je naša strateška naloga. Ker zaradi razpršene poselitve, hitrega staranja prebivalstva in dnevnih poti zunaj občine, tudi čezmejno, dostopnosti ni mogoče zagotoviti le znotraj občinskih meja, bomo rešitve iskali skupaj s sosednjimi občinami, regijo in državo. S prvo OCPS bomo prešli od sprotnega reševanja posameznih težav k načrtnemu, celostnemu in dolgoročnemu urejanju prometa z jasnimi in merljivimi cilji. Promet bomo načrtovali usklajeno z novim OPN, razvojem butičnega turizma, skrbjo za zdravje in socialno vključenost ter ob spoštovanju narave in krajine Krajinskega parka Goričko. Omejene zmogljivosti male uprave bomo presegali s krepitvijo znanja zaposlenih in s povezovanjem z goričkimi občinami, Pomurskim centrom mobilnosti in čezmejnimi partnerji, s skupnim strokovnjakom in skupnimi prijavami na razpise, z Direkcijo RS za infrastrukturo pa se bomo usklajevali o ureditvah državne ceste skozi naselja. V proračunu bomo zagotovili stalna sredstva za trajnostno mobilnost in jih spremljali ločeno po namenih. Prebivalce vseh petih vasi

bomo redno obveščali in vključevali v odločanje, učinke ukrepov pa 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.); Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (3.); Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost (5.).

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

- **Strateško in celostno načrtovanje prometa in prostora**
- Krepitev znanja in zmogljivosti uprave
- **Povezovanje z občinami, regijo, državo in čezmejno**
- Stabilno financiranje trajnostne mobilnosti
- Vključevanje javnosti ter merjenje in vrednotenje 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.	83,8 % (2026)	79,6 % (2034)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 15 % do leta 2034.	73,5 % (2026)	62,5 % (2034)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.	Zmanjšanje deleža zaposlenih, ki na delo prihajajo sami v avtomobilih, za 10 % (za poti do 5 km) do leta 2034.	76,4 % (2026)	68,7 % (2034)
Zadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo prometa.	Povečanje povprečne ocene zadovoljstva na 2,85 do leta 2032.	2,54 (2026)	2,85 (2032)
Delež delovnih migrantov v druge občine.	Zmanjšanje deleža delovnih migrantov v druge občine, ki niso sosednje, za 5 % do leta 2034 (glede na stanje leta 2025).	64,4 % (2025)	61,2 % (2034)

Hoja

Hoja bo v Občini Kuzma varen, prijeten in samoumeven način za opravljanje kratkih vsakodnevnih poti, do šole, vrtca, trgovine, doma starejših in postajališč ter med vasmi in za rekreacijo v naravi. Iz urejenega jedra v središču Kuzme in na povezavi Dolič–Kuzma bomo ob vsaki obnovi ceste

postopoma sklenili mrežo neprekinjenih, osvetljenih in ovir prostih površin za pešce proti Gornjim Slavečem, Samidrašu, Matjaševcem in Trdkovi. Na ključnih točkah (dom starejših, vstop v središče Kuzme, odcep za Matjaševce) bomo uredili varne prehode za pešce, pločnike pa ohranjali proste ovir, tudi parkiranih vozil, na vaških cestah z malo prometa pa območja umirjenega prometa s prednostjo pešcev. Posebno pozornost bomo namenili otrokom na šolskih poteh in vse večjemu številu starejših, ki potrebujejo varne in ravne površine s klopmi in počivališči. Načrt šolskih poti bomo povezali z ukrepi, nosilci in roki, s pešbusom, rekreacijskimi potmi in ozaveščanjem pa bomo hojo spet naredili priljubljen in zdrav način potovanja.

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 (3.); Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (4.).

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

- **Sklenjeno omrežje površin za pešce**
- **Kakovostne in varne ureditve za pešce**
- Varne šolske poti in samostojnost otrok
- Hoja za vse generacije
- Hoja kot zdrav način vsakodnevnega premikanja in rekreacije

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 300 % do leta 2033 (glede na stanje leta 2026).	0,48 % (2026)	1,93 % (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 75 % do leta 2034.	11,4 % (2026)	19,9 % (2034)

Kolesarjenje

Kolo bo v Občini Kuzma varna in privlačna izbira za vsakodnevne poti do šole, središča občine, postajališč in sosednjih krajev ter uveljavljena oblika rekreacije in turizma. Postopoma bomo vzpostavili omrežje varnih kolesarskih povezav med vsemi petimi vasmi, do OŠ in Tromeje ter do sosednjih občin in Avstrije: ob cestah, kjer je to mogoče, sicer po odmaknjenih gozdnih in poljskih

poteh. Nizke prometne obremenitve bomo izkoristili za povezave z umirjanjem prometa in skromnejšimi ukrepi, sredstva za povezave zunaj državnih cest pa pridobivali s skupnimi medobčinskimi prijavami. Pri šoli, na postajališčih in v središčih naselij bomo uredili varna, pokrita stojala, polnilnice za e-kolesa in počivališča, povezave pa enotno označili skupaj z goričkimi občinami. Z e-kolesi bomo premagovali razgiban teren, z bicivlakom, kolesarskimi delavnicami in ozaveščanjem pa uresničili željo otrok, da v šolo pridejo s kolesom. Kolesarski turizem ob Tromeji bo vzvod za razvoj omrežja, ki bo služilo tudi domačinom.

Strateško vodilo izhaja predvsem iz ciljev OCPS (v oklepaju je mesto cilja v razvrstitvi občine): Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa (2.); Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti (3.); Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci (4.); 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):

- **Sklenjeno omrežje varnih kolesarskih povezav**
- **Medobčinske in čezmejne povezave za vsakdan in turizem**
- Umirjen promet na skupnih prometnih površinah
- Opremljenost ciljev poti
- 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).	5,6 % (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 75 % do leta 2034.	11,4 % (2026)	19,9 % (2034)

Javni prevoz

Vsem prebivalcem Občine Kuzma, zlasti starejšim, mladim in ljudem brez avtomobila, bomo zagotovili zanesljiv dostop do storitev, šol in delovnih mest z javnim prevozom in prilagodljivimi oblikami prevoza. Šolske prevoze bomo prenovili, povezali z javnim prevozom in jih odprli tudi za druge občane, razpršene zaselke pa skupaj s sosednjimi občinami povezali s prevozi na klic in prostovoljskimi prevozi za ranljive skupine. Na hrbtenični liniji proti Murski Soboti si bomo

prizadevali za taktni vozni red in vikend ponudbo, z vzpostavitvijo čezmejne linije pa za povezave dijakov in zaposlenih z Avstrijo in Madžarsko. Postajališča bodo urejena, dobro vidna in varno peš dostopna, s postajališčem in obračališčem pri šoli in v središču Kuzme. Pri državi in DUJPP bomo nastopali skupaj z goričkimi občinami, javni prevoz pa bo postal resnična izbira, ne le zadnja možnost.

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

- **Učinkovit šolski prevoz, odprt za vse in povezan z javnim prevozom**
- Prilagodljivi prevozi po meri razpršene poselitve in ranljivih skupin
- Pogostejša in taktna hrbtenična povezava
- Medobčinske in čezmejne povezave
- **Urejena in varno dostopna postajališča**

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).	26,6 % (2026)	29,2 % (2034)

Cestni motorni promet

Motorni promet v Občini Kuzma bo umirjen, varen in prilagojen naseljem, v katerih živimo. Hitrosti bomo s fizičnimi ukrepi, poudarjenimi vstopi v naselja in nadzorom prilagodili omejitvam, prednostno pri OŠ Kuzma, v Doliču, ob domu starejših in na drugih vstopih v naselja. Vsako obnovo ceste bomo izkoristili za hkratno ureditev površin za pešce in kolesarje ter za umirjanje prometa, lokalne ceste pa bomo načrtno vzdrževali in jih prilagajali kmetijski mehanizaciji in intervencijskim vozilom. Tovorni in tranzitni promet bomo usmerjali stran od središča Kuzme, kjer so zbrani cilji ranljivih skupin. Z mobilnostnim načrtom šole in vrtca, urejenim parkiranjem in organizirano souporabo avtomobilov bomo razbremenili jutranjo konico in zmanjševali rastočo odvisnost od avtomobila. S preventivo in nadzorom bomo skupaj s policijo krepili prometno kulturo, zlasti na državni cesti R3-721, in ohranili občino brez smrtnih žrtev in hudo poškodovanih. E-mobilnost bomo razvijali kot dopolnilo trajnostnim načinom potovanja.

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 (3.); 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 in ob ciljih ranljivih skupin**
- Trajnostno upravljanje prometa ob šoli in vrtcu
- **Obnove cest kot priložnost za vse udeležence**
- Upravljanje tovornega in kmetijskega prometa
- Manj voženj z avtomobilom, souporaba in e-mobilnost

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.	83,8 % (2026)	79,6 % (2034)
Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.	Zmanjšanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo v avtomobilih, za 15 % do leta 2034.	73,5 % (2026)	62,5 % (2034)

6 Viri

- Direkcija RS za infrastrukturo (2025). Povprečni letni dnevni promet (PLDP) in nominalne osne obremenitve na državnih cestah v letu 2024.
- Direkcija za upravljanje javnega potniškega prometa (2026). Vozni redi IJPP v formatu GTFS (stanje oktober 2026).
- Evropska komisija (2026). EU Transport in figures, Statistical pocketbook 2026.
- Gabrovec, M. idr. (2025). Prevozna revščina v Sloveniji. Ljubljana: ZRC SAZU.
- Geodetska uprava RS. Register prostorskih enot, hišne številke in digitalni model reliefa.
- Koblar, S., Gabrovec, M. (2026). Dostopnost javnega potniškega prometa v letu 2025. Observatorij mobilnosti, UIRS.
- LAS Goričko. Strategija lokalnega razvoja za obdobje 2021–2027.
- Ministrstvo za infrastrukturo (2023). Nacionalne smernice za pripravo občinske celostne prometne strategije, 2. izdaja.
- NIJZ (2024–2026). Zdravje v občini: Občina Kuzma.

- Občina Kuzma (2012). Občinski prostorski načrt Občine Kuzma (Uradne objave Občine Kuzma, št. 001/2012).
- Občina Kuzma. Idejna zasnova obnove javne poti do romskega naselja Gornji Slaveči.
- Občina Kuzma (2026). Proračun in realizacija za področje 13 Promet, prometna infrastruktura in komunikacije, konti iz zaključnih računov in NRP projekti 2023–2025; kartica finančnega knjigovodstva za regresiranje šolskih prevozov (konto 411900).
- Občina Kuzma (2026). Podatki prikazovalnikov hitrosti pri OŠ Kuzma in v Doliču (junij–avgust 2026).
- OCPS Občine Kuzma (2026). Analize stanja: demografska izhodišča, zdravje prebivalcev, motorizacija in delovne migracije, prometna varnost, hitrosti, prometne obremenitve, dostopnost JPP in šolski prevozi, kolesarska dostopnost, stroški in investicije, pregled dokumentacije, načrt šolskih poti.
- OCPS Občine Kuzma (2026). Anketa za prebivalce (1KA, n = 134), anketa med zaposlenimi (1KA, n = 36), anketa med osnovnošolci OŠ Kuzma (n = 45), štetje prometa Telraam (9. 9. 2026).
- OCPS Občine Kuzma (2026). Poročila delavnic (samoocena in medsektorska delavnica 15. 7. 2026, vizija 25. 8. 2026, delavnica s sosednjimi občinami, javna razprava z vaškimi odbori 21. 9. 2026, strateška vodila 12. 10. 2026), intervjuji z deležniki in terenski ogledi.
- OŠ Kuzma (b. d.). Načrt varnih šolskih poti.
- Policija; Agencija za varnost prometa (2026). Podatki o prometnih nesrečah na območju Občine Kuzma 2022–2025.
- Raziskava čezmejnega prometa: Verkehrsuntersuchung Grenzübergänge Südoststeiermark–Slowenien (2019).
- Rye, T. (2009). Analiza integracije prometnega in prostorskega načrtovanja v Sloveniji, EU projekt MAX.
- Statistični urad RS. SiStat: prebivalstvo, naravno in selitveno gibanje, delovno aktivno prebivalstvo po občini prebivališča in delovnega mesta (0723405S), registrirana cestna motorna vozila.