Pregled strateških vodil

za občinsko celostno prometno strategijo Občine Kuzma 2027–2034

Avtorji: Tadeja Horvat, Lucija Vidonja, Katja Karba

Datum: oktober 2026

Izdelovalec OCPS: Razvojna agencija Sinergija

Kazalo

1 Namen in vsebinski okvir 1

2 Oblikovanje in kvantifikacija strateških vodil 1

3 Pregled strateških vodil 2

Načrtovanje 2

Hoja 4

Kolesarjenje 5

Javni prevoz 6

Cestni motorni promet 7

Priloga: Uskladitev strateških vodil z izhodišči OCPS 8

1 Namen in vsebinski okvir

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

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

2 Oblikovanje in kvantifikacija strateških vodil

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

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

Anketo je po delavnici izpolnilo 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.

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

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

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

3 Pregled strateških vodil

Načrtovanje

Zagotavljanje varne in kakovostne dostopnosti do 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)

Priloga: Uskladitev strateških vodil z izhodišči OCPS

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

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

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

Načrtovanje

Prioritete strateškega vodila

PRIORITETA	IZHODIŠČE IN POJASNILO
Strateško in celostno načrtovanje prometa in prostora	Prednostni izziv »Kapacitete in načrtovalska praksa«; prednostna priložnost »OCPS + nov OPN«. OPN je instrument, zato je naveden v opisu. Ime na delavnici: »Strateško in celostno načrtovanje z novim OPN«. Anketa ODS in ŠDS: 21 točk, 2. mesto v stebru.
Krepitev znanja in zmogljivosti uprave	Prednostni izziv »Kapacitete in načrtovalska praksa« (ni odgovorne osebe, CPN poznata 2 osebi). Ime na delavnici: »Krepitev kadrovskih zmogljivosti in znanja«. Anketa ODS in ŠDS: 13 točk, 5. mesto v stebru.
Povezovanje z občinami, regijo, državo in čezmejno	Prednostna priložnost »Medobčinsko sodelovanje«; prednostni izziv »Staranje, razpršena poselitev in poti izven občine« (v občini dela le 26 %); izziv »Usklajevanje z DRSI«. Dodana država, ki na delavnici ni bila omenjena. Ime na delavnici: »Povezovanje goričkih občin, regije in čezmejno«. Anketa ODS in ŠDS: 22 točk, 1. mesto v stebru.
Stabilno financiranje trajnostne mobilnosti	Izziv »Omejena in nihajoča sredstva« (64 % za rekonstrukcije cest); priložnost »Sprejem OCPS kot vstopnica za kohezijska sredstva«. Ime na delavnici: »Stalna sredstva za trajnostno mobilnost«. Anketa ODS in ŠDS: 20 točk, 3. mesto v stebru.
Vključevanje javnosti ter merjenje in vrednotenje učinkov	Izziv »Ni sistematičnih prometnih podatkov«; dosežek »Visoka udeležba javnosti«. Ime na delavnici: »Vključevanje javnosti in spremljanje učinkov«. Anketa ODS in ŠDS: 14 točk, 4. mesto v stebru.

Hoja

Prioritete strateškega vodila

PRIORITETA	IZHODIŠČE IN POJASNILO
Sklenjeno omrežje površin za pešce	Prednostni izziv »Nesklenjena peš mreža med vasmi in do ključnih ciljev«; prednostna priložnost »Podaljšanje obstoječe mreže«. Ime na delavnici: »Sklenjena peš mreža med vasmi in do ključnih ciljev«. Anketa ODS in ŠDS: 25 točk, 1. mesto v stebru.
Kakovostne in varne ureditve za pešce	Prednostni izziv »Manjkajoči prehodi za pešce na ključnih točkah«; izziva »Pomanjkljiva razsvetljava« in »Ovirani pločniki«. Razsvetljava je prenesena iz prioritete 5. Ime na delavnici: »Varni prehodi za pešce na ključnih točkah«. Anketa ODS in ŠDS: 22 točk, 2. mesto v stebru.
Varne šolske poti in samostojnost otrok	Prednostna priložnost »Varne šolske poti in pešbus«; vrednota »Varnost otrok«; cilj 2 (varnost). Pešbus je ukrep in je zapisan v opisu. Ime na delavnici: »Varne šolske poti in pešbus«. Anketa ODS in ŠDS: 18 točk, 3. mesto v stebru.
Hoja za vse generacije	Izziv »Hitro staranje« (80+ 7,3 %); cilja 1 (dostopnost) in 5 (socialna vključenost). Ime na delavnici: »Dostopnost za starejše in gibalno ovirane«. Anketa ODS in ŠDS: 12 točk, 5. mesto v stebru.
Hoja kot zdrav način vsakodnevnega premikanja in rekreacije	Izziv »Malo vsakdanje hoje« (peš na delo 7 od 115); cilj 4 (zdravje). Razsvetljava je prenesena v prioriteto 2, počivališča v prioriteto 4. Ime na delavnici: »Razsvetljava, počivališča in rekreacijske poti«. Anketa ODS in ŠDS: 13 točk, 4. mesto v stebru.

Kolesarjenje

Prioritete strateškega vodila

PRIORITETA	IZHODIŠČE IN POJASNILO
Sklenjeno omrežje varnih kolesarskih povezav	Prednostni izziv »Ni varnih kolesarskih povezav med vasmi, do središča, sosednjih občin in Avstrije«. Ime na delavnici: »Varne kolesarske povezave med vasmi in do OŠ«. Anketa ODS in ŠDS: 21 točk, 1. mesto v stebru.
Medobčinske in čezmejne povezave za vsakdan in turizem	Prednostna priložnost »Nizek promet in Tromeja«. Tromeja je lokacija in je navedena v opisu. Ime na delavnici: »Medobčinske in čezmejne povezave ter Tromeja«. Anketa ODS in ŠDS: 17 točk, 2. mesto v stebru.
Umirjen promet na skupnih prometnih površinah	Prednostni izziv »Kolesarji (tudi otroci) med motornim prometom«. Ime na delavnici: »Umirjanje prometa na mešanih odsekih«. Anketa ODS in ŠDS: 14 točk, 3. mesto v stebru.
Opremljenost ciljev poti	Izziv »Manjka podporna infrastruktura«. Ime na delavnici: »Stojala, polnilnice za e-kolesa, počivališča«. Anketa ODS in ŠDS: 13 točk, 4. mesto v stebru.
Spodbujanje kolesarjenja otrok in e-koles	Prednostna priložnost »Želja otrok in e-kolesa«. Nespremenjeno. Anketa ODS in ŠDS: 10 točk, 5. mesto v stebru.

Javni prevoz

Prioritete strateškega vodila

PRIORITETA	IZHODIŠČE IN POJASNILO
Učinkovit šolski prevoz, odprt za vse in povezan z javnim prevozom	Prednostni izziv »Neučinkovit šolski prevoz in neurejena postajališča« (63.296 € letno, 14 % učencev); prednostna priložnost »Prenova šolskih prevozov in prevozi na klic«. Ime na delavnici: »Prenova in integracija šolskih prevozov«. Anketa ODS in ŠDS: 18 točk, 1. mesto v stebru.
Prilagodljivi prevozi po meri razpršene poselitve in ranljivih skupin	Prednostni izziv »Prevozna revščina« (57,7 %); cilja 1 (dostopnost) in 5 (socialna vključenost). Ime na delavnici: »Prevozi na klic in za ranljive skupine«. Anketa ODS in ŠDS: 16 točk, 3.–4. mesto v stebru.
Pogostejša in taktna hrbtenična povezava	Prednostna priložnost »Boljša hrbtenična linija in čezmejna povezava«. Smer (Murska Sobota) je v opisu. Ime na delavnici: »Pogostejše povezave z Mursko Soboto«. Anketa ODS in ŠDS: 16 točk, 3.–4. mesto v stebru.
Medobčinske in čezmejne povezave	Prednostna priložnost »Boljša hrbtenična linija in čezmejna povezava«; vrednota »Dostopnost odročnih krajev in mladih (čezmejno šolanje)«. Ime na delavnici: »Čezmejna in medobčinska linija«. Anketa ODS in ŠDS: 8 točk, 5. mesto v stebru.
Urejena in varno dostopna postajališča	Prednostni izziv »Neučinkovit šolski prevoz in neurejena postajališča«. Nespremenjeno. Anketa ODS in ŠDS: 17 točk, 2. mesto v stebru.

Cestni motorni promet

Prioritete strateškega vodila

PRIORITETA	IZHODIŠČE IN POJASNILO
Umirjen promet v naseljih in ob ciljih ranljivih skupin	Prednostni izziv »Prevelike hitrosti skozi naselja«; prednostna priložnost »Ciljano umirjanje na nekaj ključnih lokacijah«. Lokacije so v opisu. Ime na delavnici: »Umirjanje prometa pri OŠ, v Doliču in na vstopih v naselja«. Anketa ODS in ŠDS: 18 točk, 2. mesto v stebru.
Trajnostno upravljanje prometa ob šoli in vrtcu	Prednostni izziv »Rastoča odvisnost od avtomobila« (73,5 % prihodov učencev z avtom); prednostna priložnost »Parkirišče ob vrtcu + mobilnostni načrt šole«. Mobilnostni načrt je ukrep in je zapisan v opisu. Ime na delavnici: »Mobilnostni načrt OŠ in vrtca ter urejeno parkiranje«. Anketa ODS in ŠDS: 17 točk, 3. mesto v stebru.
Obnove cest kot priložnost za vse udeležence	Priložnost »Obnove cest kot priložnost za umirjanje in hkratno ureditev peš in kolesarskih površin«. Ime na delavnici: »Obnove cest s površinami za pešce in kolesarje«. Anketa ODS in ŠDS: 19 točk, 1. mesto v stebru.
Upravljanje tovornega in kmetijskega prometa	Izziv »Tranzitni, tovorni in kmetijski promet skozi središče Kuzme«. Nespremenjeno. Anketa ODS in ŠDS: 11 točk, 4. mesto v stebru.
Manj voženj z avtomobilom, souporaba in e-mobilnost	Prednostni izziv »Rastoča odvisnost od avtomobila« (597 OA/1.000 prebivalcev). Poimenovanje zdaj izraža cilj zmanjšanja voženj. Ime na delavnici: »Souporaba avtomobilov in e-mobilnost«. Anketa ODS in ŠDS: 10 točk, 5. mesto v stebru.