

Poročilo delavnice ETM

Kranj, 27.11.2025

Uvod v delavnico

V začetku je nacionalna koordinatorica za ETM, Pia Primec, predstavila poročilo ETM 2025. S 137 občinami, ki so sodelovale na letošnjem ETM-ju, je Slovenija med vodilnimi državami na evropski ravni. Pohvalila je sodelovanje vseh občin, ki so v kampanjo vložile ogromno dela, tudi prostovoljnega.

Napovedala je temo za naslednje leto. Evropska komisija se je odločila, da bo tudi v letu 2026 tema ETM-ja mobilnost za vse, nadgradila se bo s področjem medgeneracijske pravičnosti. Z aktivno mobilnostjo in javnim prevozom se podpira zdravje, aktiven življenjski slog, samostojnost, predstavljata pa lahko tudi možnosti za socialno povezanost (stike v javnem prostoru). S temo 2026 želimo ustvariti priložnosti za druženje, da je mesto varno in dostopno za vse, tudi za ranljive skupine.

Javni razpis bo javno objavljen 12. 12. 2025, rok za oddajo vlog bo v začetku februarja 2026 (2.2.2026). Sofinanciranje bo ostalo v vrednosti maksimalno 7.000 EUR na občino, bo pa več denarja na voljo kot v preteklem letu, tako da se ga bo lahko razdelilo med več občin. Tehnično se razpis ne spreminja, dodana so nova merila.

Udeležence je pozvala k pogovoru, razpravi in izmenjavi dobrih praks – kako se sploh odločiti, katere aktivnosti izvesti, kaj so težave, s katerimi se občine srečujejo med načrtovanjem in izvajanjem aktivnosti?

Predstavitve občin zmagovalk

Velika občina – Domžale, mag. Maja Brusnjak Hrastar, oddelek za urejanje prostora
Občine Domžale

Zelo so veseli prejete nagrade, saj so v kampanjo vložili veliko truda. Občina v projektu sodeluje že več let, čeprav je bilo vmes nekaj premora. V zadnjih letih so aktivnosti ponovno obudili – med drugim so v letu 2024 pripravili Celostno prometno strategijo (CPS), ki je spodbudila tudi aktivnosti ETM, v letu 2025 so dogodke še nadgradili.

V preteklih letih so organizirali fotografski natečaj, letos pa so mu dodali še video natečaj na temo trajnostne mobilnosti. Ves september so na Občini Domžale beležili načine prihoda zaposlenih v službo. Odziv je bil odličen, udeleženci pa zelo inovativni pri izbiri prevoznih sredstev. Najboljša ekipa je prejela nagrado – plačan teambuilding.

Veliko pozornosti so namenili sodelovanju s šolami (kar 9 šol), ki so same aktivne pri izvajanju pešbusov. Organizirali so dogodek Zeleni dan v Domžalah, ki poteka v petek v okviru ETM: na stojnicah se predstavijo različni deležniki, dogajanje pa se nadaljuje s popoldanskim in večernim programom.

Garažna hiša v mestu ni več prazna – danes je polna z najemniki in dnevnimi obiskovalci, zato razmišljajo o njeni nadgradnji. V Domžale vozita dve liniji LPP, vzpostavljen je tudi sistem izposoje koles, med katerimi so tudi prilagojena kolesa za osebe z oviranostmi. Ta so bila predstavljena v sklopu ETM. V dnevnem centru aktivnosti so občanom prikazali različne možnosti trajnostnega potovanja, med drugim sistem izposoje koles. Pri promociji je sodeloval promotor za Dbajk, prav tako sta trajnostno mobilnost promovirala mladi županja in župan.

Tema ETM 2026 jim je pisana na kožo, saj si prizadevajo za sodelovanje med različnimi generacijami.

Predstavnica RCM LUR je dopolnila, da so se tudi druge občine v Osrednjeslovenski regiji odlično odrezale, npr. Šmartno pri Litiji je organiziralo čarovniško noč, ko so ljudi vabili, da na trajnostni način pridejo na dogodek.

Srednje velika občina – Škofja Loka, Nina Slana, lokalna koordinatorka ETM

Letos je občina Domžale že štirinajstič sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti, z aktivnostmi, razporejenimi čez šest dni. Izvedli so številne zanimive dogodke, med drugim lokalno malico na vlaku, dan brez avtomobila in smuti bajk. Poleg tega so cel mesec izvajali akcijo Aktivni na poti, prav tako pa sta ves čas delovala Prostofer in dva minibusa – Jurij in Agata, namenjena prevozom starejših od 65 let. Ti prevozi potekajo že več let in so se izkazali kot zelo koristni.

Za večjo medijsko prepoznavnost so poskrbeli s pomočjo radia Sora, ki je vzpostavil terenski studio. Občina posebno pozornost namenja ozaveščanju in vključevanju najmlajših – vrtčevskih otrok, ki so letos v vrtec prihajali s kolesi. S tem želijo spodbuditi starše, da otroke naučijo uporabe koles, saj nekateri tega ne znajo. V četrtek so izvedli Prometno preventivni dan, na katerem so sodelovale osnovne šole, policisti, gasilci, reševalci in Centri trajnostne mobilnosti. Dogodek je obiskalo kar 600 otrok, ki so spoznali osnove oživljanja, se naučili popraviti kolo in se preizkusili na kolesarskem poligonu. Občina si želi, da bi četrtek v tednu ETM postal stalno namenjen prometno-informativnim vsebinam, saj bi to šolam olajšalo načrtovanje aktivnosti.

Že več let v okviru ETM organizirajo delitev malice na vlaku – letos so razdelili 214 malic, od zgodnjih jutranjih ur (5.00) pa vse do razdelitve zadnje malice. Ljudje se dogodka veselijo in ga že pričakujejo vsako leto. Zaradi prenove glavnega trga so letos aktivnosti premaknili izven strogega centra mesta.

Za izvedbo vseh dogodkov so namenili približno 15.000 EUR, kar je skoraj dvakrat več od zneska, ki se sofinancira.

Mala občina – Muta, Nika Drofenik, RCM Koroška

Občina Muta sodeluje v ETM že od leta 2015, v zadnjih treh letih pa so program občutno nadgradili – predvsem zaradi nove županje, ki je projektu zelo naklonjena.

Lani so zaprli ulico pred osnovno šolo, da bi občane spodbudili k razmisleku, ali je res nujno, da otroci prihajajo v šolo z avtomobilom. Letos je osnovna šola sama predlagala, da akcijo ponovijo, kar kaže na pozitiven odziv in spremembo miselnosti.

Pripravili so načrt preobrazbe javnih prometnih površin, poleg tega pa organizirali številne aktivnosti za različne starostne skupine:

- Za mladostnike: pump track, poligon za skiroje in kolesa, delavnice o varnosti v prometu.
- Na srednji šoli: delavnica »Premisli in predlagaj«, kjer so dijaki razmišljali, kako si želijo živeti v kraju in kaj predlagajo za izboljšave.
- Za starejše: omogočili storitev Prostofer, izvedli program sožitja za večjo varnost v sodelovanju z društvom invalidov in upokojencev – obnavljali prometne predpise, razpravljali o izzivih, ko nimajo več voziškega izpita, ter izvedli delavnico oživljanja.
- Za najmlajšo triado: pripravili urice v knjižnici z vsebinami o trajnostni mobilnosti.

Poseben poudarek so dali tudi ozaveščanju z zgledom, kako priti v službo na trajnostni način.

Special mention – Dolenjske Toplice, Neja Špehar, lokalna koordinatorka ETM

Izvedli so 7 aktivnosti. Cel mesec september v službo prihajali trajnostno - posebno parkirno mesto za tiste, ki so prišli skupaj v avtu. V projekt vključili tudi lokalno društvo upokojencev – ti so pomagali pri spremljanju otrok v šolo. Cel mesec na trgu odvijale različne aktivnosti. V sodelovanju z NIJZ izvedli predavanje o ohranjanju telesne aktivnosti. Izvedli so tri kolesarske izlete po občini. Izvedli dogodek z več stojnicami, na katerih se je med drugim predstavilo domače društvo upokojencev, ki izvaja prostovoljne prevoze. V kolikor so obiskovalci obiskali vse stojnice, so na koncu dobili nagrado.

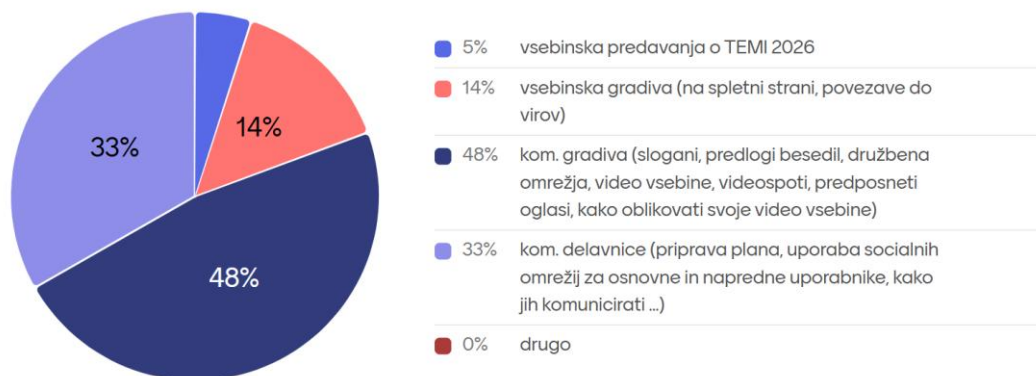
Promocijska kampanja – posneli filmčke na temo različnih oblik prevoznih sredstev. Lokalna oglaševalska agencija pri tem pomagala. V filmčke vključili poznane osebe iz lokalnega okolja, saj lahko te pomembno vplivajo na spremembe odločitve občanov. Promovirali so brezplačno izposajo palic za nordijsko hojo in koles. S filmčki ciljali predvsem na mlajšo populacijo (objavljali so tudi na Tik Toku). Objavljali so cel mesec in dosegli veliko število ogledov.

Poudarili so 3 ključne stvari:

- Sodelovanje z različnimi deležniki (z lokalnimi podjetji, društvi ...), s tem si zagotovijo tudi občinstvo.
 - Pomembna je zgodnja komunikacija – odziv je boljši in večji.
 - Pomembno je nagrajevanje – za tiste, ki sodelujejo in tudi za udeležence dogodkov
- Župan se je v času ETM-ja vozil s kolesom, ne z avtom (da je bil zgled).

Razprava

Kakšno podporo si najbolj želite s strani MOPE pri ETM 2026? (možen je 1 odgovor)



S pomočjo orodja Mentimeter smo udeležence vprašali, **kakšne vrste podpore s strani MOPE si želijo tudi v naslednjem letu**. Udeleženci delavnice so izrazili, da bi bili najbolj veseli komunikacijskih gradiv in komunikacijskih delavnic. Izpostavili so, da bi pripravljeno gradivo potrebovali v drugačnih formatih. Če bodo sporočili, katera gradiva si želijo in v kakšnih formatih, jim ministrstvo lahko ugodí. V lanskem letu sta bili izvedeni dve komunikacijski delavnici, ki se ju je udeležilo le majhno število lokalnih enot. Pia Primec, je postavila vprašanje, kakšnih delavnic si še želijo? Udeleženci so odgovorili, da se lahko ponovijo lanske (npr. delavnice na temo upravljanja socialnih omrežij). Večina bi jih na tako delavnico prišla, če bo v spletnem formatu, nekateri pa bi raje prišli osebno, saj so tako bolj skoncentrirani. Rešitev bi bila hibridna izvedba.

Razpravo smo nadaljevali z vprašanjem, **zakaj se občine ne odločajo pogosteje za pilotne aktivnosti, kot so spodbujanje uvedbe novih linij javnega potniškega prometa (JPP), integracija različnih prevozov, prevozi na klic ali souporaba službenih vozil tudi za druge namene** – na primer v popoldanskem času.

Mestna občina Kranj je pojasnila, da so to projekti, ki zahtevajo dolgoročno načrtovanje in jih ni mogoče izvesti zgolj v okviru ETM. Tudi sami si skupaj z DUJPPO prizadevajo za

uvodbo novih linij, vendar so to finančno zahtevni projekti. Izpostavili so, da bi moralo MOPE prepoznati potencial ETM, saj je trenutna podpora prenizka – proračun ostaja pri zgolj 7.000 EUR, kar je po njihovem mnenju nezadostno.

Ob tem je bilo poudarjeno, da se v okviru ETM ne pričakuje izvedba celotnega projekta, temveč zgolj pilotna oziroma testna izvedba. Prav ETM je priložnost, da se preizkusi, ali je določena rešitev ustrezna, in se na podlagi izkušenj odloči o nadaljnjih korakih.

Spraševali smo se tudi, **zakaj zapore ulic ne postanejo trajen ukrep?** Če je na zaprti ulici veliko dejavnosti, ki niso povezane s trajnostno mobilnostjo ali pomenom javnega prostora za vsakodnevno srečevanje, se lahko glavna ideja zapore – zakaj je bila ulica zaprta – porazgubi. Sporočilo je težko prenašati naprej: če je ulica zgolj zaprta, se zdi dolgočasna, če pa se na njej veliko dogaja, je težko jasno komunicirati, da je glavni razlog omogočiti ulici, da »zadiha«. Ali imajo zapore v sklopu ETM-ja smisel, če niso trajne?

Mestna občina Maribor je izpostavila več izzivov in načrtov v zvezi z zaporami ulic. Poudarili so, da jih mediji pogosto kritizirajo, kadar komunicirajo idejo zapiranja cest, saj to sproži burne odzive. Prve dni po zapori je bil na cestah pravi kaos, zato so letos most zaprli le za pol dneva v nedeljo. Ena ulica se sicer redno zapira pred fakulteto, vendar na njej ni veliko vsebin, kar zmanjšuje zanimanje. Menijo, da mora biti na zaprti ulici vedno nekaj dogajanja, da se zapora opraviči. Čeprav je glavni namen zapore omogočiti ulici, da »zadiha«, se ljudje pritožujejo, ker izgubijo parkirišča. Zato si prizadevajo, da zaporo povežejo s programom in dodatnimi aktivnostmi. Naslednje leto načrtujejo, da bodo ulico zaprli za cel vikend, kar bo zahtevalo še boljšo organizacijo in komunikacijo. Njihova želja je, da bi se glavni most trajno zaprl za motorni promet. Želijo ljudi postopoma navaditi na to idejo.

Ugotovili smo, da »nergačev«, ki se pritožujejo ob zaporah ni veliko, so pa glasni in niso konstruktivni in nimajo želje izboljšati razmer v občini, temveč ponavadi delujejo egoistično. Obstaja pa veliko skupin ljudi, ki jim zaprte ulice koristijo in ne vozijo avtomobila, in jim lahko v okviru kampanje ETM damo vidnost, glas. To je priložnost za naslednji ETM prihodnje leto.

V občini Solčava so zaprli dostop do krajinskega parka, kjer nimajo urejenih parkirišč, zato so težavo reševali z začasnimi postajališči in usmerjanjem prometa.

Udeleženci so opozorili, da so občine sprejele OCPS-je, ki so bile soglasno sprejete v okviru javnih razprav in so lahko podlaga za utemeljitev zaprtja cest.

Udeležence smo vprašali, kako pogosto izvajajo pešbus in bicivlak ter kakšen je odziv, če se izvajata cel mesec.

Občina Slovenske Konjice je pojasnila, da pešbus izvajajo en teden za prvo triado. Po tem obdobju nimajo več spremljevalcev, zato se aktivnost zaključi. V enem naselju (Žižah) pa pešbus izvajajo neprekinjeno.

Občina Medvode je pešbus preimenovala v *Učenje pešbusa*, saj je namen, da se otroci naučijo hoditi v šolo peš. Ideja je, da čez nekaj časa sami hodijo v šolo s prijatelji, brez spremljevalcev. V prvi triadi se učijo, da kasneje lahko nadaljujejo samostojno.

Občina Domžale je poudarila, da so bolj aktivne šole tiste, ki pešbus organizirajo tudi izven ETM. Dobro se je izkazalo izvajanje spomladi in jeseni, na primer ob petkih, včasih celo preko zime. Daljše obdobje izvajanja je smiselno, vendar ne nujno cel teden. NA Koroškem izvajajo pešbus vse občine, nekatere izvajajo tudi skirobus. Bicivlak pa izvajajo v 5. razredu kot vajo za kolesarski izpit.

Škofja Loka je izpostavila **težavo s spremljevalci** pri pešbusu in predlagala, da bi se ministrstva dogovorila, da bi učitelji, ki izvajajo ta projekt, za to prejeli točke. Domžale težavo s spremljevalci rešujejo z upokojenimi učitelji, ki se ob tem srečajo s kolegi. Pogosto starejši učenci spremljajo mlajše bratce in sestre na poti v šolo. Strinjali smo se, da je del odgovornosti tudi na starših, ki pa pogosto ne želijo biti spremljevalci. Težava je tudi v odgovornosti spremljevalcev, ali so zaščiteni v primeru nezgode?

Udeležence smo vprašali, **ali se bodo v letu 2026 lotili izvajanja osebnega mobilnostnega svetovanja v okviru razpisa.**

RCM JV Slovenije je izpostavil, da so v preteklosti izvajali osebno svetovanje za sodelavce, vendar se pojavlja vprašanje, kako smiselno je to za manjše občine, ki imajo malo alternativ avtomobilu oz. te niso zagotovljene. Svetovanje v takšnem obsegu je namreč zahtevno, saj je število prebivalcev in obseg storitev omejen.

Pri svetovanju za starejše se pojavlja dodatna težava – najprej je treba ponovno vzpostaviti zaupanje v javni potniški promet (JPP). V preteklih letih so prebivalci Solčave med ETM ostali brez avtobusnih prevozov, čeprav so bile linije zapisane v voznih redih, kar je povzročilo nezaupanje. Zaradi teh izkušenj starejši težko verjamejo, da bo JPP zanesljiv.

Ponudba JPP in drugih oblik trajnostne mobilnosti predpogoj, da je osebno mobilnostno svetovanje sploh mogoče izvajati z namenom spremembe potovalnih navad. Brez ustrezne infrastrukture in storitev svetovanje ne doseže svojega namena.

Zaključek

Ob koncu je nacionalna koordinatorica za ETM poudarila, da bo javni razpis objavljen sredi decembra, pri čemer bodo v ospredju izzivi prevozne revščine. Ohranila se bo enaka celostna grafična podoba kot lani, vsa gradiva pa so že dostopna na spletni strani; posodobljene bodo le letnice. Dodala je, da je dosegljiva za vprašanja in da se jo lahko povabi na dogodke, kjer lahko pomaga z dodatnimi pojasnili ali podporo.

Priporočila za prihodnje kampanje ETM

Evropski teden mobilnosti je ključen nacionalni projekt za spodbujanje trajnostne mobilnosti, ki povezuje občine, lokalne skupnosti in državo. Na podlagi razprave na delavnici v Kranju (27. 11. 2025) so bila oblikovana priporočila za izboljšanje kampanje ETM v letu 2026, z namenom povečanja učinkovitosti, dosega in dolgoročnih učinkov.

1. Okrepiti komunikacijsko podporo občinam

- Zagotoviti **komunikacijska gradiva** v različnih formatih (za tisk, splet, družbena omrežja).
- Organizirati **komunikacijske delavnice** z možnostjo **hibridne izvedbe** (spletno + v živo).
- Gradiva pripraviti **pravočasno**, da občine lahko zgodaj začnejo z obveščanjem, kar poveča odzivnost.

2. Spodbujati pilotne projekte in testne rešitve

- ETM naj se uporablja kot priložnost za **pilotno/testno izvedbo** novih ukrepov (npr. prevozi na klic, integracija prevozov, souporaba službenih vozil, nove linije JPP).
- Jasno komunicirati, da **ni pričakovano izvajanje celotnega projekta**, temveč preizkus.
- Razmisliti o **dodatni finančni podpori** za občine, ki se odločijo za inovativne pilotne aktivnosti, saj trenutni znesek (7.000 EUR) velja za prenizek.

3. Podpora pri zaporah ulic in trajnostni preobrazbi prostora

- Pripraviti **usmeritve in gradiva**, kako zaporo povezati z vsebinami, da se izogne negativnim odzivom.
- Uporabiti **OCPS kot argument** za utemeljitev zapor in jih vključiti v komunikacijsko strategijo.
- Spodbujati **trajnostno rabo javnega prostora** kot dolgoročni cilj.

4. Reševanje težav pri izvajanju pešbusov in bicivlakov

- Razmisliti o **sistemskih spodbudah za spremljevalce** (npr. točke za učitelje ali druge oblike priznanja).
- Pripraviti **priporočila za varnost in odgovornost spremljevalcev**, da se zmanjša zadržanost prostovoljcev.
- Spodbujati **delitev odgovornosti med starši** in vključevanje upokojenih učiteljev kot dobre prakse.

5. Mobilnostno svetovanje – le ob ustrezni ponudbi

- Zagotoviti ustrezno ponudbo trajnostnih oblik potovanj, **predpogoj** za izvajanje osebnega mobilnostnega svetovanja.
- Okrepiti **zaupanje v JPP**, zlasti pri starejših, ki so v preteklosti doživeli ukinjanje linij.
- Brez ustrezne infrastrukture svetovanje ne doseže učinka.

Za uspešno izvedbo ETM 2026 je ključno, da ministrstvo okrepi podporo občinam na področju komunikacije, pilotnih projektov in sistemskih spodbud.