

NOVIČNIK13

MAREC 2024

/Trajnostna mobilnost v okviru projekta
LIFE IP CARE4CLIMATE



Kazalo

Trajnostna mobilnost v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE

03

Komuniciranje na družbenih omrežjih – delavnica za občine

Priročnik za spletno komuniciranje občin

Razlogi za nastop občin na družbenih omrežjih

Oglejte si delavnico komuniciranja za občine



3

4

5

06

Pridružite se pobudi Polni zagona kolesarimo v službo

Izziv se začne aprila

Kako sodelovati v izzivu



6

6

07

IPOP bo podprl občine pri obveščanju o ukrepih trajnostne mobilnosti

Finančna podpora

Mentor pri komuniciranju

7

7

08

Srečanje delovne skupine za celotno prometno načrtovanje

Umirjanje prometa v naseljih

Priprava Državne celostne prometne strategije

Vodilna tema Nacionalne konference o celostnem prometnem
načrtovanju je prevozna revščina



8

9

9

10

Vključitev zelene logistike v občinske prostorske načrte (OPN in OPPN)

Kaj vključujejo zelene smernice?

Kako vključiti zeleno logistiko v prostorski načrt?

Na tovorni promet vplivajo tudi drugi sistemi

10

11

11

Komuniciranje na družbenih omrežjih – delavnica za občine

Partner: Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE)

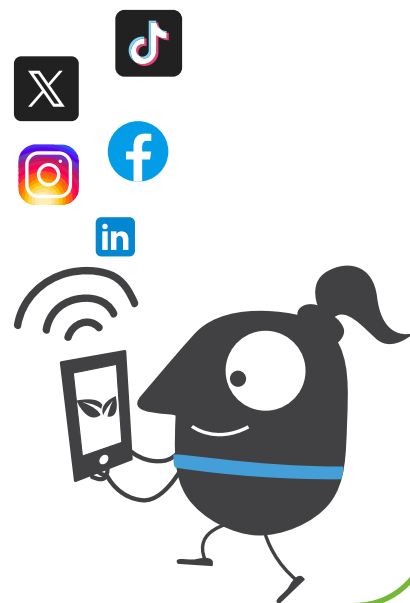
Prisotnost občin na družbenih omrežjih je ključnega pomena, saj omogoča neposredno doseganje vseh deležnikov, vključno z občani, investitorji, vlado in podjetji. Zato je nastal **priročnik** za spletno komuniciranje občin, sledila pa je še delavnica.

Priročnik za spletno komuniciranje občin

V sodobni družbi, kjer se informacije širijo s svetlobno hitrostjo, je ključno, da trendom komuniciranja sledijo tudi občine. Prav njim v pomoč je bil izdan **Priročnik za spletno komuniciranje občin**, ki na preprost način predstavi pet najpomembnejših družbenih omrežij.

Bistvo Facebooka, Instagrama, LinkedIna, TikToka in X-a je razloženo na jasn način, podprto s številnimi grafikami in drugimi vizualnimi podobami. Primeren je tako za čiste začetnike, ki se na pot upravljanja družbenih omrežij šele podajajo, kot tudi za tiste z več znanja, ki jim je na razpolago kakšen dodaten tik ali poglobljena razlaga.

Priročnik za spletno komuniciranje občin si lahko prenesete tukaj.



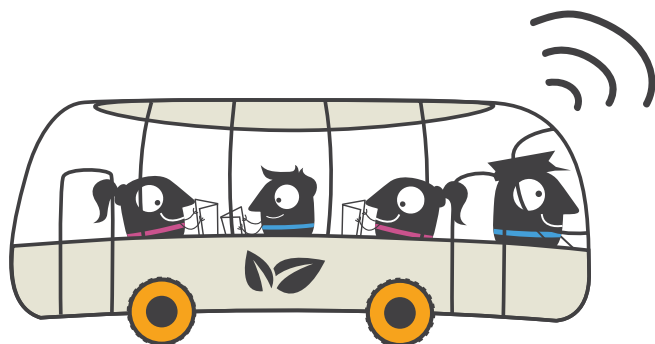
Razlogi za nastop občin na družbenih omrežjih

Prisotnost občin na družbenih omrežjih je postala ključnega pomena, saj omogoča neposredno doseganje vseh deležnikov, vključno z občani, investitorji, vlado in podjetji.

Pomembno je, da občine na teh platformah h komuniciranju pristopijo sistematično.

To ne le izboljšuje njihove digitalne prisotnosti, temveč tudi krepi njihovo sposobnost kriznega komuniciranja, vključevanja občanov, pridobivanja zaupanja javnosti in zagotavljanja točnih informacij.

Dnevno uporabniki uporabljajo Facebook v povprečju vsaj eno uro.



Družbena omrežja danes niso zgolj prostor za povezovanje, temveč služijo kot personaliziran vir novic, pri čemer vse več ljudi novice išče in spremlja prav na teh platformah. Zgovoren pokazatelj tega je tudi dejstvo, da so Facebook, Instagram in TikTok po številu iskanj v iskalniku skoraj enakovredni Googlu, kar kaže na prevlado teh omrežij kot enega ključnih kanalov za pridobivanje informacij v sodobni družbi.

	FACEBOOK	INSTAGRAM	LINKEDIN	TIKTOK	TWITTER
ŠTEVILO UPORABNIKOV V SLO	1 mio	0.5 mio	440.000	400.000	200.000
CILJNA PUBLIKA	24-70 let	15-41 let	24-70 let	15-41 let	24-70 let
TON KOMUNIKACIJE	Uraden, obveščevalen	Sproščen, neuraden	Uraden, korporativen	Neuraden, zabaven, sproščen	Uraden, politično korekten

Družbena omrežja niso le prostor za povezovanje, ampak služijo tudi kot personaliziran vir novic. Uporabniki jih tako kot Google vse pogosteje uporabljajo za pridobivanje informacij.

Oglejte si delavnico komuniciranja za občine

V sredini januarja smo izvedli tudi praktično delavnico, ki je temeljila na teoriji izdanega priročnika.

Udeležencem smo tako ponudili še praktičen vpogled v svet družbenih omrežij, kjer so lahko sodelovali pri ustvarjanju **oglasov v Facebooku**, pridobili vpogled v **analitiko objav**, izvedeli kakšen trik za večjo **prepoznavnost na TikToku** in veliko več.

Udeleženci so pridobili tudi neposreden vpogled v **strategije uporabe posameznih platform**, razlike med osebnimi profili in stranmi na Facebooku ter praktične nasvete za **ustvarjanje privlačnih objav**.

Pomembnost poslovnih strani, učinkovito upravljanje dogodkov, oglaševanje in analitika so bili obravnavani kot ključni tematski sklopi, ki bodo občinam pomagali izboljšati njihovo prisotnost na spletu.

Za večjo angažiranost skupnosti, odgovarjajte na njihove komentarje pod objavljenimi vsebinami in na njihova sporočila.



S tem dobite tudi vpogled v publiko, ki vam sledi, in temu prilagajate vsebine ali druge komunikacijske taktike.



Poseben poudarek je bil na interaktivnosti. Udeleženci so aktivno sodelovali, postavljali vprašanja in se preizkusili v kvizih, kar je pripomoglo k še boljšemu razumevanju obravnavanih tem. Praktični prikazi, nasveti in triki, ki so bili del delavnice, so omogočili udeležencem takojšnjo uporabo pridobljenega znanja pri upravljanju družbenih omrežij njihovih občin.

Si želite ogledati delavnico?

Delavnico smo snemali in je tako dostopna tudi tistim, ki se je niso uspeli udeležiti v živo. Najdete jo lahko na povezavi.

**Posnetek delavnice
Družbena omrežja
v praksi si lahko
ogledate tukaj**



Pridružite se pobudi Polni zagona kolesarimo v službo

Partnerji: Inštitut za politike prostora (IPoP), Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE), Urbanistični inštitut RS (UIRS)

Pomladni meseci prebudijo tudi kolesarje, prav tako pa se bo že v tretje zagnala pobuda Polni zagona kolesarimo v službo. Zamenjajte avtomobil za kolo in se polni zagona poženite v nov delovni dan!

Izziv se začne aprila

Akcija spodbuja vse, da se namesto z avtom v službo pripeljejo s kolesom. Predstavlja izziv, da spremenijo vsakodnevne potovalne navede ter dan začnejo z manj stresa in več energije.

Izziv bo potekal **od 8. aprila do 26. maja**.

Pridružite se ekipi, ki je lani v jesenskem delu izziva uspela po zabeleženih kilometrih skoraj trikrat obkrožiti Zemljo, s tem pa prihraniti kar 18 ton CO₂, kar v enem letu absorbira 365 odraslih dreves.

Navajeni smo ga uporabljati, ker se nam zdi to najenostavnejši in najhitrejši način prevoza, vendar takšno razmišljanje prinaša številne negativne posledice tako za posameznika kot za družbo.

Med najpogostejšimi vsakdanjimi potmi, ki jih opravimo z avtomobilom, so pot v službo, šolo, na fakulteto ter na različne priložnosti in rekreacijske dejavnosti.



Raziskave kažejo, da Slovenci vsakodnevno uporabljamo avtomobil tudi na krajših poteh, ki bi jih lahko enostavno prehodili ali prekolesarili.



1.678
aktivnih kolesarjev



34
aktivnih timov



302.581
prekolesarjenih kilometrov



47.505
kg CO₂
privarčevano

Kako sodelovati v izzivu

Priključeni udeleženci v izzivu se registrirajo na spletni strani polnizagona.si in beležijo prekolesarjene kilometre. S tedenskimi izzivi in nagradami bodo sodelujoči tudi dodatno motivirani, da postanejo del skupnosti in premagujejo izzive. Organiziranih bo tudi več brezplačnih servisov koles v desetih slovenskih občinah.



POLNI ZAGONA
8. april do 26. maj
Zaženite se z nami!

IPoP bo podprl občine pri obveščanju o ukrepih trajnostne mobilnosti

Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

Inštitut za politike prostora bo letos prvič finančno in mentorsko podprl občine pri komuniciranju ob uvajanju ukrepov trajnostne mobilnosti.

Finančna podpora

Na voljo je **sofinanciranje v vrednosti med 5.000 in 12.000 evrov** za stroške, povezane z izvedbo komunikacijskih ukrepov, npr. stroški komunikacijskega materiala, oglaševanja, analiza učinkov za pridobitev podatkov za komuniciranje, program ob uvajanju ukrepa, začasna urbana oprema ipd.

Pogoj za uspešno sodelovanje je motiviranost občine in povezanost občinskih uradnikov različnih oddelkov, npr. urejanje prostora, odnosi z javnostmi, kabinet župana, da vplivajo na potovalne navade prebivalcev.



Mentor pri komuniciranju

Občine so dostikrat zadržane glede uvajanja trajnostnih ukrepov, med katere štejemo tudi ukinjanje voznih pasov in parkirnih mest, oženje vozišča, uvajanje režima enosmernih ulic in uvajanje rumenih pasov za javni promet.

Takšne ukrepe namreč pogosto spremlja glasno izražanje nezadovoljstva prebivalcev, ki niso naklonjeni spremembam ali prilagajanju dnevne rutine.

IPoP pa si želi z občinami razvijati ustrezno metodo komuniciranja, saj lahko tako znižamo tveganje za odpor prebivalcev ob sprejemanju novih ukrepov.



Srečanje delovne skupine za CPN

Partner: Urbanistični inštitut RS (UIRS)

Delovna skupina za celostno prometno načrtovanje (CPN) je v decembru razpravljala o treh ključnih področjih: umirjanje prometa v naseljih, priprava državne celostne prometne strategije in 8. Nacionalna konferenca o CPN.

Srečanje skupine je potekalo v manjšem krogu 13. decembra 2023 v Ljubljani z udeleženci z Ministrstva za okolje, prostor in energijo in Urbanističnega inštituta Republike Slovenije.

Program dogodka je vključeval vrsto vsebin s področja celostnega prometnega načrtovanja, ki se trenutno načrtujejo ali že odvijajo v okviru obeh institucij.



Umirjanje prometa v naseljih

Z umirjanjem prometa v naseljih je povezana vrsta izzivov, še posebno na državnih cestah. Na tem področju se v prihodnjih mesecih obeta javni poziv za občine. Pri načrtovanju bodo morale sodelovati tudi državne institucije, ki tem procesom v preteklosti niso bile naklonjene. Zato bodo pred pozivom potrebne intenzivne aktivnosti za vzpostavitev podpornih pogojev za vključene občine.

Umirjanje cestnega prometa stremi k naslednjim ciljem:

- ✓ Izboljšanje prometne varnosti
- ✓ Znižanje hitrosti vožnje.
- ✓ Izboljšanje pogojev za aktivno mobilnost.
- ✓ Doseganje boljše kakovosti bivalnega okolja.
- ✓ Izboljšanje zadovoljstva uporabnikov.
- ✓ Zmanjšanje obsega avtomobilskega prometa.

Odstotki tveganja smrti in poškodb

HITROST UDARCA km/h	SMRT Odstotek tveganja	TEŽJA POŠKODBA Odstotek tveganja	LAŽJA POŠKODBA Odstotek tveganja
30	10%	15%	75%
40	32%	26%	42%
50	80%	3%	17%
60	95%	3%	2%

Ste vedeli?

Če pride do nesreče, pade pri zmanjšanju hitrosti s 50 km/h na 30 km/h tveganje za smrtni izid nesreče z 80 % na le 10 %.

Prirejeno po [Auckland Transport](#).



Priprava državne celostne prometne strategije

Druga obravnavana tema so bili izzivi, povezani s pričetkom priprave državne celostne prometne strategije. Pripravo predvideva Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, vseeno pa prihaja pri prenosu pristopa z lokalne na državno raven do velikih izzivov.

Trenutne aktivnosti so še vedno namenjene pripravi dobrih temeljev za delo in formalni ureditvi prvih korakov. Bodo pa usmeritve, ki bodo rezultat procesa, pomembne tudi za pripravo regionalnih celostnih prometnih strategij.

Razvoj le-teh je že na nekoliko višjem nivoju, saj so bile na podlagi pilotnih projektov že pripravljene smernice za pripravo teh strategij, ki bodo v kratkem javno objavljene.

Vzpostavljen in testiran je bil tudi sistem spremljanja kakovosti. Eden od ključnih še manjkajočih elementov je opredelitev obveznih kazalnikov.

Podobno kot pri občinskih CPS bo tudi pri regionalnih namreč predpisan nabor kazalnikov, ki bo omogočal primerjavo in sistematično spremljanje sprememb v regijah.

Vodilna tema nacionalne konference o CPN je prevozna revščina

Zadnja obravnavana tema je bilo informiranje in izobraževanje na področju CPN. Glavni poudarek razprave je bil namenjen Nacionalni konferenci o CPN, ki je potekala 20. marca v Laškem. Vodilna tema bo prevozna revščina. Poleg plenarnih predstavitev bo v drugem delu konference spet potekalo delo v skupinah za pripravo regionalnih celostnih prometnih strategij.

Naslednje srečanje delovne skupine za CPN je predvideno v pomladanskih mesecih 2024. Obseg srečanja in obravnavane teme bodo izbrane na podlagi zaključkov konference in drugih aktivnosti, ki se bodo odvijale v tem času.



Delovna skupina za celostno prometno načrtovanje je razpravljala o treh ključnih področjih: umirjanje prometa v naseljih, priprava državne celostne prometne strategije in 8. Nacionalna konferenca o CPN. Vir: UIRS

Kaj je prevozna revščina?

To je pojav, ko posameznik ali gospodinjstvo nima ustreznega prevoza do zanj ključnih storitev in dejavnosti ali si ga težko privošči.

V enem od predavanj na letošnji 8. Nacionalni konferenci o CPN bo govor tudi o vzrokih, ki privedejo do prevozne revščine. Predstavljene bodo njene oblike in posledice.

[VEČ O PREVOZNI REVŠČINI](#)



Vključitev zelene logistike v občinske prostorske načrte (OPN in OPPN)

Partner: ZUM, d.o.o., Maribor

Zrastjo prebivalstva v mestih se povečuje tudi obseg tovora in tovornega prometa, z njim pa tudi negativni vplivi. Mestna logistika je v okviru sistema mestne mobilnosti najmanj vzdržna zaradi negativnih vplivov, ki jih povzroča.

Negativni vplivi tovornega prometa so: slabšanje prometne varnosti, hrup, vibracije, prašni delci, izpusti toplogrednih plinov in CO₂, smrad, vizualna degradacija, prometni zastoji, poslabšanje dostopnosti mestnih središč, zasedanje prostora.

Družba ZUM, d.o.o., se v okviru integralnega projekta LIFE IP CAR4CLIMATE ukvarja z vsebinami zelene logistike oz. poenostavljeno z vprašanji, kako zmanjšati negativne vplive transportne logistike v občinah.

Ker na Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo pripravljajo splošne smernice za pripravo prostorskih izvedbenih načrtov s področja trajnostne mobilnosti, so v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE pripravili **Smernice za vključitev vsebin transportne logistike v občinske prostorske načrte (OPN) in občinske podrobne prostorske načrte (OPP).**



Kaj vključujejo zelene smernice?

Elaborat vsebuje nabor elementov oz. tem, ki jih je potrebno obravnavati pri izdelavi OPN in OPPN za vključevanje potreb zelene logistike v procese prostorskega načrtovanja na lokalni ravni.

V elaborat so vključene tudi usmeritve za državno prostorsko načrtovanje, ki jih je smiselno obravnavati za potrebe delovanja prostor-








skih ureditev na lokalni ravni.

Smernice so izdelane na podlagi analitičnega dela, v katerem je bila med drugim pregledana sistemska ureditev vključevanja zelene logistike, tudi v prostorsko načrtovanje, v Republiki Avstriji, na Nizozemskem in v Združenem kraljestvu, ter na podlagi primerov dobre prakse, ki se izvajajo v evropskih državah. Priloga elaborata so tako tudi predstavitve dobrih praks na področju prostorskega načrtovanja.

Kako vključiti zeleno logistiko v prostorski načrt?

Za potrebe smernic so bile izbrane teme, ki jih je v zvezi s tovornim prometom treba obravnavati pri pripravi posameznega prostorskega akta.

Načrtujejo naj se:

-  **omrežja za tovorni promet** z lokacijami počivališč in parkirišč za sodobna tovorna vozila,
-  **logistični centri za pretovor blaga**, ki se hierarhično razmestijo po državi, centri se lahko specializirajo za različno blago (podjetja, trgovine in gradbeništvo),
-  **infrastruktura zadnjega kilometra**, ki mora biti primerna s prometnega vidika (prevoznost, zaustavitvene površine, parkirišča za tovorna vozila, tudi kolesa) ter opremljena s priključki na elektroenergetsko omrežje (polnilnice, priklop tovornih vozil za hlajenje) in omrežje elektronskih naprav (za učinkovito upravljanje z dostavnimi površinami in drugimi podpornimi sistemi),
-  **način dostave**, ki je tih in čist,
-  **nova dostavna mesta** prioritavno v sklopu stavb,
-  **večje skladiščne kapacitete** za posamezne dejavnosti, s katerimi se izogibamo potrebi po večjemu številu dostav,
-  **začasne ureditve** ter raba površin in stavb za potrebe optimizacije logistike.

Po potrebi se v plane vključujejo tudi načrti za dostavo in servisiranje mesta, lahko tudi za posamezne organizacije, načrti za gradbeno logistiko pri večjih urbanističnih projektih in stalni logistični gradbeni center. Pri tovornem prometu se obravnava tudi odvoz odpadkov.

Na tovorni promet vplivajo tudi drugi sistemi

Na tovorni promet pomembno vplivajo tudi vsi drugi sistemi, ki se načrtujejo v mestu, kot so:

- opredelitev primerne namenske rabe prostora (samooskrba, opredelitev proizvodnih površin ob primernih prometnih navezavah na daljinska omrežja, varovanje prometno opremljenih proizvodnih in logističnih površin pred spremembo namembnosti in podobno),
 - izvajanje razvojnih projektov, ki ne ustvarjajo znatnega gibanja tovora,
 - načrtovanje prevoza tovora po železnici in vodi (npr. predlogi razvojnih prostorskih načrtov, ki vključujejo prevoz tovora, vključno z gradbiščnim prometom, po železnici in vodi),
 - opredelitev območij z nizkimi emisijami in brez emisij ter podobno.
- Zato jih je treba pozorno načrtovati tako, da se tovorni promet zmanjša v čim večji meri.