

NOVIČNIK12

NOVEMBER 2023

/Trajnostna mobilnost v okviru projekta
LIFE IP CARE4CLIMATE



Kazalo

Trajnostna mobilnost v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE

3

MOPE – Skoraj sto slovenskih občin je v evropskem tednu mobilnosti aktivno promoviralo trajnostne potovalne načine in odpiralo ulice ljudem



7

IPOP, MOPE, UIRS – Polni zagona kolesarimo v službo tudi jeseni



10

IPOP – Za manj kot dva je avto doma



13

UIRS – Carlos Moreno o mestu kratkih poti



15

UIRS – Spodbujeni promet: Zakaj širitev cest ne odpravi zastojev



17

UM FGPA – Korak naprej k trajnosti v Mariboru



Skoraj sto slovenskih občin je v evropskem tednu mobilnosti aktivno promoviralo trajnostne potovalne načine in odpiralo ulice ljudjem

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

Povečevanje obsega človeku, družbi in okolju prijaznih načinov potovanja je eden ključnih korakov na dolgi in zahtevni poti v bolj trajnostno prihodnost. Zato po vsem svetu sprejemajo proaktivne ukrepe za zmanjšanje negativnih vplivov opravljanja dnevnih poti z osebnim avtomobilom in za razvoj alternativ. S tega vidika je postalo zelo pomembno predvsem ozaveščanje ljudi o nujni in hkrati zavestni odločitvi za spremembo potovalnih navad.



Varčne poti poudarjajo širši pomen stroškov prevoza

Evropski teden mobilnosti (ETM) je letos v ospredje postavil odločitev za racionalnejše načine potovanja s temo »VARČNE POTI«, s katero se je izpostavil pomen racionalnejših in energetsko varčnejših poti.

S sporočilom »Varčne poti« želimo poudariti pomen stroškov prevoza, ki ne zajema zgolj stroškov motoriziranega prometa, temveč tudi stroške gradnje prostorsko potratne infrastrukture pa vse do stroškov nesreč, onesnaževanja in podnebnih sprememb.

Ključni ukrepi so:

- zmanjševanje števila poti na splošno,
- zmanjševanje števila poti do 2 km,
- premislek o nujnosti vsake vožnje,
- promocija aktivnega prihoda na delo, uvedba dela od doma in gibljivega delovnega časa,
- uporaba javnega potniškega prometa,
- sopotništvo in varčna vožnja.

Število občin, ki v Sloveniji sodelujejo v pobudi ETM, se je letos najbolj približalo številu sto (99), pokrivajo pa okvirno kar 80 % vseh prebivalcev Slovenije. V okviru Javnega razpisa za pripravo in izvedbo aktivnosti ETM 2023 je bilo financiranih 54 občin.

Za stroške prevozov je še leta 2000 slovensko gospodinjstvo v povprečju namenilo 16 % proračuna.

Do leta 2015 se je ta odstotek povečal na 18,5 %, **leta 2018** (najnovejši podatek) pa je narasel že na **slabo petino proračuna gospodinjstva (19,6 %)**.



Priporočila, kako komunicirati vsebine trajnostne mobilnosti

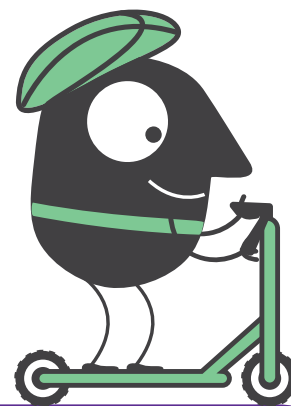
Poleg obsežnega podpornega [gradiva](#), ki ga v okviru projekta Life IP Care4Climate pripravljamo že od leta 2020 (nabor aktivnosti, komunikacijska gradiva, vsebinska gradiva, podporna gradiva...), smo v letošnjem letu pripravili [Priročnik za spletno komuniciranje, ki je namenjen občinam](#). V njem je zajeto, kako učinkovito komunicirati vsebine trajnostne mobilnosti in spodbujati spremembe potovalnih navad.

**PRIROČNIK ZA
SPLETNO
KOMUNICIRANJE
OBČIN**



Priročnik zajema informacije o tem, kako učinkovito komunicirati vsebine trajnostne mobilnosti in spodbujati spremembe potovalnih navad. [Preberite priročnik >](#)

Ob splošnem opozarjanju pomena trajnostne mobilnosti so tudi letos občine izvedle vrsto aktivnosti v okviru posebnega nacionalnega tematskega sklopa »Pospravimo ulice«, ki je tokrat nagovarjal nepotrebne ovire oziroma slabe prakse, ki onemogočajo ali otežujejo hojo in kolesarjenje. Občine so tako uporabile novo nacionalno gradivo za evidenciranje, odstranjevanje in preprečevanje ovir na javnih površinah. Ključni rezultat na ta način izpeljanih aktivnosti bodo bolj urejene in varne poti pešcev in kolesarjev ter bolj ozaveščeni prebivalci, vodstva občin in drugi deležniki.



Za svoje delo nagrajene občine Rečica ob Savinji, Tolmin in Velenje

Kot vsako leto so bile tudi na tokratnem zaključnem dogodku v Razkrižju posebej prepoznane občine, ki so bile najbolj aktivne v okviru letošnje izvedbe ETM.

V kategoriji manjših občin je priznanje dobila občina Rečica ob Savinji.

Čeprav je bila občina hudo prizadeta med avgustovskimi poplavami, je izvedla bogat program z različnimi aktivnostmi; nekatere so začeli izvajati že dva meseca pred tednom

mobilnosti. Nacionalno aktivnost POSPRAVI-MO ULICE so skupaj z otroki uspešno izvedli na šolskih poteh, hkrati pa so ETM izkoristili tudi za promocijo trajnih ukrepov, ki so jih uvedli v letu 2022.



Slika: Med najbolj aktivnimi v ETM je bila občina Rečica ob Savinji, ki izvedla bogat program kljub temu, da je bila med avgustovskimi poplavami hudo prizadeta. Foto: Občina Rečica ob Savinji



Slika: Med srednje velikimi občinami je bila za svoje aktivnosti v ETM prepoznana občina Tolmin, ki se je osredotočila na promocijo poti s kolesom. Foto: Občina Tolmin

Med srednje velikimi občinami je bila kot najbolj aktivna prepoznana občina Tolmin, ki je izvedbo aktivnosti osredotočila na promocijo poti s kolesom.

Izvedla je tudi več tematskih poučnih aktivnosti in se pri tem povezala z regionalno koordinatorico, občinskim Zavodom za kulturo, šport in mladino ter občinskim Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Že med ETM kot tudi teden dni pozneje je po Tolminu in Mostu na Soči »vozilo« pet linij Peš-busa, v okviru aktivnosti pospravimo ulice pa je posebna tehnična komisija pregledala varnost poti v občini.

Med velikimi občinami je bila tokrat kot najbolj aktivna prepoznana mestna občina Velenje, ki je aktivnosti izvajala med, pred in tudi po ETM.

Osrednji dogodek so izvedli na Rudarski cesti, ki je bila ves dan zaprta za motorni promet, a hkrati na široko odprta za aktivnosti s področja trajnostne mobilnosti, krepitve skupnosti in zdravja, kulture ter izobraževanja. V aktivnost pospravimo ulice so vključili vse generacije občanov in izvedli štiri trajne ukrepe, ki bodo podpirali bolj varčne poti – pločnik in kolesarska steza, pešpot, štiri namenska parkirna mesta za električna vozila, namenjena službenim vozilom občine, ter souporaba električnih vozil. Bolj varčnim potem v prihodnosti je bilo namenjenih še

osem drugih aktivnosti. Pri tem kot posebej uspešno občina Velenje izpostavlja svoje sodelovanje z mladimi.

V okviru zaključnega dogodka letošnje izvedbe ETM so sodelujoči v Razkrižju posebej poudarili, da se bodo občine in regije morale v prihodnosti osredotočiti na zahtevnejše, predvsem pa učinkovitejše ukrepe. V luči vse bolj intenzivnih podnebnih sprememb, ki se v Sloveniji kažejo kot vse pogostejše naravne ujme, je namreč skrajni čas, da začnemo uresničevati že dolga leta zastavljene cilje zmanjšanja obremenjevanja okolja – opuščanje množične uporabe avtomobila je pri tem ključnega pomena.



Slika: V Velenju so na Dan brez avtomobila izvedli olepševalnico koles, vadbo v okviru Šole zdravja – Velenje, program Ulica pleše in druge aktivnosti. Foto: Občina Velenje

Polni zagona kolesarimo v službo tudi jeseni

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



V jesenskem delu pobude Polni zagona kolesarimo v službo se je v nov dan med 28. avgustom in 6. oktobrom s kolesom zagnalo kar 825 udeležencev, ki so po zabeleženih kilometrih skoraj trikrat obkrožili Zemljo, s tem pa prihranili kar 18 ton CO₂, kar v enem letu absorbira 365 odraslih dreves.

V sklopu jesenskega dela kampanje so prekolesarili kar 116.150 km

V družbi je vedno bolj prisotno zavedanje, da je nujno spremeniti svoje potovalne navade. Pobudi, kot sta »Polni zagona kolesarimo v službo« in akcija »Manj kot dva«, spodbujata ljudi k ukrepanju in dokazujeta, da lahko vsak posameznik prispeva k zmanjšanju izpustov toplogrednih plinov, čistejšemu zraku v mestih, večji kakovosti bivanja, javnemu zdravju in socialni pravičnosti.

V oktobru se je zaključil jesenski del nacionalne pobude »Polni zagona kolesarimo« v službo, ki je v šestih tednih skozi aktivacijo na spletni strani www.polnizagona.si zabeležil kar **825 udeležencev**. Slednji so vsakodnevno vožnjo z avtomobilom zamenjali za kolo in se tako zagnali v nov dan z manj stresa in več energije ter obenem bolj učinkovito naslavljali izzive v delovnem okolju.

V sklopu jesenskega dela kampanje so **prekolesarili kar 116.150 km** (skoraj trikratni obseg ekvatorja) in **prihranili 18 ton CO₂**, kolikor jih v enem letu absorbira **365 odraslih dreves**.



**POLNI
ZAGONA**
KOLESARIMO V SLUŽBO



Udeleženci prihajajo iz 75 občin, dosežke pa so beležili tudi ekipno

Spodbuden podatek je tudi, da so udeleženci, ki so kolesarili, prihajali iz kar **75 slovenskih občin**. Od tega največ kolesarjev prihaja iz Ljubljane, Kranja in Maribora – po deležu kolesarjev glede na število prebivalcev pa so poleg Ljubljane vodilne še občine Škofljica, Rečica ob Savinji in Brezovica.



Slika: Udeleženci prihajajo iz 75 občin. Svoje dosežke so beležili individualno in ekipno, hkrati pa so bili za tedenske izzive nagrajeni s praktičnimi nagradami. Vir fotografije: polnizagona.si

Udeleženci so v sklopu tokratne pobude na spletni strani polnizagona.si beležili dosežke tudi ekipno, motivirali sodelavce in delodajalce, hkrati pa so bili za tedenske izzive nagrajeni s **praktičnimi nagradami**.

Kot so ob koncu akcije zapisali v komentarjih na družbenih omrežjih, motivacije za kolesarjenje ni manjkalo: »Spomladi se vrnemo še v večjem številu,« je zapisal Martin.

Strinjala se je tudi Tadeja, ki je zapisala: »Sem vse leto kolesarila v službo, razen ob res zelo deževnih in snežnih dnevih, tako da spomladi spet sodelujem v vaši akciji.«

Kampanja istočasno poteka tudi na nizozemskem

Kampanjo Polni zagona so podprli tudi na **Ve-leposlaništvu Kraljevine Nizozemske**. Ob tem je Johan Verboom, veleposlanik Kraljevine Nizozemske povedal: »Aktivna mobilnost je ključna prioriteta podnebne politike nizozemske in celotne EU. Nizozemci, znani kot kolesarski narod, že zdaj opravimo četrtno vseh poti s kolesom in postavljamo rekord v zmanj-

šanju emisij toplogrednih plinov v Evropi. Zdaj pa smo s projektom Polni zagona kolesarimo v službo združili moči tudi s Slovenijo. Tudi na Nizozemskem istočasno poteka podobna kampanja. Spodbujamo k vsakodnevni kolesarjenju v službo in šolo, kar pripomore k izboljšanju zdravja in ohranjanju okolja. Verjamemo, da le skupaj lahko dosežemo podnebno nevtralno in odporno družbo.«

Statistika jesenskega dela kampanje Polni zagona kolesarimo v službo



Želja po spremembi potovalnih navad ostaja, zato se pobuda Polni zagona kolesarimo v službo vrača tudi spomladi 2024.

PARTNERJI PROJEKTA:

Pobuda Polni zagona kolesarimo v službo je nastala v sklopu projekta LIFE IP CARE4CLIMATE, v sodelovanju z IPoP – Inštitutom za politike prostora, Ministrstvom za okolje, podnebje in energijo ter Urbanističnim inštitutom RS.

Za manj kot dva je avto doma



Partner: Inštitut za politike prostora (IPoP)

Za manj kot dva je avto doma! je slogan kampanje »Manj kot dva«, ki že drugo leto ozavešča prebivalce Slovenije o negativnih posledicah pretirane rabe avtomobila za kratke vsakodnevne poti ter spodbuja spremembe v potovalnih navadah. Več kot polovica dnevnih poti, ki jih opravimo z avtomobilom, je namreč krajših od dveh kilometrov. To so razdalje, ki bi jih lahko opravili aktivno – peš, s kolesom, s skirojem, rolko. Ob začetku šolskega leta je Inštitut za politike prostora izvedel akcijo in pozival vse udeležence v prometu, da znova premislimo, na katerih poteh lahko pustimo avto doma in tako vzpostavimo nove, okolju, denarnici in zdravju prijaznejše, potovalne navade.

Novo šolsko leto – nove potovalne navade!

Med krajšimi vsakodnevnimi potmi gre najpogosteje za poti na delo, spremljanje otrok v šolo in vrtec, prostočasne aktivnosti in manjše opravke. Raziskave kažejo, da je **moč navade in navidezno udobje** pogost razlog za **izbiro avtomobila** kot prevoznega sredstva.

Spreminjanje navad zahteva čas in ponavljanje, najlažje je začeti ob večjih življenjskih prelomnicah. **Začetek šolskega leta je bil tako odlična priložnost za vzpostavljanje novih potovalnih navad družinskih članov.** Prvega septembra začnemo usklajevati nove urnike in takrat je lažje začeti z novimi navadami, ki vključujejo aktivno mobilnost vsaj na krajših razdaljah.



Slika: Eden od kampanjskih videov nagovori starše, da s svojimi odločitvami vplivajo na njihovo življenje v prihodnosti, med drugim tudi, kako bodo otroci hodili v šolo. [Delite video >](#)



Starši, spomnite se, kako ste vi hodili v šolo

Pred 30 leti je v šolo hodilo peš 90 % otrok. Danes je običajno polovica otrok prepeljanih v šolo z avtomobilom, čeprav večina otrok živi v bližini šole in bi lahko šli v šolo samostojno ali v družbi vrstnikov. Starše v prvi vrsti skrbi varnost otrok, saj je v okolici šol običajno več avtomobilskega prometa. A ravno starši so tisti, ki lahko vplivajo na prometno varnost v okolici šole. **Manj kot bo tam avtomobilov, bolj bo okolica šole varna za otroke.**

Otroci, ki gredo v šolo samostojno, **se učijo odgovornosti zase in druge, hkrati pa postajajo suvereni udeleženci v prometu.** Na poti v šolo spoznavajo svoje okolje in postajajo del lokalne skupnosti.

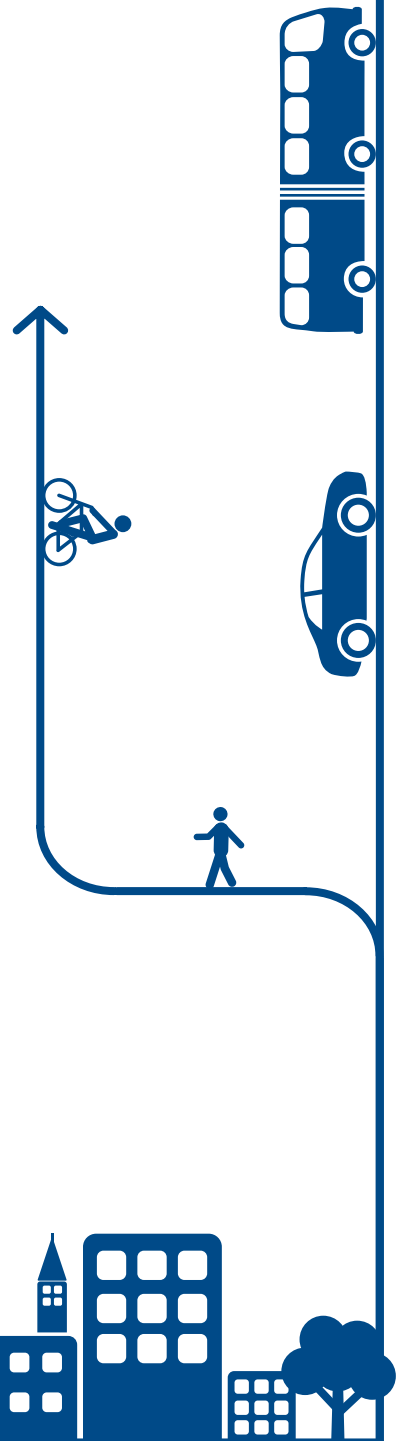
Tudi učiteljem je všeč, če otroci hodijo v šolo samostojno, saj ti **lažje sledijo pouku, ker so se na poti prebudili in naužili svežega zraka,** sovrstnikom pa so že imeli priložnost povedati o dogodivščinah preteklega dne.



Slika: V enem od kampanjskih videov otroci v vlogi odraslih strokovnjakov opišejo, zakaj je dobro, da jim omogočimo samostojno in aktivno pot v šolo. [Delite video >](#)

Aktivna pot v šolo je **pomembna za zdravje in dobro počutje otrok.** Kot oblika telesne dejavnosti lahko pomaga otrokom ohranjati zdravo telesno težo in pripomore k **zdravemu fizičnemu in duševnemu razvoju.** Čist zrak v okolici šole tudi zmanjša možnosti za razvoj ali blaži potek nekaterih bolezni. Avtomobili, ki v času prihodov v šolo stojijo v prostem teku, namreč povzročajo **trikratno povečanje koncentracij emisij na območju šole.**

In nenazadnje – otroci si želijo samostojno hoditi v šolo, zato je pomembno, da jim to tudi omogočimo. Za to smo odgovorni vsi – starši, učitelji, udeleženci v prometu, prostorski in prometni načrtovalci, odločevalci.



Odslej naj bo za manj kot dva avto doma!

Kljub prekomerni rabi avtomobila v Sloveniji je pomembno upoštevati, da imajo ljudje različne razloge za svoje izbire. Mnogi se odločajo za avtomobil zaradi praktičnosti in percepcije, da je to najhitreje. A izkušnje kažejo, da na krajše razdalje avtomobil vendarle ni najbolj optimalna izbira.

Razdalja je pomemben dejavnik pri izbiri prevoznega sredstva, zato je ključno osvetliti dejstvo, da velik delež prebivalstva nekatere poti lahko opravi aktivno – peš, s kolesom, s skirojem, z rolko. Če zamenjamo avtomobil za druge načine prevoza na krajših razdaljah, bomo pomembno vplivali na znižanje izpustov in gnečo na cestah, posledično pa tudi na varnost. Hoja, kolesarjenje, vožnja s skirojem ali rolkanje je enostaven način za vnos več gibanja, izboljšanje zdravja, zmanjšanje stroškov ter povečanje zadovoljstva.



Slika: Zadnji od treh promocijskih videov nove sezone sporoča, da si otroci želijo v šolo samostojno in aktivno otroci, zato je pomembno, da jim to tudi omogočimo.

[Delite video >](#)



Carlos Moreno o mestu kratkih poti

Partner: Urbanistični inštitut RS (UIRS)

Spoznajte koncepta mest kratkih poti in urbanega razvoja, povezanega z javnim potniškim prometom, ter kako ga lahko vključimo v slovenski prostor.

Kdo je Carlos Moreno

Carlos Moreno je profesor na pariški univerzi Sorbona v Franciji in svetovalec županje Pariza Anne Hidalgo. Je avtor različnih konceptov urbanega razvoja, med drugim "Humano pametno mesto" in "30-minutno območje".

Mednarodno odmevnost je doživel leta 2020 z vključitvijo koncepta "15-minutno mesto" v mestni načrt Pariza. Koncept temelji na ustvarjanju naselij, mest in mestnih območij, kjer so vse bistvene potrebe stanovalcev zlahka dosegljive v 15 minutah peš ali s kolesom.



Izzivi za uresničevanje mesta kratkih poti pri nas

Na predavanju v Ljubljani je predstavil trenutne trende v urbanističnem načrtovanju. Predavanju je sledila okrogla miza, v kateri so poleg prof. Morena sodelovali **Blanka Bartol (MNVP)**, **Rok Žnidaršič (MOL)**, **Polona Filipič (Fakulteta za arhitekturo)** in **Luka Mladenovič (UIRS)**. Razprava je skušala opredeliti stanje in izzive za uresničevanje mesta kratkih poti pri nas.



Slike: Predavanje v Ljubljanskem Cankarjevem domu. Foto: UIRS

Koncept predstavlja velik potencial za prenosljivost v slovenski prostor, saj so mesta v Sloveniji praviloma majhna in v veliki meri že zagotavljajo vrsto izhodišč. Vendar bo za njegov bolj intenziven razvoj potrebno zagotoviti boljše povezovanje prostorskega in prometnega načrtovanja. To se izkazuje kot izvedljivo, predvsem s povezovanjem občinskih, pa tudi regionalnih celostnih prometnih strategij s prostorskimi načrti.

Predavanje v Ljubljanskem Cankarjevem domu je potekalo v petek, 22. 9. 2023, v okviru aktivnosti zunanje svetovalne skupine za CPN v okviru projekta LIFE IP Care4Climate.



Izhodišča zapisali v publikacijo **udobna mesta**

V okviru dogodka je bila predstavljena tudi **publikacija [Udobna mesta](#)**, ki vsebuje vrsto izhodišč za razvoj koncepta.

UDOBNA MESTA: Priporočila s primeri dobrih praks

Udobnost življenja v mestih je večinoma odvisna od dolžine vsakodnevnih poti in časa, ki ga prebijejo njeni prebivalci na poti do dela, šole, prostočasnih aktivnosti in storitev.

Zato mora biti eno od pomembnih vodil prostorskega načrtovanja zagotavljanje pogojev za skrajševanje vsakodnevnih poti in izboljšanje dostopnosti.

V publikaciji so opisani pristopi k urejanju udobnih mest, mest dobre dostopnosti v podporo urejenega trajnostnega prometa in uspešni primeri tujih dobrih praks.

[Oglejte si publikacijo >](#)



Spodbujeni promet: zakaj širitev cest ne odpravi zastojev

Partner: Urbanistični inštitut RS (UIRS)



Reševanje zastojev s povečanjem cestnih zmogljivosti je neučinkovito in negospodarno.

- Izkušnje kažejo, da gradnja novih in širitev obstoječih cest spodbujata voznike k novim potovanjem z avtomobili, ki jih brez teh ukrepov ne bi bilo.
- Največ novih potovanj spodbudijo nove cestne zmogljivosti v urbanih območjih in na obremenjenih odsekih daljinskih cest, kjer so zastoji že problem.
- Tako povzročene dodatne poti (ki večinoma niso niti načrtovane niti predvidene) povzročijo nove zastoje. V od dveh do petih letih po odprtju nove ali izboljšane ceste se pojavijo zastoji, ki izničijo načrtovane koristi.

Kaj je spodbujeni promet?

Spodbujeni promet (angleško »induced traffic«) je promet, ki je pri-tegnjen na izboljšano cesto in ga brez te izboljšave ne bi bilo.

Kratkoročno se ljudje zaradi boljše ceste odločijo pogosteje potovati z avtomobilom, lahko na več različnih krajev ali na daljše razdalje.

Dolgoročno pa nova ali izboljšana cesta naredi določene lokacije do-stopnejše, kot so bile. To privablja novogradnje (večinoma stanovanja in poslovne objekte), ki vodijo k nadaljnjemu spodbujenemu prometu. Takšen promet ni omejen le na novo ali izboljšano cesto. Tudi na vzpo-rednih cestah se promet ne zmanjša.



Kaj povzročča spodbujeni promet?

Na visoko stopnjo spodbujenega prometa v urbanih območjih Evrope kažejo rezultati nedavnega **pregleda učinkov 545 cestnih projektov**.

Izsledki kažejo:



Novi cestni projekti v povprečju spodbudijo 10–20 % več prometa, kot ga je bilo na omrežju pred projektom.

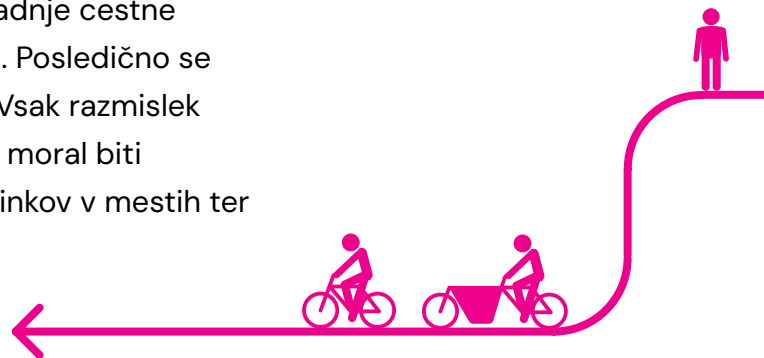


Spodbujeni promet je manjši tam, kjer obstajajo dobre alternative uporabi avta, npr. železnica ali tramvaj, in/ali kjer je uporaba cest plačljiva.



Gradnja cest v urbanih območjih vodi v suburbanizacijo in razpršeno poselitev. To povzroči več avtomobilskega prometa tudi pri tistih, ki morda ne želijo življenjskega sloga, ki temelji na avtu. V državah z učinkovito prostorsko politiko, kot je Nizozemska, je mogoče zmanjšati širjenje suburbanizacije in s tem povezan promet.

Spodbujen promet povzroča zelo visoke stroške gradnje cestne infrastrukture in hitro izničenje pričakovanih koristi. Posledično se zaradi takšnih naložb opuščajo podnebne zaveze. Vsak razmislek o gradnji novih ali razširitvi obstoječih cest bi torej moral biti pospremljen z objektivno obravnavo izkušenj in učinkov v mestih ter regijah, kjer so tovrstne ukrepe že izpeljali.



Kako reševati težave z zastoji?

Zaradi spodbujenega prometa širitev cest ne reši težav z zastoji, zato se je treba osredotočiti na druge ukrepe.

To so predvsem:

- ukrepi za obvladovanje prometnega povpraševanja z zaračunavanjem uporabe cest po dejanski uporabi,
- parkirnine,
- prostorska politika, ki zmanjšuje razpršeno poselitev,
- ukrepi za izboljšanje alternative avtomobilom, kot so boljši javni prevoz, ločeni pasovi za vozila z več potniki in razširjeno kolesarsko omrežje.

Celoten prispevek si lahko preberete [TUKAJ](#).



Korak naprej k trajnosti v Mariboru

Partner: Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru (UM FGPA)

Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Univerze v Mariboru (UM FGPA) je v sklopu projekta Life IP Care4Climate izvedla različne aktivnosti za spodbujanje trajnostne mobilnosti in izboljšanje kakovosti življenja v Mariboru s posebnim poudarkom na zaposlenih in študentih Univerze.

Izposoja koles Mbajk na Lentu

Fakulteta UM FGPA je vzpostavila novo postajo za izposajo koles Mbajk na Lentu, najstarejšem delu Maribora. Tako bo izboljšala povezanost in dostopnost območja, ki je priljubljeno med študenti in obiskovalci.

V okviru prenove Lenta, ki je trenutno v zaključni fazi, bodo odstranjena tudi parkirna mesta in spremenjena prometna ureditev. Omejili bodo motorni promet in tako prispevali k promociji zelene mobilnosti. Otvoritev Mbajk postaje v sklopu projekta LIFE IP CARE4CLIMATE je predvidena v decembru 2023.



Slika: Napis na kolesih

Slika: Vzpostavitev Mbajk postaje na Lentu. Foto: UM FGPA



Pred fakulteto FGPA namenski prostor za kolesa

Druga aktivnost je bila vzpostavitev desetih novih stojal za kolesa (sheffing) pred glavnim vhomom na fakulteto FGPA. Ta aktivnost bo spodbudila študente in zaposlene k uporabi koles kot trajnostnega prevoznega sredstva.



Slika: Kolesarja stojala pred fakulteto. Foto: UM FGPA



Slika: Kolesarski števec na Ljubljanski ulici. Foto: UM FGPA

Vsaka od teh aktivnosti bo prispevala k cilju spremeniti potovalne navade zaposlenih in študentov na Univerzi, kar vodi k večji trajnosti in boljši kakovosti življenja v Mariboru. Skozi te aktivnosti projekt LIFE IP CARE4CLIMATE odraža svojo zavezanost trajnostnemu razvoju in boju proti podnebnim spremembam.

Kolesarski števec krepi kolesarsko kulturo

Tretja aktivnost je bila namestitev kolesarskega števca na križišču Ljubljanske ulice in Moše Pijada v Mariboru. Števec omogoča spremljanje trendov kolesarjenja v realnem času in krepi kolesarsko kulturo v mestu. Podatki bodo dostopni tudi za splošno javnost.

