



POROČILO O SPREMLJANJU IN VREDNOTENJU AKTIVNOSTI PROJEKTA MOBILNI KOT PTICE (akcija C)





KAZALO

UVOD.....	3
METODE SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA.....	4
REZULTATI NADZORA PRIHODOV IN ŠTETJA OBISKOVALCEV.....	5
REZULTATI ANKETIRANJA UDELEŽENCEV IZLETOV.....	7
REZULTATI ANKETIRANJA OBISKOVALCEV NR ŠKOCJANSKI ZATOK.....	11
ZAKLJUČEK.....	14

UVOD

kot smo opredelili v projektni prijavnici, je spremembe vedenja v smeri bolj trajnostnih prihodov pri prostočasnem obiskovanju narave, katerih spodbujanje je bilo predmet projekta Mobilni kot ptice, najlažje spremljati z družboslovnimi raziskovalnimi metodami, ki so tako kvantitativne (nadzor prihodov na trajnostne in netrajnostne načine in štetje obiskovalcev s senzorno tehniko na enem od projektnih območij – NR Škocjanski zatok) kot tudi kvalitativne (intervjuji z udeleženci aktivnosti in obiskovalci projektnih območij). Predvidene kazalnike učinka projekta, ki smo jih spremljali, prikazujemo v spodnji preglednici.

Naziv kazalnika	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Oznaka akcije
<i>Povečanje trajnostnih in zmanjšanje netrajnostnih prihodov obiskovalcev v NR Škocjanski zatok</i>	<i>Bo izmerjena v začetku projekta</i>	<i>20-25 % povečanje trajnostnih prihodov</i>	<i>B.1, B.2, B.3, C</i>
<i>Delež pozitivnih vedenjskih sprememb in vedenjskih namer na področju trajnostnih prihodov na prostočasne dejavnosti v naravo med udeleženci projektnih aktivnosti</i>	<i>Nizka</i>	<i>Pri več kot 50% udeležencev pričakujemo vedenjske namere, pri 10-15 % pa dejanske spremembe vedenja</i>	<i>B.1, B.2, B.3, C</i>
<i>Uresničevanje pozitivnih pobud s področja trajnostne mobilnosti</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>B.3, D</i>

Preglednica 1: Kazalniki učinkov projekta Mobilni kot ptice (projektna prijavnica)

Podatke, zbrane po obeh metodah, smo analizirali in evalvirali ter pripravili pričujoče Poročilo o spremljanju in vrednotenju projektnih aktivnosti. Tega smo objavili tako na spletni podstrani projekta, kot tudi predstavili na strokovnem posvetu v okviru zaključnega dogodka projekta v okviru akcije B.3 ter najpomembnejše ugotovitve hkrati predstavili tudi medijem in javnosti.



METODE SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA

Kot smo opredelili v projektni prijavnici, je spremembe vedenja v smeri bolj trajnostnih prihodov pri prostočasnem obiskovanju narave, katerih spodbujanje je bilo predmet projekta Mobilni kot ptice, najlažje spremljati z družboslovnimi raziskovalnimi metodami, ki so tako kvantitativne kot tudi kvalitativne:

1. Med **kvantitativnimi metodami** smo na enem od že izbranih območij, in sicer NR Škocjanski zatok, predvideli in izvedli **nadzor prihodov in štetje obiskovalcev s senzorno tehniko**. Pred izvedbo vsebinskih spodbujevalnih projektnih aktivnosti smo s senzorno tehniko nameravali ugotoviti izhodiščno nulto stanje in po vzpostavitvi kolesarske postaje in začetku promocijskih aktivnosti spremljati dejanske spremembe vedenja kot posledico projektnih aktivnosti. Zaradi daljših postopkov izbora in nakupa primerne opreme, saj se tehnologija zelo hitro razvija, žal nismo mogli zagotoviti merjenja izhodiščnega nultega stanja, vendar so rezultati spremljanja od konca julija dalje vsekakor spodbudni. Za merjenje smo v okviru projekta kupili in na vrhnji del zunanjih nosilcev centra za obiskovalce namestili 3 Bullet IP kamere, primerne za zunanjo uporabo tipa RC6702HD-6211 in licenco za programsko opremo za zaznavo različnih objektov, ki jih merimo na točki prehoda in analize. Ta metoda je v Škocjanskem zatoku primerna iz več razlogov: območje je namenjeno obisku in je imelo že pred začetkom projekta veliko število obiskovalcev, hkrati ima zaradi svoje umeščenosti v urbano okolje in bližino naselij kot tudi bližino daljinske kolesarske povezave dober potencial za razvoj trajnostnih prihodov, zaradi česar bomo s tem načinom spremljanja zagotovo lahko ugotavljali vplive in uspešnost posameznih projektnih aktivnosti na spremembo konkretnega vedenja obiskovalcev pri zadosti velikem vzorcu tudi po projektu in na ta način vzdrževali trajnost projektnih rezultatov in učinkov.
2. Kvantitativno metodo smo na tem in ostalih območjih dopolnili tudi s **kvalitativnimi, po katerih smo podatke zbrali z metodo anketiranja** med udeleženci projektnih vodenih aktivnosti ter ostalimi obiskovalci projektnih območij. Pri tem smo uporabili vnaprej pripravljena vprašalnika (glej prilogi 1 in 2), ki poleg kvalitativnih omogočata tudi kvantitativno raziskovanje (Likertova lestvica), ob ustrezni metodi izbora anketirancev za zagotavljanje nepristranskosti metode. Z intervjuji smo ugotavljali predvsem razloge in motivacijo za različne vrste prihodov v naravo, tako trajnostne kot netrajnostne, kot tudi druge vidike trajnostne mobilnosti vprašanih, s poudarkom na njihovih prostočasnih dejavnostih v naravi. Pri obiskovalcih NR Škocjanski zatok smo hkrati preverili tudi konkretne spremembe vedenja po vzpostavitvi kolesarnice, kot tudi druge vidike in motivacijo za obiskovanje tega območja ter zadovoljstvo obiskovalcev.

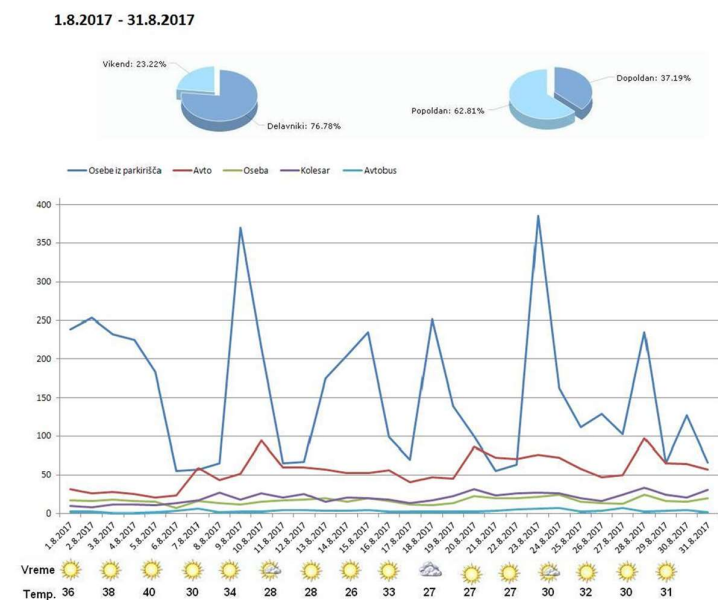
Senzorna tehnika že vsebuje programsko opremo za osnovno analizo podatkov, ki smo jo uporabili za evalvacijo vzorčno zbranih podatkov v avgustu in septembru 2017. Poleg tega smo v analizo vključili tudi vremenske podatke, saj je pri obiskovanju narave vreme odločujoč dejavnik.

Podatki, zbrani z metodo anketiranja, so bili obdelani na nivoju deskriptivne in inferenčne statistike. Pri tem smo uporabili frekvenčno distribucijo spremenljivk in osnovno deskriptivno statistiko spremenljivk.

REZULTATI NADZORA PRIHODOV IN ŠTETJA OBISKOVALCEV

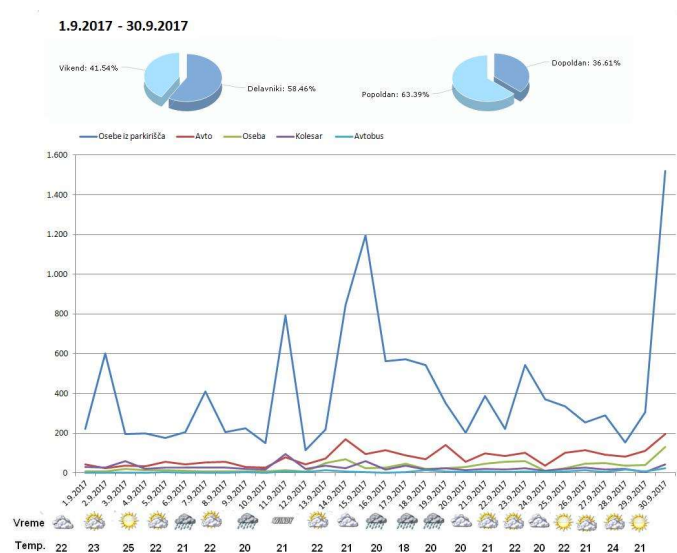
Kamere so bile nameščene 20. julija 2017, do konca meseca pa je potekalo programiranje, kalibriranje in odpravljanje napak pri spremljanju prihodov. Ena od treh kamer je usmerjena na linijo zapornice (linija 1) na samem vhodu v naravni rezervat in zajema tako cestišče, kot tudi kolesarski stezi in pločnika na obeh straneh. Ta kamera s programsko opremo prešteje in pravilno razporedi vse različne prihode v naravni rezervat (peš, kolo, avto, večje vozilo), s tem da ne loči med večjimi vozili, tako da evidenco prihodov avtobusov korigiramo na podlagi prihodov skupin z avtobusi in na ta način izločimo vsa druga večja vozila, ki niso avtobusi. Drugi dve kameri sta usmerjeni na linijo 2, ki poteka čez celotno ploščad pred centrom za obiskovalce vzporedno z njim in preštevata dvosmerno vse pešce, ki prihajajo s parkirišča v center, na igrišče ali na učno pot, ki se pričenja pri centru.

Spremljanje prihodov se je torej začelo z avgustom 2017, v nadaljevanju pa predstavljamo podatke za avgust in september 2017 s primerjavo.

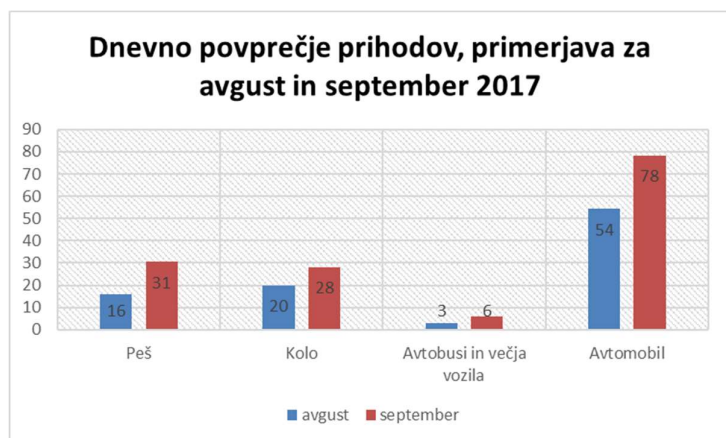


Slika 1: Pregled prihodov in prešteti obiskovalcev v avgustu 2017

Na grafičnih prikazih v posameznem mesecu (sliki 1 in 2) so skupaj prikazani prihodi v rezervat in rezultati štetja obiskovalcev na liniji 2, kar je razlog za bistveno razliko v skali števila prešteti obiskovalcev, saj je v avgustu obisk najnižji (predvsem zaradi vročine, center za obiskovalce je bil zaprt do 20. avgusta), potem pa poraste. V septembru sta bila dva dneva z velikim številom obiskovalcev ob centru, in sicer sredi meseca, ko je bil na obisku predsednik Vlade RS dr. Miro Cerar, in na dan odprtih vrat rezervata, 30. septembra. Števec je preštel vse prehode linije 2, korekcijska metoda za ta rezultat pa je še v izdelavi. Sliki 1 in 2 kažeta, da je kljub večjemu obisku ob delavnih obisk ob koncih tedna še vedno precej visok, več obiskovalcev pa je bilo v obeh mesecih v popoldanskem času. Število obiskovalcev je ob dnevih brez dogodkov odvisno od vremena.



Slika 2: Pregled prihodov in prešteti obiskovalcev v septembru 2017



Slika 3: Dnevno povprečje prihodov, primerjava za avgust in september 2017

Slika 3 predstavlja primerjavo med dnevno povprečjem prihodov v avgustu in septembru. Poseben komentar je potreben pri naslednjih rezultatih:

1. Povprečni dnevni prihodi s kolesom kažejo po vzpostavitvi kolesarnice v okviru projekta Mobilni kot ptice izrazit porast. Čeprav niso na voljo podatki o izhodiščnem nultem stanju, pa opazovanja upravljavca iz preteklega obdobja potrjujejo, da je bilo obiskov kolesarjev pred vzpostavitvijo kolesarnice izrazito malo (v toplem delu leta povprečno dnevno število opaženih koles ob centru po oceni upravljavca ni presegalo 10 koles), saj ni bilo možnosti za varno parkiranje koles med 1-2 urnim obiskom naravnega rezervata po učni poti. Povprečno 20 prihodov v rezervat s kolesi v avgustu in 28 v septembru je torej **izrazito pozitiven rezultat, ki je nedvomno vsaj delno tudi posledica vzpostavitve kolesarnic v okviru projekta.**
2. Komentar zasluži tudi porast prihodov peš v primerjavi s prihodi z avtomobili v septembru v primerjavi z avgustom 2017. Števce prihodov je namreč v septembru zabeležil 44% povečanje povprečnih dnevni prihodov z avtomobili v primerjavi s 94% povečanjem prihodov peš. Delno seveda lahko rezultat pripišemo vremenski spremembi, delno pa tudi komunikacijskim aktivnostim projekta Mobilni kot ptice.

REZULTATI ANKETIRANJA UDELEŽENCEV IZLETOV

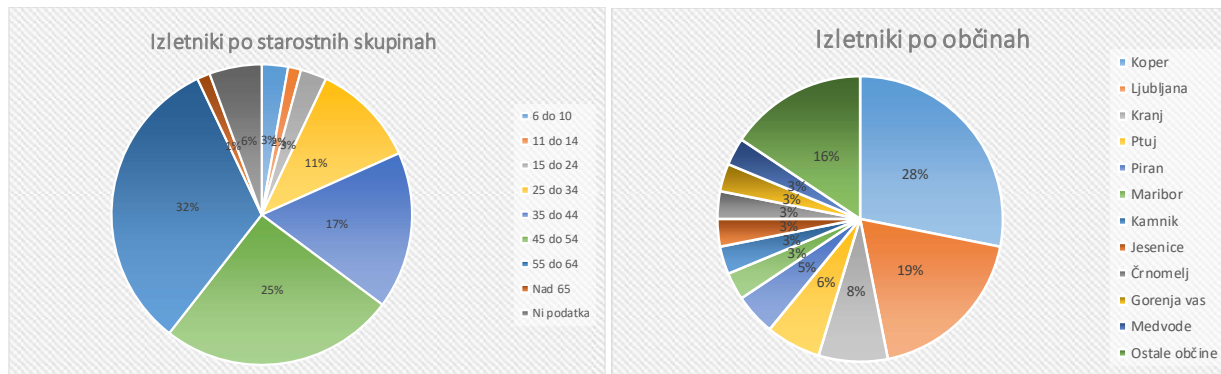
Vodeni kolesarsko-ornitološki izleti za lokalno prebivalstvo in turiste so potekali na 11 po posebnih kriterijih izbranih projektnih območjih. Na ta območja smo od junija do oktobra 2017 izvedli 10 izletov z več kot 100 udeleženci. Izleti so bili naslednji:

1. Mrtvice Mure, 18. junij 2017 (18 udeležencev)
2. Naravni rezervat Škocjanski zatok, 24. junij 2017 (2 udeleženca)
3. Naravni rezervat Iški morost, 25. junij 2017 (13 udeležencev)
4. Bobovek, 8. julij 2017 (5 udeležencev)
5. Bohinj, 15. julij 2017 (12 udeležencev)
6. Krajinski park Tivoli, Rožnik in Šišenski hrib, 26. avgust 2017 (8 udel.)
7. Ptujsko jezero in NR Ormoške lagune, 10. september 2017 (11 udel.)
8. Strunjanske soline, 23. september 2017 (20 udeležencev)
9. Šaleška jezera, 24. september 2017 (5 udeležencev)
10. Cerkniško jezero, 1. oktober 2017 (8 udeležencev)



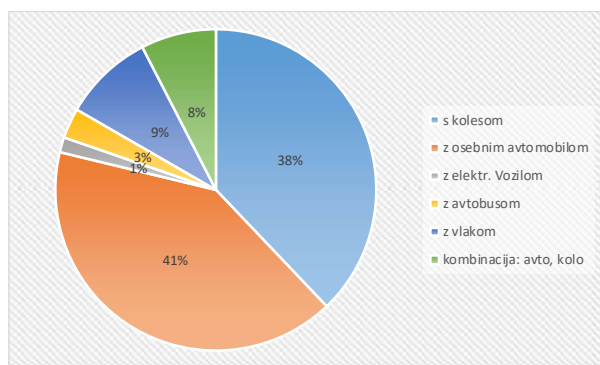
Slika 4: Udeleženci izleta na Ptujsko jezero in v NR Ormoške lagune

Med udeleženci izletov jih je 67 izpolnilo vprašalnik za udeležence ornitološko-kolesarskih izletov Mobilni kot ptice. Med njimi jih je bilo največ v starostni skupini 55-64 let (34%), več kot polovica pa je bilo aktivnega prebivalstva v starostnih skupinah med 25 in 54 let. Udeleženci so prihajali iz vse Slovenije, več kot polovico jih je bilo iz občin Koper, Ljubljana in Kranj.

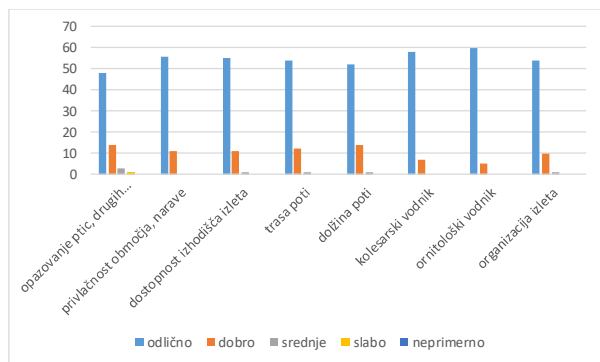


Slika 5: Demografski podatki udeležencev kolesarsko-ornitoloških izletov

Viri informacij so bili v največji meri FB in spletne strani obeh partnerjev, zanimivo velik, več kot četrtinski delež pa je bil odgovor drugo, kjer so udeleženci največkrat navajali osebne in ustne vire, torej so se informacije o izletih učinkovito širile od ust do ust. Med načini prihoda na izhodišče izleta z veseljem lahko izpostavimo zelo podoben prevladujoč delež prihodov s kolesi in avtomobili kot tudi kombinacijo obeh. Omembe vreden je še 9% delež prihodov z vlaki, ki je bil neglede na dejavno promocijo trajnostnih prihodov nizek tudi zaradi slabe razpoložljivosti primernih povezav in vlakov, ki prevažajo kolesa.



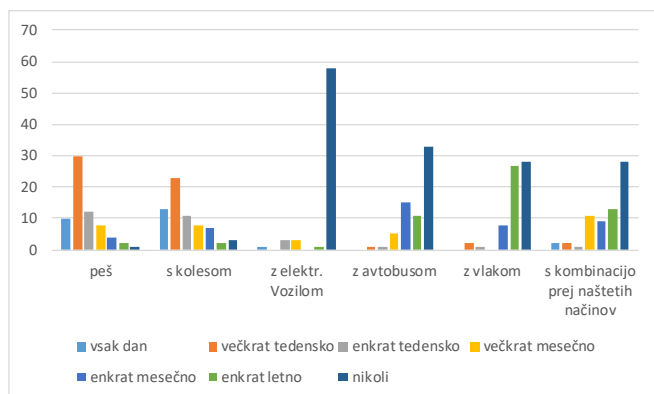
Slika 6: Način prihoda na izhodišče izleta



Slika 7: Ocena posameznih elementov izleta s strani udeležencev

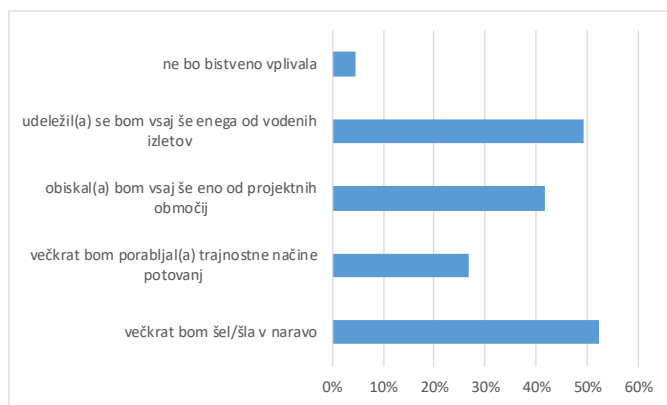
Udeleženci izletov so bili s posameznimi elementi izleta zelo zadovoljni, saj pri ocenjevanju posameznih elementov izleta prevladuje ocena odlično, ki ji sledi dobro, ostale pa so v zelo nizkih deležih (slika 7).

Vprašanje o obiskovanju narave na trajnostni način je razkrilo trenutno stanje trajnostnih prihodov v naravo pri nas. Tudi iz teh odgovorov vidimo, da je pogostost obiskovanja narave peš in s kolesom pri večini vprašanih največkrat večkrat tedensko, kar se še dodatno dopolnjuje s pogostostjo vsakodnevnih, enkrat tedenskih in večkratnih mesečnih obiskov. Prikaz uporabe javnega prometa in električnih vozil govori sam po sebi – med njimi so le izleti z vlaki nekaj, česar se udeleženci sila redko (enkrat letno), a vendarle kdaj poslužijo za obiskovanje narave.



Slika 8: Pogostost obiskovanja narave na trajnostne načine

Ključno vprašanje za merjenje vedenjskih namer, ki smo jih v projektu spremljali kot kazalnik učinkov projekta, je bilo, kako bo izkušnja na izletu vplivala na prihodnje obiskovanje narave pri udeležencih, izbrali so lahko več odgovorov. Vidimo, da jih je izkušnja navdušila, saj jih je več kot polovica izbrala odgovor, da bodo šli večkrat v naravo, 49% pa jih je odgovorilo, da se bodo udeležili vsaj še enega od projektnih kolesarsko-ornitoloških izletov, o katerih so jih obvestili vodniki na izletih. Tudi odgovora, da bodo obiskali vsaj še eno od projektnih območij in da bodo večkrat uporabljali trajnostne načine potovanja, sta bila pogosta. Odgovor, da ne bo bistvenega vpliva, je izbralo manj kot 5% udeležencev.



Slika 9: Vedenjske namere udeležencev kolesarsko-ornitoloških izletov

Primerjavo med vedenjskimi namerami in dejanskimi spremembami vedenja smo lahko opravili le za odgovor o udeležbi vsaj še enega vodenega izleta, saj smo po listah prisotnosti, na katere se je podpisala večina



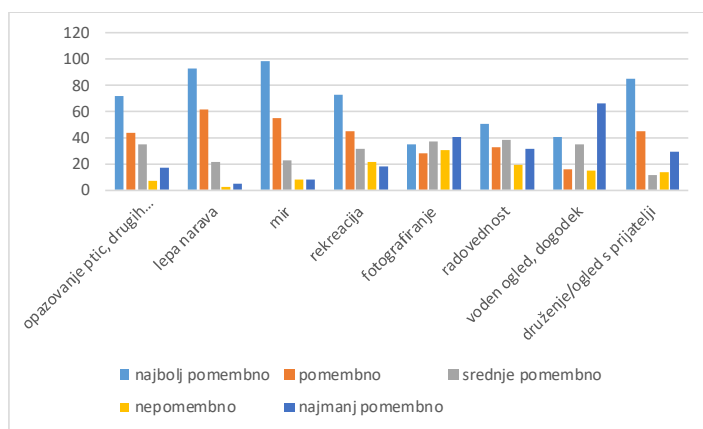
udeležencev izletov, lahko ugotovili, koliko udeležencev se je dejansko udeležilo še katerega izmed izletov. Tako imenovanih povratnikov je bilo 6%, kar kaže na veliko razliko med vedenjskimi namerami in dejanskimi spremembami vedenja.

Ugotovitev raziskave ne preseneča, saj je včasih od vedenjske namere do sprememb vedenja še kar dolga pot, čeprav veljajo v psihologiji vedenjske namere za dobrega pokazatelja bodočih sprememb vedenja oziroma potencialov, da do tega ob izpolnitvi pogojev pride. Ljudje delujemo na sprotne dražljaje iz okolja, kamor oddaljeni okoljski in podnebni problemi ne sodijo. V tem kontekstu tudi preprosta vedenjska namera, kot je na primer udeležba še enega prijetnega kolesarsko-ornitološkega izleta na zanimivo območje, konkurira z vsakodnevnimi potrebami in obveznostmi vsakega človeka in jo je treba uresničiti, pogosto zmanjka zagona v poplavi vsakdanjih obveznosti. V tem okviru razmerje 49% vedenjske namere po udeležbi izleta proti 6% dejanskih povratnikov v skladu s pričakovanji.

REZULTATI ANKETIRANJA OBISKOVALCEV NR ŠKOCJANSKI ZATOK

Raziskava med obiskovalci NR Škocjanski zatok po metodi anketiranja je bila izvedena v septembru in oktobru 2017 na vzorcu 213 naključno izbranih obiskovalcev. Podobno kot v primeru udeležencev izletov je bilo tudi med obiskovalci zatoka nekaj več kot polovico aktivnega prebivalstva starostnih skupin od 25 do 54 let. 72% obiskovalcev v raziskavi je bilo rednih obiskovalcev zatoka, 44% pa jih je prišlo v okolico le zaradi obiska naravnega rezervata. Med obiskovalci jih je bilo 60% s slovenske Obale, pri čemer lahko dodamo, da ta delež v primerjavi s podobnimi raziskavami v 2008 (90%) in 2014 (75%) pada: dokončno urejeni NR Škocjanski zatok torej postaja prepoznaven nacionalno in tudi med tujimi turisti, na kar kaže tudi 9% tujcev med anketiranimi v letošnji raziskavi.

Kot v vseh drugih dosedanjih raziskavah smo obiskovalce vprašali po razlogih za obisk NR Škocjanski zatok na dan anketiranja. Enako kot v preteklih letih so med najpomembnejšimi lepa narava, mir, opazovanje ptic in druge narave ter rekreacija, med pomembne razloge pa se je v letošnji raziskavi prvič prebilo druženje in ogled s prijatelji, torej socialna komponenta vsakega obiska.



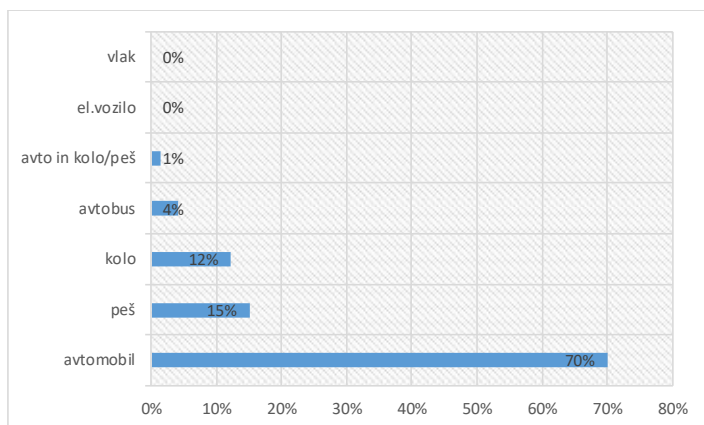
Slika 10: Razlogi za obisk NR Škocjanski zatok na dan anketiranja

Na sliki 11 prikazujemo način prihoda v NR Škocjanski zatok na dan anketiranja, na sliki 12 pa pogostost uporabe trajnostnih prihodov na območje v daljšem časovnem obdobju. Prevladujoč način prihoda je še vedno z avtomobilom, čeprav so tudi podatki o trajnostnih prihodih s kolesom (12%) in peš (15%) že precej spodbudni. Ta dva načina prihodov sta tudi na sliki 12, ki kaže stanje na daljši rok, med tistimi, ki jih obiskovalci zatoka vsaj deloma uporabljajo. Po drugi strani pa kljub neposredni bližini železniške in avtobusne postaje uporaba javnega prometa ostaja skoraj povsem neuporabljena in je na ravni uporabe električnih vozil, ki v večjem številu na naš trg in v uporabo šele prihajajo.

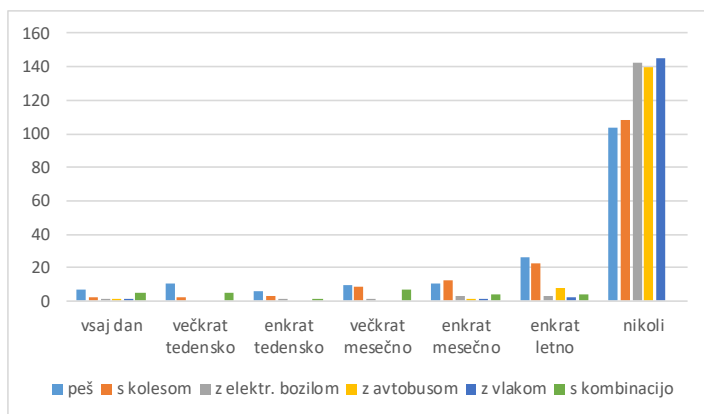
Na tej točki ne moremo mimo potovalnih navad in navezanosti prebivalcev Slovenije na uporabo osebnega avtomobila, kar smo izpostavili že med opisom problema v projektni prijavnici. Trajnostna mobilnost zahteva drugačen način razmišljanja in načrtovanja potovanj, ki smo ga skušali v tem projektu v največji meri spodbujati tudi z vsemi razpoložljivimi podatki o trajnostnih prihodih. Ker je Slovenija na tem področju še precej nerazvita, glede na načrte Ministrstva za infrastrukturo pa nas v naslednjih nekaj letih čaka zelo intenzivno uvajanje in spodbujanje trajnostne mobilnosti na vseh področjih za doseganje okoljskih oziroma podnebnih ciljev, smo s projektom pravzaprav dobili realen prerez trenutnega stanja. Slovenija je zaradi svoje majhnosti idealna za potovanja znotraj države z osebnim avtomobilom, saj radi rečemo, da smo v Sloveniji kjerkoli v ne več kot treh urah, kar je seveda za vsakogar zelo udobno in praktično. In seveda tudi železniška ali avtobusna linija v nek

določen kraj v vseh primerih ne odtehta nedeljskega daljšega spanja, če izpostavimo le banalen primer razloga, zakaj se nekdo za trajnostni prihod ne odloči.

Javni potniški promet v Sloveniji ni zadosti razvit niti za pokrivanje rednih potovalnih potreb prebivalstva (redna potovanja na delo, v šolo), in sicer tako infrastrukturno kot tudi z razpoložljivostjo linij. Za prostočasne prevoze v bolj oddaljene kraje, čeprav smo za območja v projektu izbirali tudi po kriteriju bližine mestnih ali turističnih središč, kjer so povezave z javnim prevozom vzpostavljene, je seveda problematično tudi pomanjkanje linij ob koncu tedna ali v času šolskih počitnic, ko so projektne aktivnosti potekale.

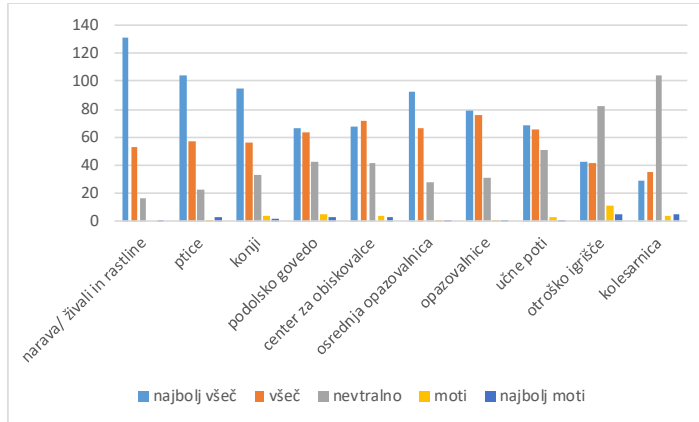


Slika 11: Način prihoda v NR Škocjanski zatok na dan anketiranja



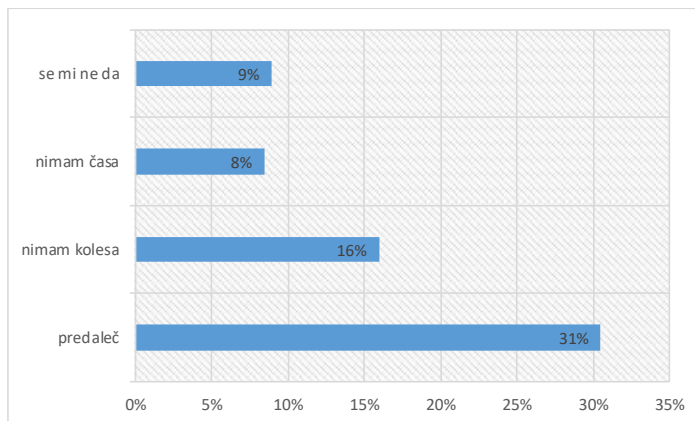
Slika 12: Pogostost uporabe trajnostnih prihodov v NR Škocjanski zatok

Čeprav je raziskava pokazala, da je kolesarnica zaenkrat še med tistimi infrastrukturnimi elementi naravnega rezervata, do katere je večina obiskovalcev razmeroma nevtralna (slika 13), pa je kar **15% vprašanih odgovorilo, da Škocjanski zatok večkrat obišejo s kolesom, odkar ga je mogoče varno prikleniti v kolesarnici**. Gre za pomemben prispevek projekta k pospeševanju trajnostne mobilnosti z vzpostavitvijo za to potrebne infrastrukture.



Slika 13: Všečnost posameznih naravnih in infrastrukturnih elementov NR Škocjanski zatok za obiskovalce

75% vprašanih je odgovorilo, da Škocjanskega zatoka zaradi nove kolesarnice ne obiše nič pogosteje, na sliki 14 pa prikazujemo razloge za tak odgovor.



Slika 14: Razlogi zakaj kljub kolesarnici del obiskovalcev v NR Škocjanski zatok ne prihaja pogosteje s kolesom

ZAKLJUČEK

V okviru projekta smo izvedli izobraževalno-promocijske aktivnosti in nove infrastrukturne rešitve z namenom prispevanja k **spremembi vedenja** ljudi pri obiskovanju narave. Spremembe vedenja smo spremljali pri udeležencih izletov, ki so izkazovali zelo pozitivne vedenjske namere, pri edini preverljivi obliki pa je bila dejanska sprememba vedenja dosežena le pri redkih, kar ne preseneča in kaže na to, da nas pri zagotavljanju trajnostne mobilnosti pri obiskovanju narave čaka še veliko dela. Do sprememb bo moralo priti tudi pri razpoložljivosti javnega prevoza, razvoju električne mobilnosti ter pri vsakodnevnih potovalnih navadah ljudi v smeri večje trajnostne naravnosti in razmišljanja. V projektu smo kljub temu dosegli pomembne rezultate in pozitivne premike, ki so povzeti v preglednici 2:

Naziv kazalnika	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Dosežena vrednost	Oznaka akcije
<i>Povečanje trajnostnih in zmanjšanje netrajnostnih prihodov obiskovalcev v NR Škocjanski zatok</i>	<i>Bo izmerjena v začetku projekta</i>	<i>20-25 % povečanje trajnostnih prihodov</i>	<i>15% povečanje prihodov s kolesi zaradi nove kolesarnice, bistveno večje povečanje peš prihodov v sep.17 (94%) v primerjavi z avtomobilskimi (44%) v primerjavi z avg.17</i>	<i>B.1, B.2, B.3, C</i>
<i>Delež pozitivnih vedenjskih sprememb in vedenjskih namer na področju trajnostnih prihodov na pristočasne dejavnosti v naravo med udeleženci projektnih aktivnosti</i>	<i>Nizka</i>	<i>Pri več kot 50% udeležencev pričakujemo vedenjske namere, pri 10-15 % pa dejanske spremembe vedenja</i>	<i>Pri več kot 50% udeležencev je bila izražena vedenjska namera, da bodo šli večkrat v naravo, pri 49% pa, da se bodo udeležili izletov na druga območja; 6% se je izletov dejansko udeležilo, v okviru akcije B.2 pa je 15% spremenilo vedenje in začelo pogosteje prihajati v NRŠZ s kolesom zaradi nove kolesarnice</i>	<i>B.1, B.2, B.3, C</i>
<i>Uresničevanje pozitivnih pobud s področja trajnostne mobilnosti</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>10 podanih pobud, glede na planske dokumente MO Koper pa naj bi bila dejanska vzpostavitev postaje za izposajo koles ob NR Škocjanski zatok zelo realna, ko pride do izvedbe projekta</i>	<i>B.3, D</i>

Preglednica 2: Načrtovani in doseženi kazalniki učinkov projekta Mobilni kot ptice

Prpravila:
mag. Nataša Šalaja, DOPPS
Vodja projekta

Ljubljana, november 2017