

La necessità di un approccio regionale e transfrontaliero nella pianificazione della mobilità

Analisi dei PUMS locali nei comuni sloveni

Luka Mladenovič

Istituto di pianificazione urbana della Repubblica di Slovenia (UIRS)

Sommario 1 Introduzione. – 2 Metodi. – 3 Risultati. – 4 Discussione.

1 Introduzione

Un Piano di Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS) è un piano di trasporto a livello locale che dovrebbe contenere una visione a lungo termine e sostenibile per le aree urbane. L'approccio di pianificazione, definito in diversi documenti di comunicazione e strategie, come il libro bianco *Roadmap to a Single European Transport Area* (European Commission 2011) e *Urban Mobility Package* (European Commission 2013) raccomanda lo sviluppo di PUMS per le aree urbane con più di 100.000 abitanti. Il successivo sviluppo del concetto di PUMS all'interno di diversi progetti finanziati dall'UE ha dimostrato, che l'approccio è utile su una vasta gamma di dimensioni delle aree urbane, dalle città (Plevnik 2019) alle regioni metropolitane (Chinellato, Morfoulaki 2019). Questo è stato particolarmente importante per la pianificazione dei trasporti in Slovenia, con solo due comuni cittadini più grandi di 100.000 abitanti ma più di 200 comuni locali più piccoli.

La definizione di area di pianificazione rimane impegnativa nel paesaggio amministrativo sloveno. Come menzionato, la Slovenia ha più di 200 comuni locali, che vanno da 350 a 267.000 abitanti. 11 di questi hanno uno status speciale, comune cittadino e rappresentano approssimativamente i centri delle regioni funzionali. Non ci sono regioni amministrative in Slovenia, solo statistiche. Quindi, la pianificazione dei trasporti avviene solo su questi due livelli: locale e nazionale.

Poiché il Paese è piuttosto piccolo e ha un forte centro nazionale a Lubiana, le regioni funzionali spesso si sovrappongono, molto spesso anche attraverso i confini nazionali. Questo sta diventando problematico soprattutto perché l'uso del trasporto pubblico è ancora in declino. Mentre l'amministrazione a livello nazionale è principalmente concentrata sul mantenimento e sul miglioramento della rete autostradale e sulla parziale manutenzione della rete ferroviaria, il trasporto pubblico è in declino. Questo è dovuto principalmente al fatto che, anche se è costantemente incluso nelle strategie e nei piani d'azione, specialmente per quanto riguarda l'integrazione dei servizi, non ci sono cambiamenti effettivi nel miglioramento del sistema.

Passi più grandi per una minore attenzione al trasporto motorizzato sono stati fatti a livello locale negli ultimi anni. Dal 2017 più di 80 comuni hanno sviluppato i loro PUMS locali, co-finanziati da vari bandi a livello nazionale o utilizzando le proprie fonti. Queste strategie si concentrano principalmente sulle sfide legate al trasporto riconosciute e affrontate a livello locale, ma guardano anche oltre i confini comunali.

Con questa prima generazione di PUMS in attuazione da tre o quattro anni, i benefici dell'approccio hanno cominciato a mostrarsi. D'altra parte, i rapporti sulle sfide e le limitazioni dell'uso solo locale dell'approccio dei PUMS hanno cominciato ad apparire. Sono iniziate le discussioni sul possibile cambiamento dell'approccio, attingendo alle esperienze internazionali e nazionali. I governi nazionali disegnano il contesto all'interno del quale le città sviluppano i loro PUMS, e questo porta ad una notevole diversità di approcci tra loro (May 2015). Negli ultimi anni sono stati fatti diversi tentativi di valutare o confrontare diverse politiche nazionali (Mozos-Blanco et al. 2018; Wołek 2018; Klímová, Pinho 2020), così come la loro influenza su diversi aspetti politici (Arsenio et al. 2016; Kiba-Janiak, Witkowski 2019; Pisoni et al. 2019; Rye, Wretstrand 2019). Pur concentrandosi sul livello locale, i trasporti a livello regionale e nazionale non sono stati precedentemente affrontati in Slovenia. Inoltre, la dimensione transfrontaliera della pianificazione dei trasporti non è stata considerata come una priorità a livello nazionale, anche se le esperienze in altre regioni transfrontaliere di successo (Perkmann 2003; Ryan, Wretstrand 2020; Vulevic, Castanho 2020) mostrano l'importanza e i potenziali benefici di sistemi di trasporto ben sviluppati.

Un'analisi delle esperienze e delle sfide della prima generazione di PUMS è stata condotta anche in Slovenia (Plevnik et al. 2020) nel tentativo di valutare il successo delle attività nazionali relative ai PUMS negli anni passati e di identificare le principali sfide che devono essere affrontate in futuro. Il documento è costruito sui risultati di questa analisi, concentrandosi in particolare sulla dimensione regionale della pianificazione e sulle sfide transfrontaliere.

2 Metodi

L'approccio alla raccolta dei dati all'interno dello studio è stato l'uso di interviste strutturate con domande aperte. Un'intervista strutturata è un approccio in cui un intervistatore pone una serie di domande relative all'argomento che sono state decise in anticipo (Rabionet 2011; Galletta 2013). L'intervista è pianificata e standardizzata, e ad ogni soggetto viene posta la stessa serie di domande. Le domande aperte permettono agli intervistati di esprimere la loro opinione intorno alla domanda principale e secondo la nostra esperienza le informazioni raccolte con questo metodo sono molto più ampie e orientate ai problemi rispetto al semplice sondaggio. Young (Young et al. 2018) sostiene che le interviste possono essere preferibili ad altri metodi per colmare le lacune di conoscenza, soprattutto se si indagano situazioni o comportamenti complessi.

Nella ricerca ci siamo concentrati su tre importanti gruppi di stakeholder, coinvolti nello sviluppo dei PUMS. Il gruppo più grande e la più importante fonte di informazioni sono stati i rappresentanti dei comuni che hanno sviluppato i loro PUMS negli ultimi anni. Abbiamo condotto un totale di venti interviste in questo gruppo. Il secondo gruppo erano i rappresentanti dei team di consultazione che hanno lavorato con i comuni durante il processo di sviluppo, dove sono state condotte dieci interviste. Il terzo gruppo era composto da rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture, che sono stati coinvolti nella preparazione e nell'attuazione del bando che ha fornito le risorse per lo sviluppo dei PUMS, ma anche i bandi successivi che hanno offerto l'opportunità di finanziare le misure incluse nei PUMS. Abbiamo condotto quattro interviste all'interno di questo gruppo. Questo ci ha dato una visione della complessità delle motivazioni e delle sfide che sono emerse come risultato delle interazioni di tutti e tre i gruppi di stakeholder. Un focus particolare sulla mobilità transfrontaliera è stato dedicato ai rappresentanti dei comuni della parte occidentale della Slovenia e alle aziende coinvolte nello sviluppo dei loro PUMS. In questo documento, le risposte di sei comuni e di due società di consulenza che rientrano in questo gruppo sono state coinvolte nell'analisi.

La struttura dell'intervista comprendeva domande che coprivano diversi argomenti. Alcuni argomenti sono stati rivolti a tutti e tre i

gruppi. Sono stati sviluppati ulteriori argomenti che erano rilevanti per i singoli gruppi [tab. 1]. Con il questionario si è cercato di raccogliere una visione approfondita delle attività passate, dello stato attuale dei PUMS nei comuni e di raccogliere il maggior numero di informazioni utili riguardo alle aspettative e ai bisogni per un ulteriore sviluppo del sistema di pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

Tabella 1 Argomenti trattati nelle interviste

	Municipalities	Consultancies	Ministry of infrastructure
Esperienze con il metodo PUMS e le linee guida	✓	✓	✓
Sostegno nazionale e regionale sulla mobilità sostenibile	✓	✓	✓
Opinione sulle fonti di finanziamento nazionali	✓	✓	
Coinvolgimento delle società di consulenza nell'implementazione dei PUMS	✓	✓	
Attuazione del PUMS e ruolo del PUMS nei comuni	✓		✓
Ruolo della pianificazione dei PUMS a livello nazionale			✓

All'interno del documento sono state analizzate e utilizzate soprattutto le risposte delle seguenti tre sezioni: Supporto nazionale e regionale sulla mobilità sostenibile, Attuazione dei PUMS e ruolo dei PUMS nei comuni e Ruolo della pianificazione MUS a livello nazionale. Un'attenzione particolare è stata rivolta alle regioni della Slovenia occidentale che confinano con l'Italia, affrontando specificamente le questioni di trasporto transfrontaliero.

I sei comuni coinvolti rappresentano un'intersezione di diverse dimensioni e tipologie di comuni che possiamo trovare in Slovenia, da quelli con carattere prevalentemente urbano a quelli rurali, da quelli centrali a quelli che circondano le città, da quelli situati direttamente sul confine nazionale a quelli situati nell'entroterra. Le dimensioni geografiche, così come il numero di abitanti nei comuni varia fino a 10 volte, per esempio da 6.000 abitanti (Šempeter-Vrtojba) a 50.000 (Koper) e tutto ciò che sta in mezzo. Pertanto, le risposte fornite dagli intervistati offrono una visione delle sfide trovate anche in altri comuni del Paese.

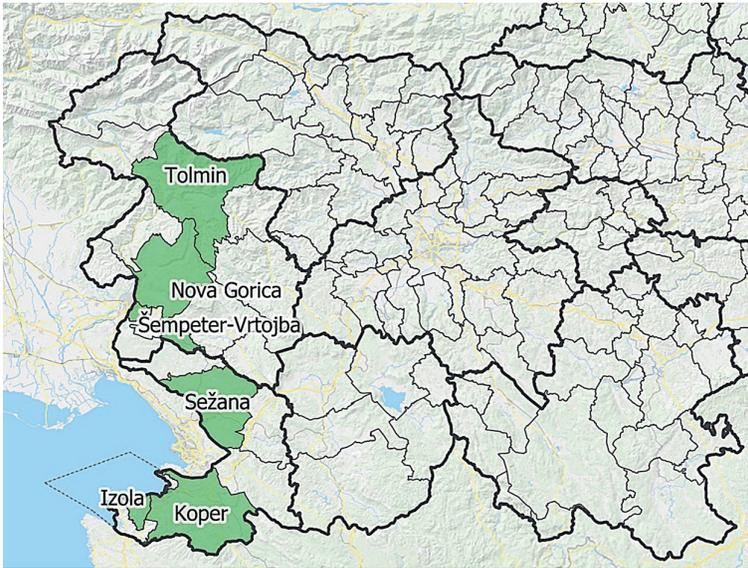


Figura 1 Comuni coinvolti nelle interviste (fonte: UIRS, Simon Koblar)

3 Risultati

Lo studio ha cercato di raccogliere le esperienze e identificare le sfide con l'approccio dei PUMS nei comuni durante e dopo lo sviluppo della prima generazione di PUMS. I risultati a livello generale mostrano che c'è una generale esperienza positiva con l'approccio dei PUMS. Il focus delle strategie era sulle sfide locali e sulle misure che potevano essere affrontate a livello locale. Pertanto, la maggior parte delle strategie includeva misure per gli spostamenti a piedi e in bicicletta e progetti su piccola scala. Misure semplici e accettabili dal pubblico hanno dominato la prima generazione di PUMS. Gli intervistati hanno riferito la mancanza di supporto politico per progetti più ambiziosi, che sarebbero anche in grado di ottenere maggiori cambiamenti nel sistema dei trasporti.

Il finanziamento dello sviluppo dei PUMS e delle misure è stato identificato come il motore principale per iniziare le attività. D'altra parte, il finanziamento è stato identificato come una sfida importante. Negli ultimi anni ci sono più finanziamenti disponibili da varie fonti europee e nazionali per le misure di mobilità. Ma questi finanziamenti sono dispersi, in parte imprevedibili e scarsamente coordinati. Concentrarsi sul livello locale spesso si traduce in opportunità mancate di sinergie tra progetti diversi o progetti simili che si svolgono in comuni vicini.

In generale, c'è stato un basso supporto per lo sviluppo legalmente richiesto dei PUMS nei comuni e l'approccio di mantenere lo sviluppo dei PUMS come un'iniziativa che è supportata dal co-finanziamento è stato concordato dalla maggior parte degli intervistati. Alcuni intervistati hanno considerato la dimensione o il tipo di comuni come un possibile criterio, in modo che i comuni più grandi o più urbani siano tenuti a sviluppare un PUMS. Ma c'era un accordo generale sul fatto che l'approccio attuale, in cui i comuni sono incoraggiati a sviluppare un PUMS, fosse appropriato.

La definizione dell'area di pianificazione o di una scala di PUMS è stato un argomento riportato come impegnativo da diversi intervistati. La prima generazione di PUMS è stata preparata dai singoli comuni e dovrebbe coprire l'intera area comunale. Alcuni comuni più grandi, come Nova Gorica o Capodistria, sono composti da diverse città o insediamenti con aree prevalentemente urbane (centrali), così come parti suburbane e rurali (circostanti). Queste aree fanno parte di un sistema di trasporto comune, ma affrontano sfide specifiche e molto diverse. D'altra parte, le aree urbane a volte si fondono, anche se si trovano in comuni diversi. Un esempio è l'area urbana della città di Nova Gorica e la città di Šempeter, che fa parte del comune di Šempeter-Vrtojba. Nova Gorica e Šempeter condividono anche un comune sistema di autobus locali.

La situazione diventa ancora più complessa guardando una regione più ampia, con uno o due comuni centrali circondati da una serie di comuni circostanti ma interconnessi. Allargando ulteriormente lo sguardo, all'interno dell'area del progetto CROSSMOBY osservata c'è anche un confine nazionale coinvolto. E la cooperazione funzionale nelle regioni di Gorizia-Nova Gorica e Koper-Trieste si sta rafforzando ogni anno dopo la rimozione del confine fisico.

Sono state riportate anche le sfide legate alle dimensioni dei comuni, specialmente nel caso dei comuni più piccoli con amministrazioni più deboli. I piccoli comuni hanno meno autorità sulle infrastrutture di importanza nazionale, ma anche meno accesso al processo decisionale per quanto riguarda la rete regionale di autobus, il sistema ferroviario e le strade nazionali. Non tutti i comuni hanno un accesso uguale o diretto ai ministeri e alle istituzioni di livello nazionale quando si affrontano le sfide locali relative alle infrastrutture di livello nazionale. Pertanto, molti partecipanti alle interviste erano consapevoli che la cooperazione tra diversi comuni più piccoli potrebbe migliorare la loro posizione e l'accesso all'amministrazione nazionale.

Concentrandosi sul coordinamento intercomunale e sul livello regionale, è stato chiaramente espresso il bisogno di cooperazione tra comuni vicini. I comuni più piccoli con un'amministrazione locale più debole hanno espresso la necessità di una cooperazione più forte, soprattutto perché il loro sistema di trasporto è strettamente correlato

ai comuni più grandi e più urbani, che rappresentano il centro delle regioni funzionali. Ma anche i comuni centrali sostengono questo approccio, dato che nella maggior parte dei casi la maggior parte dei pendolari giornalieri proviene dai comuni vicini.

Ci sono naturalmente delle sfide specifiche legate a questa cooperazione. Poiché la Slovenia non ha regioni amministrative, non ci sono autorità regionali con un ruolo di pianificazione e gestione assegnato. Negli ultimi anni ci sono alcuni esempi di dipartimenti amministrativi o servizi, che sono forniti in cooperazione tra due o più comuni (come i vigili urbani, i dipartimenti legali o anche i dipartimenti di pianificazione territoriale). Questo tipo di cooperazione ha cominciato a svilupparsi per i servizi nelle piccole comunità locali, che non richiedono un impegno a tempo pieno del personale. Negli ultimi anni si è esteso anche alle amministrazioni locali più grandi, soprattutto perché tale cooperazione è sostenuta finanziariamente dal livello nazionale. Ma nessun caso simile è stato riportato per i dipartimenti di pianificazione dei trasporti dei comuni intervistati.

Se si allarga ancora di più al livello di pianificazione dei trasporti transfrontalieri, le sfide sopra descritte relative alla mancanza di un livello di pianificazione e di strumenti diventano solo più grandi. Le strategie a livello nazionale forniscono una connettività transfrontaliera di base, ma con la massima attenzione alle infrastrutture stradali. I collegamenti ferroviari per passeggeri con l'Italia sono stati persi per diversi anni, e solo di recente sono stati ristabiliti attraverso il progetto CROSSMOBY. I collegamenti commerciali in autobus e i servizi navetta tra le principali città e gli aeroporti sono emersi come risposta ai servizi pubblici mancanti.

Ma le comunità locali nelle zone di confine hanno preso l'iniziativa e hanno spinto un alto livello di ingegnosità nell'affrontare le sfide dei servizi di mobilità transfrontaliera mancanti. Molti comuni sono coinvolti in vari progetti finanziati dall'UE sulla mobilità sostenibile, molti dei quali sviluppano servizi e prodotti innovativi. Il livello di coinvolgimento varia tra i comuni e non è direttamente correlato alle dimensioni del comune o dell'amministrazione. A volte i singoli dipendenti impegnati e ben informati possono avere un'influenza significativa sul numero di progetti in corso e sui fondi stanziati per la loro attuazione.

La maggior parte dei progetti si concentra su modalità e servizi, che sono in autorità dei comuni locali, quindi camminare, andare in bicicletta e in alcuni casi il trasporto pubblico. Diversi progetti si sono anche concentrati sullo sviluppo di studi di esperti, costruzioni finanziarie o approcci di coinvolgimento dei cittadini per lo sviluppo di progetti più grandi, come la creazione di collegamenti ferroviari mancanti o servizi di autobus.

I rappresentanti dei comuni hanno riferito la consapevolezza che questo approccio ha anche diversi svantaggi. Le iniziative sono spes-

so disperse e non coordinate. Molto spesso diverse iniziative simili si svolgono in comuni vicini, senza che ciascuno di essi sia consapevole di una possibile cooperazione. Si perde anche l'effetto sinergico di diverse attività, poiché ogni comune sta comunicando il proprio servizio in linea con i requisiti del singolo progetto, senza prendere in considerazione le possibili interazioni e la comunicazione combinata di tutti i progetti e le attività in corso.

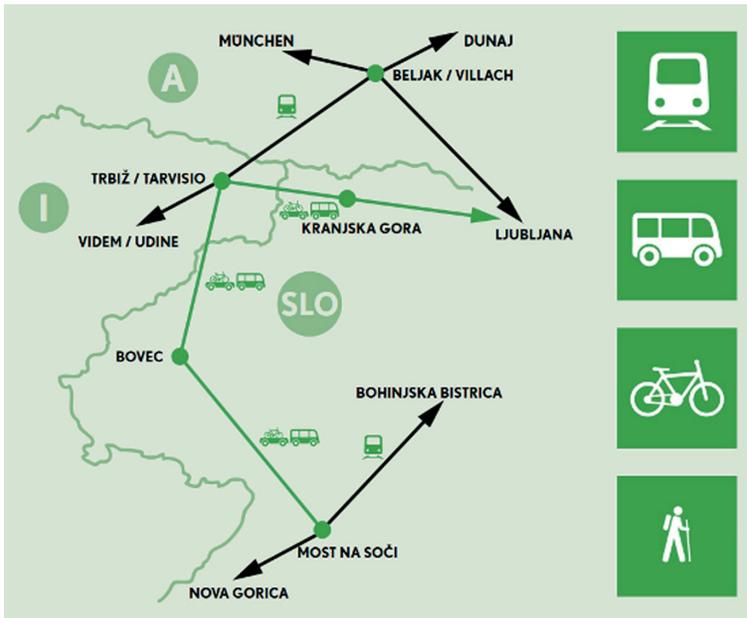


Figura 2 Discovering Julian Alps, un'iniziativa all'interno del progetto CROSSMOBY sta fornendo ulteriori opzioni di mobilità stagionale regionale e transfrontaliera (fonte: www.prc.si/novice/nova-sezonska-avtobusna-povezava)

Poiché la mobilità sostenibile sta diventando più importante e sono disponibili più risorse finanziarie sia da fonti nazionali che comunitarie, sta diventando ovvio che tale approccio è inefficiente.

Sta diventando ovvio anche il bisogno di un più forte coinvolgimento a livello nazionale. I comuni possono sviluppare attività pilota e testare approcci innovativi, ma non sono in grado di comunicare le loro esperienze e sviluppare un approccio sistematico che garantirebbe l'implementazione di tali servizi anche in altri comuni simili.

Inoltre giocano solo un ruolo minore nel fornire infrastrutture e servizi adeguati per la mobilità transfrontaliera. Nelle interviste è stato chiaramente espresso che i rappresentanti dei comuni sono consapevoli dei limiti dell'approccio attuale e per lo più vedono la neces-

sità di un più forte coordinamento regionale, che sarebbe sostenuto e coordinato dall'amministrazione nazionale, che sosterebbe anche la pianificazione MUS.

4 Discussione

La prima generazione di PUMS in Slovenia ha iniziato a cambiare l'approccio di pianificazione a livello locale, spostando l'attenzione da una pianificazione esclusivamente orientata alle auto a un approccio più equilibrato. Poiché in precedenza c'era poca o nessuna esperienza di pianificazione strategica dei trasporti a livello locale, si sono aperte diverse questioni, specialmente per quanto riguarda la pianificazione a livello regionale e nazionale. Con questa esperienza, diversi possibili benefici dell'approccio di pianificazione regionale sono diventati ovvi: affrontare le sfide di trasporto dei viaggi completi dei pendolari quotidiani, un migliore coordinamento dei finanziamenti disponibili e trovare sinergie tra i progetti, un migliore accesso alle agenzie nazionali e ai fornitori di servizi, una migliore disponibilità di conoscenze specializzate sui temi legati ai trasporti, ecc.

L'approccio a livello regionale per la pianificazione dei PUMS è stato precedentemente testato in Slovenia diverse volte, anche già all'interno dell'area di studio della regione transfrontaliera di Gorizia (Mladenovič et al. 2015). Le sfide identificate dall'esperienza di tale approccio in Slovenia sono la mancanza di un livello amministrativo regionale che coordini lo sviluppo e abbia l'autorità di implementare i PUMS e le singole misure, una strategia nazionale attualmente poco definita per lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare il trasporto pubblico, che sosterebbe la mobilità regionale e soprattutto transfrontaliera. Il messaggio generale su questo argomento è che la pianificazione a livello locale è riconosciuta come importante, ma ha un'efficienza limitata senza il supporto del livello regionale e nazionale.

Questo potrebbe essere migliorato in futuro, dato che il Ministero delle Infrastrutture è attualmente nel processo di sviluppo di una legge nazionale dedicata alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile. Le decisioni sui requisiti legali all'interno della nuova legislazione non sono chiare mentre questo documento è in preparazione. Ma la prima generazione di PUMS in Slovenia non è stata sviluppata come risultato di requisiti legali. È stata un'opportunità finanziaria per l'investimento in progetti di trasporto che ha convinto più di 70 comunità locali ad aderire.

L'ultima sezione del sondaggio si è concentrata sulle aspettative delle comunità locali riguardo al supporto da parte del livello nazionale. La maggioranza degli intervistati si è opposta allo sviluppo legalmente richiesto dei PUMS, ma ha sostenuto una maggiore attenzione

allo sviluppo delle capacità, alla sensibilizzazione e al coordinamento tra le diverse parti interessate. La nuova legislazione affronterà anche la pianificazione dei PUMS a livello regionale e nazionale. Così facendo, si spera di contribuire a un ulteriore sviluppo del concetto, che sta mostrando risultati buoni ma limitati a livello locale.

Ringraziamenti

Questo documento è stato prodotto con il supporto finanziario del progetto CROSSMOBY (Cross-border integrated transport planning and intermodal passenger transport services), un progetto strategico del programma Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020.

Bibliografia

- Arsenio, E.; Martens, K.; Di Ciommo, F. (2016). «Sustainable Urban Mobility Plans: Bridging Climate Change and Equity Targets?». *Research in Transportation Economics*, 55, 30-9. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2016.04.008>.
- Chinellato, M.; Morfoulaki, M. (2019) *Sustainable Urban Mobility Planning in Metropolitan Regions. Topic guide*. European Commission. https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Topic_Guides/sump_metropolitan_region_guide_v2.pdf.
- European Commission (2011). *Mobility and Transport – European Commission Mobility and Transport*. European Commission. https://ec.europa.eu/transport/themes/european-strategies/white-paper-2011_en.
- European Commission (2013). *Mobility and Transport – European Commission Mobility and Transport*. European Commission. https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-package_en.
- Galletta, A. (2013). *Mastering the Semi-Structured Interview and Beyond: From Research Design to Analysis and Publication*. New York; London: New York University Press.
- Kiba-Janiak, M.; Witkowski, J. (2019). «Sustainable Urban Mobility Plans: How Do They Work?». *Sustainability*, 11(17), 4605. <https://doi.org/10.3390/su11174605>.
- Klímová, A.; Pinho, P. (2020). «National Policies and Municipal Practices: A Comparative Study of Czech and Portuguese Urban Mobility Plans». *Case Studies on Transport Policy*, 8(4), 1247-55. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.08.005>.
- May, A.D. (2015). «Encouraging Good Practice in the Development of Sustainable Urban Mobility Plans». *Case Studies on Transport Policy*, 3(1), 3-11. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2014.09.001>
- Mladenovič, L.; Plevnik, A.; Balant, M.; Gantar, D. (2015). *Vizija optimalno povzane regije: celostna prometna strategija Čezmejne goriške regije: skupna strategija za območje občin Mestna občina Nova Gorica, Šempeter – Vrtojba*,

- Renče – Vogrsko, Miren – Kostanjevica, Kanal ob Soči, Brda ter Gorica. Urbanistični inštitut Republike Slovenije.
- Mozos-Blanco, M.Á.; Pozo-Menéndez, E.; Arce-Ruiz, R.; Baucells-Aletà, N. (2018). «The Way to Sustainable Mobility. A Comparative Analysis of Sustainable Mobility Plans in Spain». *Transport Policy*, 72, 45-54. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.07.001>.
- Perkmann, M. (2003). «Cross-Border Regions in Europe: Significance and Drivers of Regional Cross-Border Co-Operation». *European Urban and Regional Studies*, 10(2), 153-71. <https://doi.org/10.1177/0969776403010002004>.
- Pisoni, E.; Christidis, P.; Thunis, P.; Trombetti, M. (2019). «Evaluating the impact of «Sustainable Urban Mobility Plans» on Urban Background Air Quality». *Journal of Environmental Management*, 231, 249-55. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2018.10.039>.
- Plevnik, A. (2019). *Adopting the SUMP Approach for Small and Mid-Sized Cities*.
- Plevnik, A.; Mladenovič, L.; Balant, M.; Hudoklin, A. (2020). *Analiza stanja Celostnega prometnega načrtovanja na lokalni ravni*.
- Rabionet, S.E. (2011). «How I Learned to Design and Conduct Semi-structured Interviews: An Ongoing and Continuous Journey». *The Qualitative Report*, 16(2), 563-6. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2011.1070>.
- Ryan, J.; Wretstrand, A. (2020). «Improving Coherence in a Cross-Border Public Transport System: Lessons from the Greater Copenhagen Region». *Sustainability*, 12(15), 6208. <https://doi.org/10.3390/su12156208>.
- Rye, T.; Wretstrand, A. (2019). «Swedish and Scottish National Transport Policy and Spend: A Social Equity Analysis». *Sustainability*, 11(7), 1894. <https://doi.org/10.3390/su11071894>.
- Vulevic, A.; Castanho, R.A. (2020). «Accessibility Dynamics and Regional Cross-Border Cooperation (CBC) Perspectives in the Portuguese-Spanish Borderland». *Sustainability*, 12(5), 1978. <https://doi.org/10.3390/su12051978>.
- Wołek, M. (2018). «Sustainable Mobility Planning in Poland». *Transport Economics and Logistics*, 76, 13-22. <https://doi.org/10.26881/etl.2018.76.01>.
- Young, J.C.; Rose, D.C.; Mumby, H.S.; Benitez-Capistros, F.; Derrick, C.J.; Finch, T. et al. (2018). «A Methodological Guide to Using and Reporting on Interviews in Conservation Science Research». *Methods in Ecology and Evolution*, 9(1), 10-19. <https://doi.org/10.1111/2041-210X.12828>.

