

# Potreba po regionalnem in čezmejnem pristopu k načrtovanju mobilnosti

## Analiza lokalnih načrtov za trajnostno mobilnost v slovenskih občinah

Luka Mladenovič

Urbanistični inštitut Republike Slovenije (UIRS)

**Pregled vsebine** 1 Uvod. – 2 Metodologija. – 3 Rezultati. – 4 Razprava.

### 1 Uvod

Celostna prometna strategija (CPS) v mestih je načrt transporta na lokalni ravni, ki bi moral vsebovati dolgoročno in trajnostno vizijo urbanih območij. Pristop načrtovanja, ki ga opredeljuje več sporočil in strategij, kot sta na primer Bela knjiga - *Načrt za enotni evropski prometni prostor* (European Commission 2011) in Sveženj EU za mobilnost v mestih (European Commission 2013), temelji na razvoju CPS-jev za urbana območja z več kot 100.000 prebivalci. Kasnejši razvoj koncepta CPS v sklopu več evropskih projektov je pokazal, da je pristop uporaben na širšem območju urbanih površin, ki vključujejo mesta (Plevnik 2019) in širše poseljene velemestne regije (Chinellato, Morfoulaki 2019). To je še posebej pomembno za načrtovanje prometa v Sloveniji, saj imata le dve mestni občini več kot 100.000 prebivalcev in več kot 200 občin manjše število prebivalcev.

Opredelitev območja načrtovanja ostaja izziv v slovenskem upravnem okolju. Kot smo že omenili, ima Slovenija več kot 200 lokalnih občin, ki imajo od 350 do 267.000 prebivalcev. 11 jih ima poseben status mestne občine in predstavljajo središča funkcionalnih regij. V Sloveniji obstajajo le statistične regije in ni upravnih regij, zato poteka načrtovanje prometa samo na dveh ravneh: lokalni in državni. Ker je država precej majhna in je Ljubljana močno nacionalno središče, se funkcionalne regije pogosto prekrivajo ali segajo čez državne meje. To postaja problematično, zlasti ker uporaba javnega prevoza še vedno upada. Medtem ko je uprava na nacionalni ravni večinoma osredotočena na vzdrževanje in nadgradnjo avtocestnega omrežja in delno vzdrževanje železniškega prometa, javni prevoz upada. To je predvsem posledica tega, da kljub nenehnemu vključevanju v strategije in akcijske načrte, zlasti glede integracije storitev, v praksi ne prihaja do dejanskih sprememb. V zadnjih letih so se na lokalni ravni trudili posvetiti manj pozornosti motoriziranemu prevozu. Od leta 2017 je več kot 80 občin razvilo svoje lokalne CPS-je, ki so jih sofinancirali z razpisi na nacionalni ravni ali iz lastnih virov. Tej načrti se večinoma osredotočajo na izzive, vezane na promet, ki so jih prepoznali in obravnavali na lokalni ravni in ki hkrati segajo tudi na območja izven občin.

S prvo generacijo CPS-jev, ki se izvajajo že tri do štiri leta, so se začele kazati prednosti takšnega pristopa. Po drugi strani pa so se začela pojavljati poročila o izzivih in omejitvah rabe planov, ki so omejeni izključno na lokalno raven. Na podlagi mednarodnih in nacionalnih izkušenj so se začele razprave o možnosti spremembe takega pristopa. Nacionalne vlade oblikujejo okvirje, znotraj katerih mesta razvijajo svoje CPS-je, kar vodi do precejšnjih razlik med posamičnimi načrti (May 2015). V zadnjih letih je bilo narejenih več poskusov, da bi ovrednotili ali primerjali različne nacionalne politike (Mozos-Blanco in sod. 2018; Wołek 2018; Klímová, Pinho 2020) in njihov vpliv na različne vidike politike (Arsenio in sod. 2016; Kiba-Janiak, Witkowski 2019; Pisoni in sod. 2019; Rye, Wretstrand 2019). V Sloveniji smo se osredotočali na lokalno raven in nismo obravnavali prevozov na regionalni in nacionalni ravni. Tudi čezmejna razsežnost načrtovanja prometa ni bila obravnavana kot prednostna naloga na nacionalni ravni, čeprav izkušnje v drugih uspešnih čezmejnih regijah (Perkmann, 2003; Ryan in Wretstrand, 2020; Vulevic in Castanho, 2020) kažejo na pomen in potencialne prednosti dobro razvitih prometnih sistemov.

Tudi v Sloveniji smo izvedli analizo izkušenj in izzivov prve generacije CPS-jev (Plevnik in sod. 2020) z namenom, da ocenimo uspešnost dejavnosti, ki so bile povezane s celostnim načrtovanjem prometa na nacionalni ravni v preteklih letih in da prepoznamo glavne izzive, s katerimi se bo treba soočiti v prihodnosti. Prispevek temelji na rezultatih te analize, s posebnim poudarkom na regionalni razsežnosti načrtovanja in na čezmejnih izzivih.

## 2 Metodologija

Za pričujočo študijo smo prepoznali kot najprimernejšo metodo zbiranja podatkov strukturirani intervju z vprašanji odprtega tipa. Gre za metodo pri kateri sprašujemo po vnaprej določenih vprašanih vezanih na specifično tematiko (Rabionet 2011; Galletta 2013). Intervju je načrtovan in standardiziran, pri čemer vsak intervjuvanec dobi enak nabor vprašanj. Vprašanja odprtega tipa intervjuvancem omogočajo, da izrazijo svoje mnenje o glavnem vprašanju in po naših izkušnjah so informacije, zbrane s to metodo, veliko bolj obsežne in usmerjene k reševanju problemov v primerjavi z navadno anketo. Young (Young in sod. 2018) trdi, da so lahko intervjuji boljši od drugih metod, ker zapolnijo vrzeli v znanju, zlasti če preiskujemo kompleksne situacije ali vedenja.

V raziskavi smo se osredotočili na tri pomembne skupine deležnikov, ki sodelujejo pri razvoju CPS-jev. Največja skupina in najpomembnejši vir informacij so bili predstavniki občin, ki so v zadnjih letih razvile CPS-je. V tej skupini smo opravili skupno dvajset intervjujev. Druga skupina so bili predstavniki svetovalnih organizacij, ki so v razvojnem procesu sodelovale z občinami. S temi so opravili deset intervjujev. Tretja skupina so bili predstavniki Ministrstva za infrastrukturo, ki so sodelovali pri pripravi in izvedbi razpisov za pridobivanje sredstev, namenjenih razvoju CPS-jev in financiranju ukrepov, ki so vključeni v njih. V tej skupini smo opravili štiri intervjuje. To nam je dalo vpogled v kompleksnost interesov in izzivov, ki so se pojavili med interakcijo vseh treh skupin deležnikov. Dali smo poseben poudarek na čezmejno mobilnost pri intervjuvanju predstavnikov občin v zahodnem delu Slovenije in organizacijam, ki sodelujejo pri razvoju njihovih CPS-jev. V ta prispevek smo vključili in analizirali intervjuje šestih občin in dveh svetovalnih organizacij, ki sodijo v to skupino.

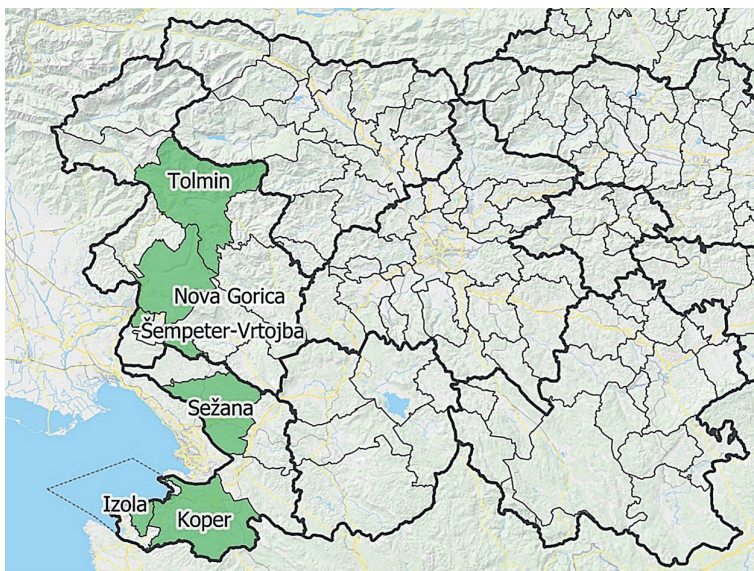
Intervju je strukturiran tako, da obsega vprašanja, ki se vežejo na več tematskih sklopov. Nekatere tematske sklope smo naslovlili na vse tri skupine. Pojavile so se tudi dodatne teme, ki so bile pomembne za posamezne skupine [tab. 1]. Z intervjujem smo poskušali pridobiti temeljit vpogled v pretekle dejavnosti in v trenutno stanje CPS-jev v občinah ter zbrati čim več koristnih informacij o pričakovanih in potrebah po nadaljnjem razvoju sistema trajnostnega načrtovanja mobilnosti v mestih.

**Tabela 1** Teme, obravnavane v intervjuju

	<b>Občine</b>	<b>Svetovalne organizacije</b>	<b>Ministrstvo za infrastrukturo</b>
Izkušnje s CPS metodologijo in smernicami	✓	✓	✓
Državna in regionalna podpora trajnostni mobilnosti	✓	✓	✓
Mnenje o državnih virih financiranja	✓	✓	
Vključevanje posvetovalnih skupin pri izvajanju CPS-jev	✓	✓	
Izvajanje CPS-jev in njihova vloga v občinah	✓		✓
Vloga CPS-jev pri načrtovanju na nacionalni ravni			✓

V prispevku smo analizirali in uporabili večinoma odgovore iz naslednjih treh tematskih sklopov: državna in regionalna podpora trajnostni mobilnosti, izvajanje CPS-jev in njihova vloga v občinah ter vloga CPS-jev pri načrtovanju na nacionalni ravni. Poseben poudarek smo namenili zahodnim slovenskim regijam, ki mejijo na Italijo, predvsem problematiki čezmejnega prometa.

Vzorec šestih občin, ki so bile vključene, je reprezentativen, saj predstavlja različne velikosti in tipe občin, ki jih najdemo v Sloveniji: od tistih s pretežno mestnim ali podeželskim značajem, od mestnih središč do širšega urbanega okolja neposredno na državni meji ali zaledju. Površina občin in število prebivalcev nihata tudi z desetkratno razliko; na primer od najmanj 6.000 (Šempeter-Vrtojba) do največ 50.000 (Koper) prebivalcev. Zato odgovori intervjuvancev ponujajo vpogled v izzive, ki se pojavljajo tudi v drugih občinah po državi.



Slika 1 Občine, vključene v intervjuje (Vir: UIRS, Simon Koblar)

### 3 Rezultati

Pričujoča študija je skušala zbrati izkušnje in prepoznati izzive vezane na pristop načrtovanja mobilnosti preko CPS-jev v občinah med in po razvoju prve generacije takih planov. Na splošno rezultati kažejo, da raba takega pristopa prinaša pozitivne učinke. Prva generacija CPS-jev se je osredotočala na izzive in ukrepe, ki jih je mogoče obravnavati na lokalni ravni. Zato je večina strategij vključevala ukrepe namenjene pešcem, kolesarjem in projektom manjšega obsega, kot so preprosti in javno sprejemljivi ukrepi, ki so prevladovali v prvi generaciji CPS-jev. Intervjuvanci so poročali o pomanjkanju politične podpore ambicioznejšemu projektu, ki bi lahko dosegel tudi večje spremembe v prometnem sistemu.

Kot glavno gonilo za začetek aktivnosti so izpostavili financiranje razvoja CPS-jev in ukrepov, ki so v njih predvideni. Hkrati pa so financiranje opredelili kot pomemben izziv. V zadnjih letih je na voljo večja količina sredstev iz različnih evropskih in nacionalnih virov namenjenih financiranju ukrepov za izboljšanje mobilnosti. Toda to financiranje je razpršeno, delno nepredvidljivo in slabo usklajeno. Osredotočenost na lokalno raven se pogosto kaže v zamujenih priložnostih za povezovanje med različnimi projekti ali podobnimi projekti, ki potekajo v sosednjih občinah.

Na splošno je prišla na dan šibka podpora za zakonsko obvešni razvoj CPS-jev v občinah in večina vprašanih se je strinjala, da naj ostanejo CPS-ji pobuda, ki jo bodo podpirali s sofinanciranjem. Nekateri intervjuvanci so menili, da bi lahko velikost ali vrsta občine služila kot merilo, tako da bi morale večje ali bolj urbane občine razviti CPS. Kljub temu je prevladalo splošno mnenje, da je primeren sedanji pristop, ki spodbuja občine, da razvijejo lastni načrt za trajnostni razvoj.

Več intervjuvancev je izrazilo mnenje, da je opredelitev obsega CPS in območja, ki bo vključeno v načrtovanje, zahtevna tema. Posamezne občine so pripravile prvo generacijo CPS-jev, ki bi morali zajemati celotno površino občine. Nekatero večje občine, kot sta Nova Gorica ali Koper, sestavlja več krajev ali naselij s pretežno mestnimi (centralnimi) območji ter primestnimi in podeželskimi (obkrožajočimi) okoliši. Ta območja so del enega prometnega sistema, vendar se vsako od njih sooča s posebnimi in zelo različnimi izzivi. Po drugi strani se poseljena območja včasih združijo, tudi če se nahajajo v različnih občinah. Tak primer je urbano območje mestne občine Nova Gorica in mesta Šempeter, ki je del občine Šempeter-Vrtojba. Zato imata Nova Gorica in Šempeter celo skupni lokalni avtobusni javni promet.

Razmere postanejo še bolj zapletene, če v planiranje vključimo širše območje z eno ali dvema mestnima občinama, obdanima z vrsto manjših in med seboj povezanih občin. Če pa pogledamo še širše in zajamemo celotno območje, ki je vključeno v projekt CrossMoby, teče po njem tudi državna meja. In odkar so odstranili fizično mejo je funkcionalno sodelovanje med Gorico in Novo Gorico ter Kopro in Trstom vsako leto močnejše.

Intervjuvanci so izpostavili tudi izzive, povezane z velikostjo občin, zlasti v primeru manjših občin s šibkejšimi upravami. Majhne občine imajo manjšo pristojnost nad infrastrukturo državnega pomena in posledično tudi manjšo možnost odločanja glede avtobusnega omrežja, železniškega sistema in državnih cest na svojem ozemlju. Vse občine nimajo enakega ali neposrednega dostopa do ministrstev in institucij na nacionalni ravni pri reševanju lokalnih izzivov, povezanih z državno infrastrukturo. Zato so se številni intervjuvanci zavedali, da lahko sodelovanje med več manjšimi občinami izboljša njihov položaj in dostop do oblasti na nacionalni ravni.

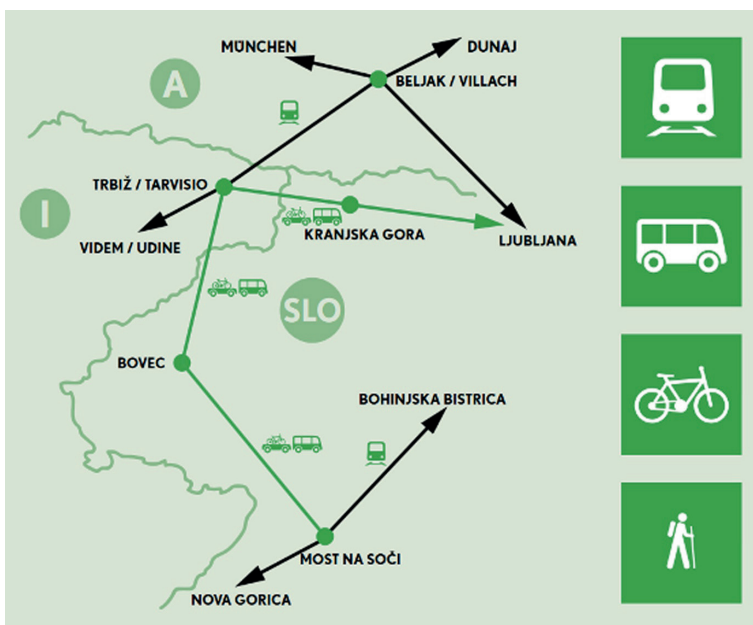
Ko smo obdelali temo medobčinskega usklajevanja in regionalne ravni, so intervjuvanci jasno izrazili potrebo po sodelovanju med sosednjimi občinami. Predvsem manjše občine s šibkejšo lokalno upravo so izrazile potrebo po tesnejšem povezovanju, zlasti ker je njihov prometni sistem povezan z večjimi in bolj urbaniziranimi občinami, ki predstavljajo središče funkcionalnih regij. Istočasno tudi večje občine podpirajo tak pristop, saj je velik delež dnevnih migrantov, ki prihaja vanje, ravno iz sosednjih občin.

S tako obliko sodelovanja so seveda povezani posebni izzivi. Ker Slovenija nima upravnih regij, nima tudi oblasti na regionalni ravni, ki bi bila uradno določena za načrtovanje in upravljanje. V zadnjih letih lahko navedemo nekaj primerov upravnih oddelkov ali služb, ki delujejo v sodelovanju med dvema ali več občinami (na primer mestni redarji, pravni oddelki ali celo oddelki za prostorsko načrtovanje). Tovrstno sodelovanje se je začelo razvijati za storitve v majhnih občinah, saj ne zahteva celotnega delovnega časa zaposlenega. V zadnjih letih se je taka praksa razširila tudi na večje lokalne uprave, zlasti zato, ker takšno sodelovanje finančno podpirajo na nacionalni ravni. Toda intervjuvanci so poročali, da na oddelkih za načrtovanje prometa v njihovih občinah do sedaj ni bilo medobčinskega sodelovanja.

Če pogledamo širše, na raven čezmejnega prometnega načrtovanja, se zgoraj opisani izzivi o manjkajoči ravni načrtovanja in orodij le stopnjujejo. Strategije na nacionalni ravni sicer zagotavljajo osnovno čezmejno povezovanje, vendar z največjim poudarkom na cestni infrastrukturi. Potniške železniške povezave z Italijo so se pretrgale že pred leti in so bile šele pred kratkim ponovno vzpostavljene s projektom CrossMoby. Zaradi pomanjkanja javnih storitev so se pojavile komercialne avtobusne linije in prevozne storitve med večjimi mesti in letališči.

Toda lokalne skupnosti so na obmejnih območjih prevzele pobudo in pokazale veliko mero iznajdljivosti pri reševanju izzivov, ki jih je prineslo pomanjkanje storitev čezmejne mobilnosti. Številne občine so vključene v različne projekte trajnostne mobilnosti, ki jih financira EU, mnoge pa razvijajo inovativne storitve in izdelke. Stopnja vključenosti se med občinami razlikuje in ni neposredno povezana na velikost občine ali občinske uprave. Včasih lahko angažirani in dobro obveščeni posamezni zaposleni pomembno vplivajo na število tekočih projektov in sredstev, zagotovljenih za njihovo izvedbo. Večina projektov se osredotoča na načine in storitve, ki so v pristojnosti lokalnih občin, torej pešpoti, kolesarske steze in v nekaterih primerih javni prevoz. Številni projekti so bili usmerjeni v razvoj strokovnih študij, finančnih konstrukcij ali pristopov za vključevanje državljanov pri razvijanju večjih projektov, kot je vzpostavitev manjkajočih železniških ali avtobusnih povezav.

Predstavniki občin so bili mnenja, da ima tak pristop tudi več slabosti. Pobude so pogosto razpršene in neusklajene. Pogosto se dogaja, da v sosednjih občinah vzporedno izvajajo več podobnih pobud, ne da bi vedeli drug za drugega in tako omogočili morebitno sodelovanje. Izgubi se tudi sinergijski učinek več dejavnosti, saj vsaka občina promovira svojo storitev v skladu z zahtevami posameznih projektov, ne da bi upoštevala morebitno sodelovanje in skupno promocijo vseh izvajajočih projektov in aktivnosti v državi.



**Slika 2** Odkrivajmo Julijske Alpe, iniciativa v sklopu projekta CrossMoby zagotavlja dodatno sezonsko regionalno in čezmejno možnost mobilnosti (vir: [www.prc.si/novice/nova-sezonska-avtobusna-povezava](http://www.prc.si/novice/nova-sezonska-avtobusna-povezava))

Ker je trajnostna mobilnost vse pomembnejša in je za njen razvoj na voljo vse več finančnih sredstev tako na nacionalni kot na evropski ravni, postaja očitno, da je dosedanji pristop neučinkovit. Očitna postaja tudi potreba po večji vključenosti na nacionalni ravni. Lokalne občine lahko razvijajo pilotne dejavnosti in preizkušajo inovativne pristope, vendar ne morejo širiti svojih izkušenj in razvijati sistematičnega pristopa, ki bi zagotovil izvajanje takšnih storitev tudi v drugih, podobnih občinah. Prav tako imajo občine le manjšo vlogo pri zagotavljanju ustrezne infrastrukture in storitev za čezmejno mobilnost. V intervjujih je bilo jasno izraženo, da se predstavniki občin zavedajo omejitev sedanjega pristopa in večinoma razumejo potrebo po bolj učinkoviti regionalni koordinaciji, ki bi jo podpirala in usklajevala uprava na nacionalni ravni in v katero bi vključeno tudi načrtovanje CPS-jev.



## 4 Razprava

S prvo generacijo CPS-jev se je v Sloveniji začel spreminjati pristop načrtovanja na lokalni ravni in prešel od izključno avtomobilsko usmerjenega na bolj uravnotežen pristop. Občine so imele pred tem malo ali nič izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa na lokalni ravni, zato se je ob tem odprlo tudi več vprašanj, zlasti glede načrtovanja na regionalni in nacionalni ravni. Na podlagi teh izkušenj se je pokazalo več možnih koristi pristopa regionalnega načrtovanja: reševanje prometnih izzivov celotnih potovanj dnevnih migrantov, boljše usklajevanje razpoložljivih sredstev in iskanje sinergij med projekti, boljši dostop do nacionalnih agencij in ponudnikov storitev, zagotavljanje večje dostopnosti do specializiranega znanja o temah, ki so povezane s prometom itd.

Pristop celostnega načrtovanja prometa na regionalni ravni je bil v Sloveniji že večkrat preizkušen, tudi v okviru preučevanja čezmejnega goriške regije (Mladenovič in sod. 2015). Izkušnje takšnega pristopa odkrivajo, da v Sloveniji manjka uprava na regionalni ravni, ki bi usklajevala razvoj, imela pooblastila za izvajanje CPS-jev in ureničevanje ukrepov, ki jih predvideva. Imamo pa trenutno tudi slabo opredeljeno državno strategijo za razvoj trajnostne mobilnosti, zlasti javnega prevoza, ki bi podpirala regionalni razvoj s posebnim poudarkom na čezmejno mobilnost. V zvezi s to temo je splošno mnenje, da je načrtovanje na lokalni ravni pomembno, vendar je njegova učinkovitost omejena, če nima podpore na regionalni in nacionalni ravni.

To lahko izboljšamo v prihodnosti, saj je Ministrstvo za infrastrukturo trenutno v postopku razvoja nacionalne zakonodaje, namenjene trajnostnemu načrtovanju mobilnosti v mestih. Konkretno določbe o pravnih zahtevah nove zakonodaje med pripravo tega dokumenta še niso znane. Prva generacija CPS-jev v Sloveniji ni bila razvita zaradi zakonskih zahtev, pač pa zato, ker se je izkazala kot finančna priložnost za naložbe v prometne projekte, ki je prepričala več kot 70 lokalnih skupnosti, da se pridružijo.

Zadnji del raziskave se je osredotočil na pričakovanja lokalnih skupnosti glede podpore na nacionalni ravni. Večina intervjuvancev se ni strinjala, da bi priprava načrtov za trajnostni razvoj zakonsko obvezna, vendar pa so se strinjali, da je treba večjo pozornost usmeriti v krepitev zmogljivosti, v ozaveščanje in usklajevanje med različnimi deležniki. Nova zakonodaja bo pokrivala tudi načrtovanje CPS-jev na regionalni in nacionalni ravni. Na tak način bo, upajo, prispevala k nadaljnjemu razvoju koncepta, ki kaže dobre a omejene rezultate na lokalni ravni.

## Zahvale

Prispevek je nastal s finančno podporo projekta CrossMoby (Čezmejno celostno prometno načrtovanje in intermodalne storitve potniškega prometa), strateškega projekta programa Interreg V-A Italija-Slovenija 2014-2020.

## Bibliografija

- 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](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](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](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 povezane 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>.

