

Raziskava o najsodobnejših orodjih za upravljanje prometa in lokalne trajnostne mobilnosti na čezmejnem območju Italija-Slovenija

Marco Fasan
Samozaposlen

Pregled vsebine 1 Uvod. – 2 Integrirano načrtovanje za trajnostno mobilnost. – 3 Vloga strateškega načrtovanja pri zagotavljanju lokalne trajnostne mobilnosti. – 4 Vprašalnik. – 5 Metoda in vzorčenje. – 6 Glavni rezultati. – 7 Zaključki.

1 Uvod

To poglavje obravnava trajnostno naravnana orodja strateškega načrtovanja v prometu in vlogo, ki jo imajo v procesu odločanja za oblikovalce politik, lokalne oblasti in ostale zainteresirane, ki na različne načine sodelujejo pri načrtovanju in upravljanju prometnih politik.

Integrirano strateško načrtovanje na področju upravljanja zagotovo ni novost. Vendar so ga šele pred kratkim začeli upoštevati pri načrtovanju lokalnega prometa. Pri lokalnih oblasteh se je pravzaprav premik od tipično administrativne vizije (povezane z zagotavljanjem potrebnih storitev javnega prevoza in lokalnih predpisov) usmeril v strateško vizijo šele po namerni usmeritvi v povečanje trajnostne mobilnosti. Vprašanje se je pojavilo zlasti od začetka tega stoletja z naraščajočim zavedanjem o škodi, ki jo promet in slaba mobilnost na

splošno povzročata zdravju in kakovosti življenja. Politični poudarek na trajnostni mobilnosti se je najprej pojavil v večjih evropskih mestih, nato pa se je razširil, predvsem zahvaljujoč odločnim političnim potezam ter tehnični in finančni podpori Evropske unije.

Dejansko je trajnost v zadnjih dvajsetih letih postala osrednja tema pri oblikovanju evropskih prometnih politik, zlasti na področju mobilnosti v mestih, pri čemer ji institucije na nacionalni, čezmejni in EU ravni posvečajo vse večjo pozornost (EUC 2001; 2005).

Poleg okoljskega vidika je družbena vzdržnost prometa eno najbolj aktualnih vprašanj, ki sčasoma pridobiva vse več pozornosti tudi med operaterji in znanstveniki (Lanzini, Stocchetti 2020). Na občinski ravni je družbena vzdržnost prometa ena glavnih referenčnih točk za politike vključevanja, na čezmejni ravni pa je družbena vloga prometa prepoznavna predvsem v koristih v smislu kohezije in odpravljanja družbeno-ekonomskih razlik v Evropski uniji.

V tej raziskavi, ki je bila opravljena v okviru projekta »CROSSMOBY« (program Interreg 2014-2020 V-A Italija-Slovenija), smo se osredotočili na italijansko stran programskega območja, ki vključuje deželo Furlanijo – Julijsko krajino in metropolitansko območje mesta Benetke. Študija temelji zlasti na podatkih in informacijah, zbranih v okviru obsežne raziskave o stanju prometnega načrtovanja, ki je vključila več kot 250 italijanskih občin.

Za raziskavo je bila izvedena vrsta intervjujev s pilotnimi primeri in vprašalnik z namenom opredeliti glavne težave, s katerimi se srečujejo lokalni akterji pri določanju politik in ukrepov za teritorialno vlado, in sicer: strateško načrtovanje, trajnostna mobilnost in dostopnost.

V uvodnem delu tega prispevka je predstavljenih nekaj osnovnih konceptov s poudarkom na strateškem načrtovanju v lokalnem kontekstu. Naslednje poglavje obravnava razmerje med najnovejšimi lokalnimi orodji za načrtovanje prometa, načrtovanjem trajnostne mobilnosti in strateškim načrtovanjem, s posebnim poudarkom na vidikih trajnostnega razvoja in dostopnosti, ki jo obravnavamo kot merilo za ugotavljanje dostopa do destinacije, do dejavnosti ali do skupine dejavnosti z različnimi transportnimi metodami. Nato je predstavljen povzetek rezultatov omenjene raziskave s komentarjem o dejanskem stanju razširjenosti dobrih praks pri strateškem načrtovanju in trajnostni mobilnosti.

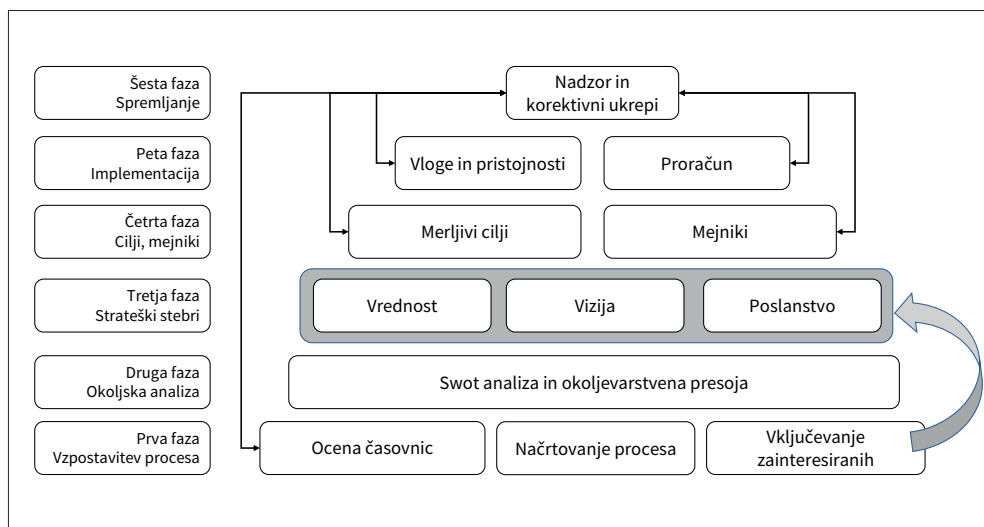
2 Integrirano načrtovanje za trajnostno mobilnost

Načrtovanje ima v prometu ključno vlogo, saj med drugim želi v operativne odločitve vključiti in povzeti pogosto zelo različne in nasprotujoče usmeritve in potrebe. Pri tem je načrtovanje proces kontekstualne analize, ki vključuje platformo različnih odločevalcev. Strategija je proces odločanja, ki temelji na ciljih, ki jih želi doseči organizacija,

na razpoložljivih virih in na politikah za njihovo doseganje, v katerih so opredeljeni uporaba in dodelitev razpoložljivih virov.

Načrtovanje in strategija sta torej dva tesno povezana in delno prekrivajoča se sestavna dela, namenjena analizi dotičnega okolja, da bi predvideli možno smer razvoja in izvedli proces, ki omogoča doseganje ciljev spričo razvojne dinamike samega okolja. V zvezi s tem govorimo o strateškem načrtovanju; to je proces opredelitve dolgoročnih načrtov in ukrepov, ki se začne z analizo več alternativnih scenarijev, ki jih je mogoče z različnimi verjetnostmi uresničiti v obravnavanem časovnem obdobju (Mazzara et al. 2010).

Uporaba teh konceptov pri strateškem prostorskem načrtovanju, natančneje pri načrtovanju mobilnosti in prometa, pripelje do sheme za oceno različnih scenarijev posredovanja, ki temelji na participativni in vključujoči viziji smernic in strategij, pri katerih so v proces opredelitve sodelovali tako odločevalci in zainteresirane strani, kasneje pa so postopek izvajanja spremljali merljivi cilj in mejniki. Med celotnim procesom se spremljajo možni učinki ukrepov na različne okoljske in antropične komponente (ozemlje, urbano okolje, infrastrukturna, skupnosti, naravni in ekosistemski viri itd.) [sl. 1].



Slika 1 Strateško načrtovanje: proces in povezanost posameznih faz

Kar zadeva zlasti italijanski primer, so se lokalne oblasti in javne ustanove šele v zadnjih letih začele ukvarjati s koncepti strateškega načrtovanja zaradi sprememb tako v družbeno-ekonomski strukturi kot v nacionalnih in lokalnih predpisih. Med porajajočimi se trendi v takšnem kontekstu vlada vse večja naklonjenost za srednjeroč-

ne in dolgoročne ukrepe (npr. splošni načrti mobilnosti), ne pa več za tipično kratkoročne (kot je na primer samo osredotočanje na razvoj javnega prevoza), ki nekako ciljajo na razvoj realnih in trajnostnih vizij in razvojnih poti v skladu s potrebami lokalnih skupnosti. Taka sprememba političnega pristopa je bila predvsem odziv na bolj omejevalno uredbo, zlasti tako imenovano *legge di stabilità* (Zakon o stabilnosti), nov upravni režim za javne organe in lokalne oblasti, ki je bil uveden leta 2009 in določa stroge omejitve upravnih in investicijskih ukrepov. Tak zakon je uvedel pravila, ki so občutno zmanjšala diskrecijsko pravico lokalnih oblasti v smislu naložbenega in finančnega dolga. Poleg tega je bil skupni znesek sredstev, ki jih lahko neposredno naloži občinska uprava, omejen in uveden je bil učinkovitejši nadzor nad javno porabo.

Avtor meni, da stroge omejitve, ki jih je uvedel ta zakon po eni strani povečujejo zapletenost procesov, po drugi pa ustvarjajo pogoje, v katerih je postalo bistveno določiti prednostna merila v naložbenih načrtih. Posledično so pomembnejšo vlogo dobili participativni procesi, ki so potrebni za blaženje eventualnih konfliktov med zainteresiranimi stranmi in upravami v situaciji, ko vlada pomanjkanje sredstev.

Na kratko, danes vse pogosteje vidimo, da igrajo lokalne oblasti vlogo odločevalcev in družbenih združevalcev v postopkih načrtovanja, zato daleč presegajo stereotipno vlogo ponudnikov storitev.

Sprejemajo celo vrsto odločitev, ki bodo po srednjeročni logiki sistematično vplivale na razvojno usmerjenost uprave določenega urbanega območja, v smislu usmeritve administracije v skladu s peštrim sistemom omejitev in priložnosti, ki jih bo lokalno okolje podpiralo v prihodnosti. (Mazzara 2009, 56)

Posledično je tudi proces strateškega načrtovanja na lokalni ravni postal izjemnega pomena za lokalne oblasti, saj je njihov prispevek k dolgoročnemu poslanstvu in viziji strateškega načrtovanja postal ključni element socialne kohezije (Lanzini, Stocchetti 2020).

Takšen postopek strateškega načrtovanja, za katerega je značilna vpletenost vseh zainteresiranih strani in doseganje skupne vizije, je učinkovitejši pri predvidevanju sprememb v družbeno-ekonomskem okolju, saj zbira prispevke širokega in heterogenega kroga vključenih, ki ponujajo vpogled v inovativne ideje in pristope (Bach, Ravaioli 2007). V tem smislu proces strateškega načrtovanja, ki se izvaja po ustreznih metodah in merilih, zagotavlja višjo kakovost odločanja (če jo razumemo kot sposobnost združevanja družbenih in okoljskih potreb). Natančneje, prinaša prednosti kot na primer:

- možnost osredotočanja na strateška vprašanja, pomembna za ustvarjanje dolgotrajne javne vrednosti;

- boljša komunikacija in sodelovanje med ključnimi akterji (torej manj konfliktov);
- posredovanje med različnimi interesi in vrednotami ter opredelitev skupnih ciljev;
- varčnejši postopek izvajanja in izboljšano poročanje o socialnih vplivih za celotno izvajanje.

Med različnimi področji ukrepanja politike je načrtovanje in upravljanje mobilnosti zagotovo eden od sektorjev, ki imajo največ koristi od celostnega strateškega načrtovanja. Težave z mobilnostjo pravzaprav a) predstavljajo veliko operativno zapletenost, b) vključujejo številne zainteresirane strani, c) pomembno vplivajo na kakovost življenja lokalnih skupnosti in d) so podvržene številnim problemom glede trajnosti. Iz teh razlogov je upravljanje mobilnosti idealen teren za izvajanje naprednih praks strateškega načrtovanja, zlasti glede na potrebo po zagotavljanju trajnostnega lokalnega razvoja.

3 Vloga strateškega načrtovanja pri zagotavljanju lokalne trajnostne mobilnosti

Skupaj z vse večjim poudarkom na trajnostnem razvoju, tako v znanstveni kot v operativni skupnosti, se vse več pozornosti namenja tudi vprašanjem strateškega načrtovanja in njegovi vlogi pri spodbujanju in izvajanju trajnostnih praks.

Evropska komisija je v zadnjih letih pripravila različne dokumente, katerih cilj je v celoti opredeliti trajnostno strateško načrtovanje v urbanem merilu, pri čemer priznava, da lahko dolgoročno lokalno strateško načrtovanje pozitivno vpliva na uresničevanje nacionalnih in evropskih obveznosti (EUC 2005). Po mnenju Komisije je torej lokalno strateško načrtovanje orodje upravljanja, ki je učinkovitejše od samih makro-teritorialnih usmeritev in vodi postopke odločanja v smeri trajnostnega razvoja.

V skladu s tem razmišljanjem so se porodila naslednja splošna raziskovalna vprašanja:

- Koliko in katere lokalne oblasti so uvedle proces strateškega načrtovanja? Katere izmed njih so objavile strateški načrt?
- V kolikšni meri so objavljeni strateški načrti v skladu z evropskimi smernicami za trajnostni razvoj? Kateri elementi se jim zdijo najpomembnejši za doseg trajnostnega razvoja?

Na to temo smo izvedli raziskavo. Counsell (1998) na primer predlaga analizo vsebine 46 strateških načrtov, ki so jih objavile regionalne oblasti v Angliji in Walesu, pri čemer ugotavlja »ali obstaja politična volja za sprejetje ukrepov, ki so dolgoročno v interesu okolja, vendar pa bi lahko bila kratkoročno neprijazna« (Counsell 1998, 191).

V tej raziskavi, osredotočeni na vidike trajnostne mobilnosti, zamenjamo zgornja vprašanja na podlagi vloge med celostnim načrtovanjem prometa v mestih in strateškim načrtovanjem. Zato so prava vprašanja:

- a. Ali z operativnega vidika obstaja tesna povezava med CPS-ji in strateškim načrtovanjem ali pa sta si ta dva instrumenta različna?
- b. Kakšne so povezave med strateškim načrtovanjem in trajnostnim razvojem z vidika urbane mobilnosti v CPS-jih?

Zanimanje za to temo je upravičeno tudi zato, ker trendi kažejo, da se mobilnost v Italiji spreminja na bolj trajnosten način. Glede na raziskavo, izvedeno leta 2018 (Isfort 2018), so Italijani v dnevni migraciji vse pogosteje hodili, kolesarili in uporabljali javni prevoz, hkrati pa so zmanjšali uporabo avtomobila, čeprav zasebni avtomobil ostaja prevladujoče prevozno sredstvo. Na žalost nacionalni podatki, ki jih imamo na to temo, niso ažurni, vendar jih je vseeno vredno omeniti. Hoja se je povečala s 17,1 % v letu 2016 na 22,5 % v letu 2017, prav tako se je povečalo kolesarjenje, ki je prvič doseglo 5,1 %, kar je skoraj 2 odstotni točki več kot leta 2016. Javni prevoz se je nekoliko povečal s 6,6 % v letu 2016 na 7 % v letu 2017. Modalni delež osebnih avtomobilov se je leta 2017 zmanjšal na 58,6 % s 65,3 % v letu 2016 (skoraj 7 odstotnih točk manj), kar nas je vrnilo na vrednosti iz začetka 2000-ih.

Seveda je težko ugotoviti, ali so to rezultati procesa, ki ga povzročajo izbire trajnostne mobilnosti in strateški trajnostni načrti, razviti v zadnjem desetletju v Italiji, in ne rezultat sprememb na strani povpraševanja po mobilnosti. Verjetno je trenutno stanje posledica več različnih vzrokov. Kljub vsemu je mogoče razumeti, če in v kakšnem obsegu poteka proces povezovanja med CPS-ji in zgoraj omenjenim strateškim načrtovanjem. O tem bomo razpravljali v naslednjem poglavju, kjer bodo predstavljeni rezultati vprašalnika, izvedenega v okviru te raziskave, ki je zajela več kot 250 občin.

4 Vprašalnik

Da bi odgovorili na naše raziskovalno vprašanje, je ekipa CROSSMOBY razvila vprašalnik, ki ga je izvedla tako s strukturiranim kot z nestrukturiranim intervjujem, ki je vključil regionalne oblasti Furlanije - Julijske krajine in metropolitansko mesto Benetke (nekdanja pokrajina Benetke), kar znaša skupaj 259 občin.

Glavni cilj raziskave je zbiranje ciljnih podatkov in informacij o sistemu mobilnosti, upravljanju prometa in lokalnem javnem prevozu iz vseh 259 občin italijanske strani programskega območja programa Interreg Italija-Slovenija, da bi: a) spodbujali sodelovanje in posodabljanje obstoječih praks načrtovanja trajnostne mestne mobilnosti na lokalni in regionalni ravni, b) spodbujali pristop celostne prometne

strategije skupaj z (pogostejšim) urbanističnim načrtovanjem prometa (UTP), c) nudili podporo lokalnim skupnostim pri izboljšanju občinskega in medobčinskega načrtovanja mobilnosti.

V tem poglavju so predstavljeni glavni rezultati vprašalnika, ki ga sestavlja 72 vprašanj. Vprašalnik je bil naslovljen na uradnike/vodje/tehnično osebje, zadolženo za področje mobilnosti in prometa na občinskih upravah.

Splošni cilji vprašalnika so postavljeni v širši okvir specifičnih ciljev programa Interreg Italija-Slovenija in zlasti projekta CROSSMOBY in so povzeti spodaj:

1. Vzpostaviti bazo podatkov o trenutnem stanju načrtovanja teritorialnega prometa.
2. Opredeliti širjenje sodobnih orodij namenjenih načrtovanju prometa, kot npr. CPS.
3. Ugotoviti, katere informacije so dosegljive upravljavcem na občinski in območni ravni (npr. razširjenost storitev lokalnega javnega prevoza, cestne in kolesarske infrastrukture, razpoložljivost parkirnih mest in območja omejitve hitrosti itd.), katere izmed teh je težje pridobiti in kako priti do njih.
4. Oceniti če in kako lahko obstaja nadzorni sistem za infrastrukturne in okoljske vidike (npr. kakovost zraka, pretok vozil na cestnem omrežju) in kako s takim sistemom upravljati.
5. Zgraditi geografsko podatkovno bazo iz podatkov, ki smo jih izbrali med izvajanjem vprašalnika in možnimi viri informacij o CPS-jih.

Kolikor je nam znano, je taka splošna analiza podatkov o načrtovanju lokalne mobilnosti edinstven dosežek v Italiji.

5 Metoda in vzorčenje

Vprašalnik je zelo natančen, saj želi ugotoviti, koliko znanja imajo lokalne uprave glede območja ne samo z vidika mobilnosti, pač pa tudi z vidika storitev, infrastrukture in socio-ekonomskega razvoja.

Vprašalnik se deli na 4 večje sklope z vprašanji izbirnega tipa [sl. 2]. Prva dva sklopa služita zbiranju podatkov o storitvah in infrastrukturi, ki ju zagotavlja občina. Ta sklop je koristen, ker nam olajša razumevanje nivoja znanja in orodij, ki jih ima lokalna administracija pri upravljanju svojega ozemlja.

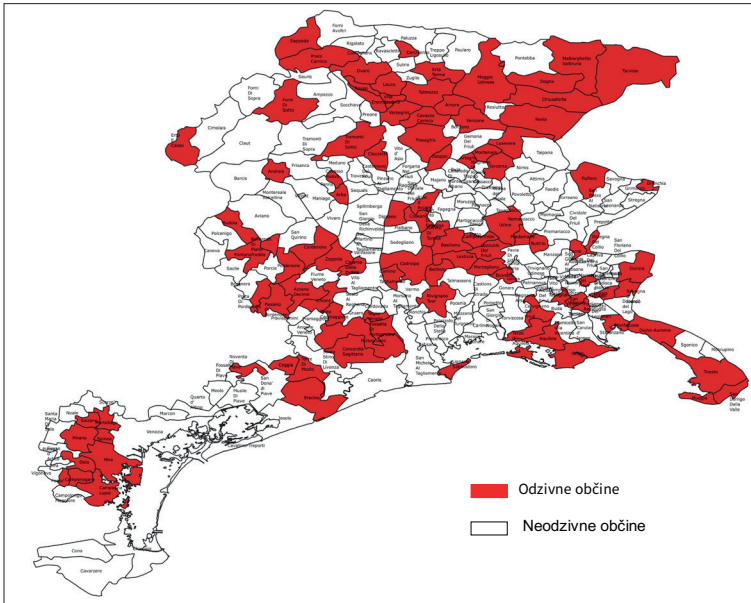
Tretji sklop je vezan na prva dva in je bolj ozko usmerjen, saj želi pridobiti informacije o stanju na področju infrastrukturnih in ne infrastrukturnih posegov, tako specifičnih kot tudi sistemskih, ki so jih izvedli v zadnjem desetletju in ki so pomembni za trajnostno mobilnost: na primer, uvajanje omejitve hitrosti na določenih odsekih, uvajanje območij z omejenim prometom in določenih posegov za umiranje prometa ipd.

<p>1 – Splošni podatki o občinski upravi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ime uprave; • število prebivalcev; • sosednje občine; • itd. 	<p>2 – Podatki o dostopnosti do infrastrukture in storitev na območju občine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prometna infrastruktura v občini; • osrednje zanimivosti in storitve v občini (javne in zasebne); • storitve javnega prometa • itd.
<p>3 – Podatki o stanju posegov za zmerno mobilnost in sistemi aktivnega spremljanja na območju občine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • posegi za zmerno mobilnost na občinskih cestah (področja z omejenim prometom); • sistemi spremljanja: prometni tokovi, onesnaženost; • itd. 	<p>4 – Stanje na področju orodij za upravljanje trajnostne mobilnosti na območju občine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stanje na področju načrtov mestnega prometa in CPS-jev ter njihovo upravljanje.

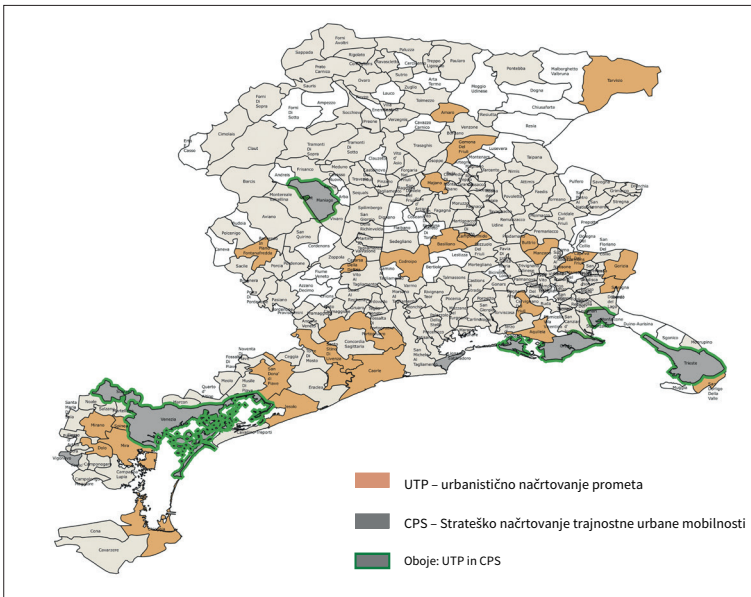
Slika 2 Struktura vprašalnika, prirejenega za anketo o CPS-jih in strateško načrtovanje v lokalnih upravah

Četrty, zadnji sklop je bolj osredotočen in bistvo celotnega vprašalnika. Omogoča nam, da ugotovimo s katerimi upravljaljskimi orodji razpolaga občinska uprava z vidika mobilnosti in natančneje trajnostne mobilnosti.

Vprašalnik smo poslali 259 občinskim upravam v severovzhodni Italiji. Z izvajanjem smo pričeli februarja 2020 in zaključili novembra 2020. Dolgo obdobje raziskave so zaznamovale omejitve zaradi pandemije Covid 19. Dejansko je treba veliko podatkov, po katerih sprašuje vprašalnik, poiskati v dokumentih in upravnih aktih, ki pa so dosegljivi le v občinskih pisarnah. Kljub temu smo od 259 poslanih vprašalnikov prejeli 160 popolnoma izpolnjenih (55 % odziv). 117 vprašalnikov iz Furlanije – Julijske krajine (54 % od vseh občin v tej deželi) in 26 iz metropolitanskega območja Benetk (59 % občin) [sl. 3].



Slika 3 Geografski prikaz odziva vprašancev



Slika 4 Zemljevid občin z uvedenim orodjem načrtovanja prometa

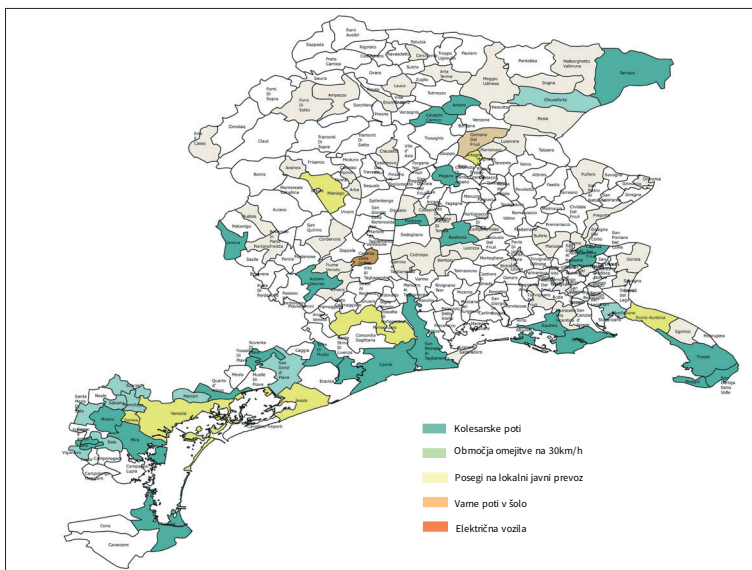
6 Glavni rezultati

Vprašalnik je omogočil, da smo prvič pridobili vpogled v znanje o procesu strateškega načrtovanja lokalne mobilnosti na programskem območju. Poleg tega bo imel praktične posledice za načrtovanje prometa, saj je zagotovil zbirko podatkov, povezano z določenim geografskim nizom podatkov, ki omogoča njihovo obdelavo s kartografskimi orodji in ki zbira različne informacije v zvezi s stanjem načrtovanja prevoza. Poseben poudarek smo posvetili tudi ravnim načrtovanjem, ki cilja na problematiko trajnostne mobilnosti.

Obstaja veliko možnih načinov, da sprejmemo infografski pristop za povzemanje ključnih informacij, namenjenih strateškemu načrtovanju prometa. Tu je navedenih nekaj primerov. Takšni primeri ne morejo predstavljati celotnega dela, ki je bilo opravljeno, vendar nekako prikazujejo potencialni doprinos k procesu strateškega načrtovanja.

Na sliki 4 so občine, ki so uvedle orodja za strateško načrtovanje prometa, kot na primer: urbanistično načrtovanje prometa (UTP), cestne prometne strategije (CPS) ali oba.

Zanimivo je, da ozemeljska majhnost občine ne predstavlja oviro za sprejetje strateškega pristopa k načrtovanju prometa. Raziskava kaže, da tudi majhne občine (od 500 do 5.000 prebivalcev, na primer Amaro, Oglej, Butrio, Basiliano, Manzano itd.) so sprejele orodja za načrtovanje prometa [sl. 4]. Slika 5 je še en primer o možnosti spremljanja razširjenosti praks trajnostne mobilnosti in razlik na določenem geografskem območju. Vidimo namreč, katere občine na raziskovanem območju so v zadnjih 5 letih izvajale projekte trajnostne mobilnosti, kot so: uvedba območij omejitve hitrosti, izmenjava e-vozil itd [sl. 5].



Slika 5 Zemljevid občin, ki so izvajale projekte trajnostne mobilnosti v zadnjih petih letih

7 Zaključki

V okviru tega poglavja ni mogoče prikazati vseh rezultatov, ki smo jih pridobili iz vprašalnika in intervjujev. Vendar pa je sprejeta metodologija ne glede na konkreten primer italijansko-slovenskega programa Interreg zagotovila ustrezen odgovor na splošnejša vprašanja, kar dokazuje, da med CPS-ji in strateškim načrtovanjem obstaja povezava, ki presega zgolj postopke in je ključnega pomena.

Zbrani podatki kažejo, da so ne samo večja mesta in najgosteje naseljene občine, ampak tudi številne manjše uprave že začele uvažati CPS-je, ki so po svoji naravi strateško orodje, ki nam omogoča vizijo za vsaj 10 let naprej.

Pravzaprav se je izkazalo, da so celo občine z manj kot 10.000 prebivalci, ki imajo tradicionalno bolj omejeno in kratkoročno vizijo o razvoju svojega ozemlja, pripravile CPS ali pa so razvile projekte (tako samostojne kot mrežno zasnovane), katerih cilj je uvesti in/ali spodbuditi posege v trajnostno mobilnost. Po našem mnenju je nedvoumno, da želijo spodbujati in vlagati v smer, ki jo evropsko in nacionalno strateško načrtovanje predvideva za trajnostni promet.

Opazili smo tudi nekoliko kontradiktoren učinek strateškega načrtovanja, saj se dokaj pogosto dogaja, da se strategije ne preoblikujejo v operativni projekt. To se zlasti dogaja na obrobni obmo-

čjih z nizko gostoto prebivalstva. Menimo, da je temu tako, ker so na teh ozemljih pomanjkljivosti na področju mobilnosti in prometa manj očitne, pa tudi zato, ker so tako finančna sredstva kot poznavanje tega področja manjši kot v večjih mestih. Aktivnosti in projekti so pogosto improvizirani, narekujejo pa jih porajajoče se potrebe ali jih spodbujajo drugi s finančnimi stimulacijami in se jih sproti vključuje v strateško vizijo.

Nadaljnji podatek, ki se je pojavil med raziskavo in ki ga je morda vredno poudariti, govori o tem, da so se lokalne oblasti pogosto pritoževale zaradi pomanjkanja usklajenosti in usmeritve s strani nadrejenih institucionalnih ravni (tj. velemestnega območja, regije ali države), na primer z narekovanjem smernic ali z ukrepov za enotnejši in bolj usklajen razvoj.

Skratka, zdi se, da se na programskem področju italijansko-slovenskega programa Interreg širjenje koncepta strateške trajnostne mobilnosti nahaja na pravi poti v smeri konkretnega prevajanja v operativne politike. Čeprav je še vedno potrebna večja vključenost oblasti na različnih institucionalnih ravneh, se kratkoročne trajnostne politike ne zdijo več neprijetne. Pravo ravnovesje med kratkoročnimi potrebami in sprejetjem dolgoročnih ukrepov za varovanje okolja še zdaleč ni popolno, vendar se zavedanje o okoljskih vprašanjih in ključni vlogi strateškega načrtovanja postopoma utrjuje med odločevalci in vključenimi zainteresiranimi stranmi.

Bibliografija

- Bach, V.; Ravaioli, P. (2007). *Strategic Planning and Balanced Scorecard in Local Authorities. Towards Participatory Democracy*. Milan: FrancoAngeli.
- Counsell, D. (1998). »Sustainable Development and Structure Plans in England and Wales: A Review of Current Practice«. *Journal of Environmental Planning and Management*, 41(2), 177-94.
- EUC (2001). *Communication from the European Commission. A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development*. Brussels, 15.5.2001 COM(2001)264 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52001DC0264&from=EN>.
- EUC (2005). *Communication from the European Commission to the Council and the European Parliament on Thematic Strategy on the Urban Environment*. Brussels, 11.1.2006. COM(2005) 718 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52005DC0718>.
- ISFORT (2018). *15th Report on the Mobility of Italians*. AGENS; ANAV; ASSTRA.
- Lanzini, P.; Stocchetti, A. (2020). »From Techno-Centrism to Socio-Centrism: The Evolution of Principles for Urban Sustainable Mobility«. *International Journal of Sustainable Transportation*, 15(11), 815-25. <https://doi.org/10.1080/15568318.2020.1827315>.
- Mazzara, L. (2009). *The Strategic Plan in Local Government. Design, Development and Monitoring Tools*. Milan: Ipsoa-Wolters Kluwer.
- Mazzara, L.; Siboni, B.; Sangiorgi, D. (2010). »Sustainable Development from a Strategic Perspective: An Analysis of Practices in Local Authorities«. *Azienda Pubblica*, 3, 415-41.

