



Vmesno poročilo priprave celostne prometne strategije koroške regije

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Logotip partnerja

Prostor za dodatni logotip

Prostor za dodatni logotip

Prostor za dodatni logotip

Prostor za dodatni logotip

Vmesno poročilo priprave celostne prometne strategije koroške regije

C 3.2 Izboljšanje sistema celostnega prometnega načrtovanja

Avtorji: Luka Mladenovič, Peter Zajc, Aljaž Plevnik

Urednika: Luka Mladenovič, Peter Zajc

Ljubljana, december 2019

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007) je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstev Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.

Za več informacij obiščite www.care4climate.si.

Vsak partner v projektu CARE4CLIMATE je odgovoren za strokovnost vsebin in sporočila v dokumentih in stališčih, ki jih pripravi oziroma izrazi v okviru navedenega projekta.

Vmesno poročilo priprave celostne prometne strategije koroške regije

V okviru projekta smo predvideli izdelavo pilotne celostne prometne strategije za izbrano regijo in vzpostavitev regionalnih omrežij strokovnjakov, ki bi zagotavljala trajnost izvajanja ukrepov celostne prometne strategije regije, usklajevala pripravo in izvajanje občinskih celostnih prometnih strategij ter nudila občinam podporo pri razvoju ukrepov. Pokazalo se je namreč, da vsaka občina, še posebej so tu problematične manjše, kadrovsko šibkejše uprave, ne more zagotavljati dovolj usposobljenih kadrov za učinkovito delo na področju trajnostne mobilnosti. Hkrati za državno raven ugotavljamo, da je načrtovanje izrazito sektorsko in necelovito. Letno poročilo vsebuje teme in aktivnosti, ki smo jih obravnavali v prvem letu projekta, torej letu 2019, na primeru pilotne koroške regije.

Regional sustainable urban mobility plan for Koroška region – interim report

Within the project, we envisaged the preparation of regional sustainable urban mobility plan and the establishment of regional networks of experts who would coordinate ensure sustainability of regional measures, development and implementation of municipal sustainable urban mobility plans and offer municipalities support in development of sustainable mobility measures. It turned out that not every municipality, especially the smaller, staff-weaker administrations, is able to provide enough qualified staff to work effectively in the field of sustainable mobility. In addition, national level is characterized by sectoral planning. The annual report contains the topics and activities that we worked on in the first year of the project, i.e. in 2019 in the case of the pilot region Koroška.

Kazalo vsebine

<i>Kazalo preglednic in slik</i>	5
<i>Seznam kratic in okrajšav</i>	6
1 <i>Uvod</i>	7
2 <i>Pregled virov in literature</i>	7
2.1 <i>Evropske smernice</i>	7
2.2 <i>Evropski projekti</i>	9
3 <i>Dosedanje izkušnje v Sloveniji</i>	11
4 <i>Sestanek delovne skupine za CPS</i>	14
6 <i>Pilotna aktivnost v projektu Care4Climate.....</i>	15
7 <i>Viri</i>	16
8 <i>Priloge.....</i>	17
8.1 <i>Zapisnik 3. redne seje Sveta Koroške regije v mandatu 2019/2020 z dne 22. 11. 2019....</i>	17
8.2 <i>Vabilo za 12. redno sejo Razvojnega sveta Koroške regije 22. 11. 2019.....</i>	17

Kazalo preglednic in slik

Preglednica 1: Izdelane regionalne CPS in podobne aktivnosti v Sloveniji	12
--	----

Seznam kratic in okrajšav

Kratica/simbol	Beseda ali besedna zveza	Slovenski prevod
CPS	celostna prometna strategija	
DG	<i>Directorate general</i>	generalni direktorat
EU	Evropska unija	
FUO	funkcionalno urbano območje	
GIS	<i>Geographic information system</i>	geografski informacijski sistem
JPP	javni potniški prevoz	
MO	mestna občina	
OECD	<i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>	Organizacija za ekonomsko sodelovanje in razvoj
RMS	regijski mobilnostni svet	
RRP	regionalni razvojni program	
TM	trajnostna mobilnost	

1 Uvod

Velik razvoj celostnega prometnega načrtovanja v Sloveniji v zadnjih letih, ko je več kot 80 občin razvilo svojo prvo celostno prometno strategijo, je poleg sprememb v načinu načrtovanja razkril tudi vrsto izzivov. Kratka potovanja, kot so poti v vrtec ali šolo, ki sicer sestavljajo velik delež dnevnih poti prebivalcev, se večinoma res odvijajo znotraj posamezne občine. Že pri potovanjih na delo pa je večina teh poti opravljenih čez mejo občine prebivanja. Občinska CPS zato ne more obravnavati izvira in tudi cilja poti.

Pokazalo se je tudi, da imajo mnoge, še posebej manjše občine, velike kadrovske omejitve in ne morejo zagotavljati dovolj usposobljenih kadrov za učinkovito delo na področju trajnostne mobilnosti. Hkrati za državno raven ugotavljamo, da je načrtovanje izrazito sektorsko in necelovito. V okviru projekta smo zato predvideli izdelavo pilotne celostne prometne strategije za izbrano regijo in vzpostavitev regionalnih omrežij strokovnjakov, ki bi zagotavljala trajnost izvajanja ukrepov celostne prometne strategije regije, usklajevala pripravo in izvajanje občinskih celostnih prometnih strategij ter nudila občinam podporo pri razvoju in izvedbi ukrepov.

Dokument vsebuje poglavja, teme in aktivnosti, ki smo jih obravnavali v prvem letu projekta, 2019, na primeru izbrane pilotne koroške regije. Pregledali smo evropske virov in literaturo, ustrezno za izdelavo CPS regij. Poleg podrobnejšega pregleda evropskih smernic za izdelavo CPS 2.0 smo pregledali in poiskali pretekle evropske projekte v dveh javno dostopnih zbirkah, CORDIS in keep.eu. Iz spletno dostopnih virov smo izdelali pregled dosedanjih izkušenj s pripravo CPS regij v Sloveniji, ki so predvsem rezultat pilotnih aktivnosti nekaterih evropskih projektov. Na sestanku delovne skupine za CPS novembra 2019 v Novem mestu smo spodbudili razpravo o smotrnosti/potrebi po regionalnem celostnem prometnem načrtovanju, pri katerem so CPS razumljene kot bistveno orodje. Delovna skupina je ocenila, da je kljub številnim omejitvam spodbujanje regijskega načrtovanja v Sloveniji smiselno, pa čeprav na regionalni ravni ni veliko zmogljivosti. Na koncu podajamo informacijo o izboru Koroške razvojne regije kot pilotne regije in o načinu zagotovitve politične podpore. Ta je bila zagotovljena s seznanitvijo Razvojnega sveta Koroške regije in Sveta Koroške regije z izdelavo CPS regije.

2 Pregled virov in literature

Prvi korak je bil pregled aktivnosti, ki se na tem področju izvajajo ali so bile testirane v širšem evropskem prostoru.

2.1 Evropske smernice

Smernice za izdelavo CPS 2.0¹ (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan) na nekaj mestnih navajajo regije. Vendar večkrat z vidika oblasti, recimo

¹ Guideline for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 12 June 2019, dostopno na <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

nacionalne in/ali regionalne oblasti, kar za Slovenijo ni primerno, saj imamo samo občine in državo kot dve ravni oblasti. Na nekaj mestih v smernicah so regije navedene tudi v vsebinskem kontekstu. CPS naj bi bil pripravljen **za funkcionalno urbano območje (FUO)**, ki naj bi bilo odvisno od lokalnega konteksta – recimo mesto in okoliško suburbano območje, celotna policentrična regija ali druga prostorska ureditev. Da naj bi bil pripravljen za FUO, naj bi sicer določal že Annex A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans Komisije iz leta 2013. OECD, Eurostat in DG Regio so uskladili, da so FUO opredeljena na podlagi gostote prebivalstva za določitev urbanih jeder (v EU več kot 1.500 preb./km²) in prometnih tokov mobilnosti zaradi dela za določitev zaledja urbanih jeder, ki so zelo povezana z urbaniimi jedri. **V Sloveniji na podlagi te metodologije po EUROSTAT² pogoje izpolnjujeta le dve FUO – Ljubljana in Maribor.** V smernicah so posebej poudarjene **štiri spodbude, zakaj naj bi bil CPS pripravljen tudi na državni/regionalni ravni:**

- 1. Izboljšanje povezanosti med različnimi sektorskimi politikami in ravnmi upravljanja:**
 - a. urbana mobilnost je tesno povezava s sektorskimi politikami na drugih ravneh upravljanja;
 - b. odgovornost številnih političnih in institucionalnih deležnikov na lokalni, državni ravni in ravni EU;
 - c. sektorske politike na različnih ravneh se razlikujejo v pravnih okvirih, procesih izvedbe in specifičnih ciljih – kar je neločljivo povezano s tveganjem nekonsistentnosti in odvečnosti.
- 2. Premagovanje ovir za pripravo in izvajanje CPS, predvsem na državni ravni:**
 - a. pomanjkanje sodelovanje med mesti in državnimi oblastmi;
 - b. pomanjkljiva horizontalna integracija na državni/regionalni ravni, s številnimi ministrstvi in neučinkovitim usklajevanjem, vodi v nedosledne politike na državni/regionalni ravni;
 - c. pomanjkanje ozaveščenosti, politične volje in predanosti političnih odločevalcev;
 - d. necelovito in nestalno financiranje na lokalni, regionalni in državni ravni;
 - e. šibka kultura spremljanja, evalvacije in kontrole kakovosti;
 - f. nezadostna profesionalna podpora, vključno s smernicami, treningi in pomanjkanjem strokovnjakov s potrebnimi kompetencami.
- 3. Optimizacija in usklajevanje EU, nacionalnega in lokalnega financiranja:**
 - a. financiranje je ključno;
 - b. okvir za financiranje naj bo oblikovan tako, da spodbuja zmanjševanje potreb po mobilnosti in alternativne načine mobilnosti.
- 4. Promocija inovacij in novi trgi:**
 - a. državna/regionalna strategija lahko usmerja uporabo novih tehnologij (npr. zahteva za javna naročila z določenim deležem vozil z nižjimi izpusti ali alternativnimi pogonskimi gorivi).

² Dostopno na <https://ec.europa.eu/eurostat/statistical-atlas/gis/viewer/?mids=BKGCNT,BKGNT22016,C01M01,CNTOVL&o=1,1,1,0.7&ch=PEO,C01¢er=49.97812,19.97593,3&>.

2.2 Evropski projekti

Na ravni EU sta v uporabi dve zbirki podatkov z opisi izvedenih in/ali tekočih EU-projektov.

CORDIS³ je osnovni vir rezultatov projektov, sofinanciranih v okviru programov za raziskave in inovacije (od prvega okvirnega programa do Obzorij 2020). Po zbirki smo iskali s ključnima besedama »region« in »SUMP« (ang. za celostna prometna strategija). Najdenih je bilo 54 zadetkov.

Zbirka **keep.eu**⁴ je vir podatkov za projekte programov Interreg, Interreg-IPA in ENPI/ENI. Po zbirki smo iskali PO KLJUČU »regional planning and development, transport and mobility«, in sicer v programskih obdobjih 2007–2013 in 2014–2020. V okviru zadetkov smo podrobneje proučili te projekte:

V okviru projekta **LOW-CARB**⁵ so za **funkcionalno urbano območje Krakov preizkusili orodje za samooceno »SUMP Self-Assessment tool«**. V okviru projekta naj bi orodje prilagodili, dodali vprašanja za mesta/funkcionalna urbana območja z malo izkušnjami.

V projektu **REFORM**⁶ so na koncu pripravili **dokument o politikah Strengthening the Role of Regions in SUMP Development**. Med drugim predlagajo, da bi **dinamika izvajanja CPS sovpadala** z dinamiko regionalnih razvojnih programov (RRP) in s tem **kohezijske politike EU** – ker je to poglaviti vir sredstev za izvajanje ukrepov.

Projekt **PUMAS**⁷ je izdelal **končna priporočila**. Med drugim je poudarjeno, da naj bodo **EU-smernice za izdelavo CPS okvir, vendar morajo biti prilagojene vsebinsko in v obsegu konkretnemu primeru/območju**. Na podlagi izkušenj Dunaja/Spodnje Avstrije je priporočeno, da naj bo **proces CPS oblikovan dovolj fleksibilno, da omogoča spremembe v splošnem načinu** – med participativnim procesom se pozornost lahko preusmerja v težave/izzive, prepoznane na začetku procesa. V končnih priporočilih je med drugim navedeno, da je izdelava CPS čezmejne goriške regije sledila smernicam EU za izdelavo CPS. Francoska regija Rhone-Alpes naj bi ustanovila regijsko mrežno za ekomobilnost.

V končni publikaciji projekta **PROSPERITY**⁸ so podana priporočila na podlagi izkušenj projekta. Med drugim je poudarjeno, naj se **bolj kot teoretičnim smernicam daje poudarek primerom dobre prakse**. Kaj je bilo narejeno, zakaj, kakšne so bile ovire, kako so se rešile, informacije o stroških in učinkih ukrepov. Dodatno naj se zagotavljajo **primerjave z dobrimi praksami primerljivih mest iz podobnih okolij** (podobnih po velikosti, kulturno in drugače).

³ CORDIS, dostopno na <https://cordis.europa.eu/about/en>.

⁴ kee.eu, dostopno na <https://keep.eu/>.

⁵ Projekt LOW-CARB, Planning for Low-Carbon Mobility (Interreg Central Europe 2014–2020), dostopno na <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/LOW-CARB.html>.

⁶ Projekt REFORM, Integrated REgional Action Plan For Innovative, Sustainable and LOw CaRbon Mobility (Interreg Europe 2014–2020), dostopno na <https://www.interreg-europe.eu/reform/>.

⁷ Projekt PUMAS, Planning sustainable regional-Urban Mobility in the Alpine Space (Alpine Space 2007–2013), dostopno na <http://www.alpine-space.org/2007-2013/projects/projects/detail/PUMAS/show/index.html>.

⁸ Projekt PROSPERITY (Obzorja 2020), dostopno na <http://sump-network.eu/>.

V projektu **Poly-SUMP**⁹ je bila razvita metodologija/**smernice za pripravo CPS za policentrično regijo**. V okviru **SUMP-UP**¹⁰ (Obzorja 2020) naj bi za Malmö izdelal za regijo **Scania** CPS za policentrično regijo.

V projektu **Endurance**¹¹ so pripravili izročke z dejstvi (*fact sheet*). Med drugim za:

1. Medobčinski CPS za podeželsko območje na Danskem

- a. Za občini Norddjurs (okoli 38.000 prebivalcev) in Syddjurs (okoli 41.000 prebivalcev), v regiji Midtjylland, del ekonomske regije Aarhus.
- b. Začetna podpora ekonomskega sveta regije in lokalnega podjetja za železniške in avtobusne povezave. Ta dva in dve občini so zagotovili financiranje 213.000 EUR za izdelavo v dveh letih.
- c. **Ovire:** razumevanje, kaj CPS je (sprva prevladovalo klasično infrastrukturno gledanje, pozneje sprememba v poudarjanje pomena multimodalnosti).
- d. **Gonilne sile:** potrjena gradnja lahke železnice do Aarhusa (pritegnilo ključne deležnike v CPS).

2. Akcijski načrt za prvi nizozemski regionalni CPS

- a. Lokalni prometni in transportni načrti v regiji North Limburg so potekali, osem občin in regija so se odločili za regionalni CPS v skladu z EU-smernicami (prilagojene lokalnim/regionalnim posebnostim). Pobudo je imel regijski mobilnostni svet (RMS).
- b. Na koncu **ni nastal dokument, temveč spletno orodje z infografiko z analizo, vizijo, cilji, ukrepi**.
- c. Za celotni CPS je bil zagotovljen proračun 375.000 EUR.
- d. **Ovire:**
 - nasprotujoči si lokalni interesi;
 - počasni procesi odločanja;
 - pomanjkanje politične podpore v nekaterih občinah (strah pred izgubo avtonomije);
 - konflikti med lokalnimi in regionalnimi interesi;
 - nepoznavanje EU-smernic za CPS.
- e. **Gonile sile:**
 - skupne težave;
 - široka podpora skupni viziji, da sta trajnost in participativni način delovanja ključna elementa oblikovanja CPS;
 - nove politike province in pravila sofinanciranja predvidevajo strateški regijski način delovanja;
 - potek veljavnosti več prometnih in transportnih načrtov v regiji;
 - sinergije – znižanje stroškov.

⁹ Projekt Poly-SUMP, Polycentric Sustainable Urban Mobility Plans (Intelligent Energy Europe 2012-2015), dostopno na <https://poly-sump.eu/home/>.

¹⁰ Projekt SUMP-UP (Obzorja 2020), dostopno na <https://sumps-up.eu/home/>.

¹¹ Projekt ENDURANCE (Intelligent Energy Europe 2013–2016), dostopno na: <https://www.eltis.org/resources/tools/endurance-european-network>.

3 Dosedanje izkušnje v Sloveniji

Dosedanje izkušnje z regionalnim celostnim prometnim načrtovanjem v Sloveniji so predvsem rezultat pilotnih aktivnosti nekaterih evropskih projektov. Iz spletno dostopnih virov smo izdelali pregled v preglednici 1.

Preglednica 1: Izdelane regionalne CPS in podobne aktivnosti v Sloveniji

Ime	Območje	Organ potrditve	Datum potrditve	Vir izdelave	Opomba
CPS čezmejne goriške regije	7 občin (MO Nova Gorica, občine Renče - Vogrsko, Šempeter - Vrtojba, Miren - Kostanjevica, Kanal ob Soči in Brda)	Potrditev na občinskih svetih občin Renče - Vogrsko, Šempeter - Vrtojba, Miren - Kostanjevica, Kanal ob Soči in Brda Seznanimatev na občinskem svetu MO Nova Gorica	2015–2016	PUMAS, program Alpe	Izdelano.
CPS ljubljanske urbane regije (LUR)	26 občin LUR (MO Ljubljana, Borovnica, Brezovica, Dobrepolje, Dobrova - Polhov Gradec, Dol pri Ljubljani, Domžale, Grosuplje, Horjul, Ig, Ivančna Gorica, Kamnik, Komenda, Litija, Logatec, Log - Dragomer, Lukovica, Medvode, Mengeš,	Potrditev na svetu ljubljanske urbane regije	24. 10. 2018	SMART-MT, program Interreg Europe	Izdelano.



Logotip partnerja

Prostor za dodatni logotip

Prostor za dodatni logotip

Prostor za dodatni logotip

Prostor za dodatni logotip

	Moravče, Škofljica, Šmartno pri Litiji, Trzin, Velike Lašče, Vodice, Vrhnika)				
CPS za območje Julijskih Alp	12 občin (Bovec, Bohinj, Kranjska Gora, Bled, Tolmin, Kobarid, Gorje, Jesenice, Cerklje ob Krki, Idrija, Kanal ob Soči, Brda)		Jesen/zima 2021	CROSSMOBY, program Interreg Italia-Slovenija	Načrtovano.
Zaveza o sodelovanju na področju trajnostne mobilnosti	11 občin FUO (MO Celje, MO Velenje, MO Slovenj Gradec, Dobrna, Mislinja, Mozirje, Nazarje, Polzela Šoštanj, Šmartno ob Paki, Žalec)	Podpisi odgovornih oseb 29 deležnikov	2018	SMART COMMUTING, program Interreg Central Europe	Izvedeni delavnice, konference, seminarji o viziji in ukrepih.
TM na ravni funkcionalnega urbanega območja			2019	CHESNUT, program Podonavje	Za MO Velenje in MO Koper izdelani scenariji mobilnosti, študije izvedljivosti.

4 Sestanek delovne skupine za CPS

Na sestanku delovne skupine za CPS 14. in 15. 11. 2019 v Novem mestu je potekala razprava o regionalnem celostnem prometnem načrtovanju. Pomisleki so bili predvsem, da na državni ravni nimamo organa/agencije za upravljanje javnega potniškega prometa, to pa velja tudi za regionalno raven. To zelo otežuje izvajanje ukrepov na regionalni ravni, kjer je JPP eno ključnih področij. Podobna ugotovitev velja za upravljanje državnih cest in kolesarskih poti. Kljub temu so v praksi v Sloveniji jasno izražene potrebe po načrtovanju mobilnosti na regionalni ravni. V okviru pilotnih aktivnosti evropskih projektov je bilo pridobljeno nekaj izkušenj. Pojavljajo se vprašanja glede opredelitve območij in področij obravnave, priprave in potrjevanja in podobno. V posameznih regijah, kot je koroška, imajo dobre izkušnje z regionalnim usklajevanjem vzpostavljanja kolesarske omrežja in čezmejnega javnega potniškega prometa.

Zdi se, da je kljub številnim omejitvam spodbujanje regijskega načina delovanja vendarle smotno, podobno kot pri mestih (občinah), kjer se razmere izboljšujejo. Ne glede na pomanjkanje podpore posameznih državnih sektorjev.

Še posebej naj se spodbuja regionalno sodelovanje na podlagi skupnih interesov (npr. Obala, Julijske Alpe), spremljajo naj se težave/problemi in primeri dobrega sodelovanja. Čeprav na regionalni ravni ni veliko moči, naj se zavestno gre v prvo generacijo regionalnih CPS, ki imajo bolj raziskovalno, analitično in poskusno vlogo, hkrati pa se udeleženi v procesu ne obljublja preveč z vidika izvedljivosti. Kljub temu naj se pozornost namenja ozaveščanju ključnih deležnikov na lokalni, regionalni in državni ravni ter vzpostavljanju/nadgradnji omrežja znanja in povezovanja, s čimer se bodo v prihodnje lahko učinkoviteje obravnavale težave regij in s tem države in lokalnih skupnosti. Pri tem so pomembne izkušnje s pripravo celostnih prometnih strategij občin, kjer se ugotavlja, da bi bilo treba zagotoviti nadaljevanje dela ožje/širše delovne skupine tudi po sprejetju strategije – pri spremljanju izvajanja ukrepov in evalvaciji izvedenih ukrepov.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Logotip partnerja

6 Pilotna aktivnost v projektu Care4Climate

Na podlagi do zdaj izvedenih aktivnosti in poizvedovanj je bilo ocenjeno, da bo za pilotno izvedbo CPS regije smotno izbrati območje Koroške razvojne regije. O tem smo 22. 11. 2019 na sejah seznanili Razvojni svet Koroške regije in Svet Koroške regije. Razvojni svet Koroške regije je organ usklajevanja razvojnih pobud in razvojnih interesov v regiji, kot to določa Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja (Uradni list RS, št. 20/11, 57/12 in 46/16). Razvojni svet Koroške regije sestavlja 30 članov. Poleg predstavnikov dvanajstih občin ga sestavlja še 12 predstavnikov gospodarstva v regiji in šest predstavnikov nevladnih organizacij v regiji. Svet Koroške regije sestavlja dvanajst županov Koroške razvojne regije.

Oba organa sta na sejah soglasno sprejela sklep, da sta se seznanila s pripravo regionalne celostne prometne strategije koroške regije. Zapisnik seje Sveta Koroške regije prilagamo v prilogi. Zapisnik seje Razvojnega sveta Koroške regije je še v pripravi, zato prilagamo vabilo za sejo.

Ker priprava CPS koroške regije in CPS Julijskih Alp (projekt CROSSMOBY, program Interreg Italia-Slovenija) časovno sovpadata, bo smotno iskati sinergije. Še posebej ob dejstvu, da so nekatere težave v obeh regijah podobne in jih obravnavajo isti ključni deležniki na državni ravni.

7 Viri

CORDIS, dostopno na <https://cordis.europa.eu/about/en>.

EUROSTAT, dostopno na <https://ec.europa.eu/eurostat/>.

kee.eu, dostopno na <https://keep.eu/>.

Projekt ENDURANCE (Intelligent Energy Europe 2013–2016), dostopno na <https://www.eltis.org/resources/tools/endurance-european-network>.

Projekt LOW-CARB, Planning for Low-Carbon Mobility (Interreg Central Europe 2014–2020), dostopno na <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/LOW-CARB.html>.

Projekt Poly-SUMP, Polycentric Sustainable Urban Mobility Plans, (Intelligent Energy Europe 2012-2015), dostopno na <https://poly-sump.eu/home/>.

Projekt PROSPERITY (Obzorja 2020), dostopno na <http://sump-network.eu/>.

Projekt PUMAS, Planning sustainable regional-Urban Mobility in the Alpine Space (Alpine Space 2007–2013), dostopno na <http://www.alpine-space.org/2007-2013/projects/projects/detail/PUMAS/show/index.html>.

Projekt SUMP-UP (Obzorja 2020), dostopno na <https://sumps-up.eu/home/>.

Projekt REFORM, Integrated REgional Action Plan For Innovative, Sustainable and LOw CaRbon Mobility (Interreg Europe 2014–2020), dostopno na <https://www.interregeurope.eu/reform/>.

Rupprecht Consult (urednik). 2019. Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition. Dostopno na <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

8 Priloge

8.1 Zapisnik 3. redne seje Sveta Koroške regije v mandatu 2019/2020 z dne 22. 11. 2019

8.2 Vabilo za 12. redno sejo Razvojnega sveta Koroške regije 22. 11. 2019