

# Razvoj nacionalnega programa za celostne prometne strategije v Sloveniji

Mojca Balant, univ. dipl. inž. kraj. arh.

dr. Aljaž Plevnik, univ. dipl. geogr.

dr. Luka Mladenovič, univ. dipl. inž. arh.

Urbanistični inštitut Republike Slovenije

---

## Povzetek

*V zadnjih letih se v Evropi vse bolj uveljavlja nov celosten pristop k načrtovanju prometa v mestih, katerega osnova so celostne prometne strategije (CPS). Slednje so eden ključnih elementov sodobnega celostnega prometnega načrtovanja. Priprava in izvedba kakovostnih CPS zahteva določeno mero novih znanj in dodatnih sredstev ter celovite podpore z višjih ravni, kar države z daljšo tradicijo tovrstnega načrtovanja zagotavljajo v okviru nacionalnih programov za CPS. Slednji zagotavljajo predvsem centralizirano upravljanje aktivnosti povezanih s pripravo in izvajanjem CPS, zagotavljanjem sredstev in krepitev znanj. Pomen celovite podpore nacionalne ravni za uveljavitev koncepta celostnega prometnega načrtovanja v posamezni državi potrjujejo tudi rezultati raziskave, izvedene v okviru dveh evropskih projektov (CIVITAS PROSPERITY in CIVITAS SUMP-Us-Up) v letu 2017. V raziskavi je sodelovalo 28 evropskih držav, med njimi tudi Slovenija, ki že nekaj let razvija posamezne elemente nacionalnega programa za CPS. Glavno sporočilo teh raziskav je, da so CPS za mesta najuspešnejše v državah, kjer je podpora državne ali regionalne ravni najbolj učinkovita in celovita.*

*Namen prispevka je podrobneje predstaviti rezultate omenjene raziskave s poudarkom na stanju v Sloveniji ter opredeliti izhodišča in aktivnosti, na podlagi katerih bo Slovenija v prihodnjem letu prenovila in nadgradila svoj nacionalni program za CPS.*

## Development of National SUMP Programme in Slovenia

### Abstract

*The abstract translated into English. Sustainable urban mobility planning concept as a holistic approach to traffic planning in cities is in recent years gaining its importance throughout Europe. Sustainable urban mobility plans (SUMP) are at its core. Preparation and implementation of high quality SUMP demands additional knowledge and resources as well as comprehensive support from higher levels of government. More experienced countries tackle these through National SUMP programmes through which they establish centralization of all SUMP-connected activities, funding and capacity building. That such a comprehensive support is of great importance prove also results of the research conducted within the European projects CIVITAS PROSPERITY and CIVITAS SUMP-Us-Up in 2017. The research covered 28 European countries. Slovenia, developing already some elements of the National SUMP programme for the past few years, was also part of this research. That SUMP are most successful in countries with effective and comprehensive national or regional support is the key message of this research.*

*The aim of this paper is to present the key results of the above-mentioned research with a focus on situation in Slovenia as well as to define the framework conditions and activities for renewal and improvement of Slovenia's National SUMP programme.*

---

## 1 Uvod

Načrtovalci (in odločevalci) mobilnosti se soočajo s širokim naborom pogosto nasprotujočih si zahtev. Med njimi so zagotavljanje visoke kakovosti bivanja in uspešnega gospodarstva, zmanjševanje prometnih zastojev in onesnaževanja ob hkratnem zagotavljanju dostopnosti ter zagotavljanje mobilnosti za vse z omejenimi sredstvi.

Mobilnost je tesno povezana tudi s širšimi temami, kot so zdravje prebivalcev, podnebne spremembe, odvisnost od fosilnih goriv, hrup in onesnažen zrak. Naslavljanje slednjih predstavlja največji izziv prav v urbanih območjih, središčih gospodarskega razvoja. Celostna prometna strategija (CPS, ang. SUMP) predstavlja učinkovito rešitev za navedene izzive, saj jih obravnava celostno in v proces načrtovanja in odločanja vključuje javnost. Rezultat njihovega uvajanja in izvajanja so mesta, ki zagotavljajo višjo kakovost bivanja, manj zastojev in čistejše okolje. CPS-je sicer izdelujejo mesta oziroma občine, vendar izkušnje držav kot so Španija, Francija in Belgija, vse bolj pa tudi Slovenija, kažejo, da ima pri tem ključno vlogo podpora državnih in regionalnih oblasti. V Evropi je še veliko držav, kjer ta podpora še ni prisotna, zato je eden ključnih ciljev projekta CIVITAS PROSPERITY<sup>1</sup>, da jo vzpostavi. Projekt je zato usmerjen v podporo lokalnim in državnim upravam pri uvajanju in izboljšanju kakovosti CPS.

Povezavo med lokalnimi in državnimi oziroma regionalnimi oblastmi projekt vzpostavlja z naslednjimi aktivnostmi: rednimi izmenjavami med sorodnimi ravnimi oblasti iz različnih držav, delovanjem interdisciplinarnih državnih podpornih skupin ter omogočanjem sodelovanja državnih in lokalnih oblasti tekom priprave in izvajanja CPS-jev. S krepitvijo sodelovanja med in znotraj večine držav EU projekt CIVITAS PROSPERITY tako učinkovito zmanjšuje ovire in prispeva k bolj energetsko učinkoviti in integrirani urbani mobilnosti. Takšen učinek ne bi bil mogoč znotraj ene same države.

Slovenija je ena izmed najbolj aktivnih članic EU na področju razvoja nacionalnega programa za CPS. V kratkem času je opravila velik napredek pri zagotavljanju podpore občinam pri pripravi in izvajanju CPS. Sodelovanje v projektu CIVITAS PROSPERITY je ambicije Slovenije pri razvoju državnega podpornega okvirja CPS še povečalo. Prispevek opisuje stanje in bodoči razvoj nacionalnih programov za CPS v Evropi (Plevnik in dr., 2018) s poudarkom na Sloveniji. V nadaljevanju so prikazane ovire in dejavniki krepitve razvoja CPS po državah. Sledi pregled elementov nacionalnih programov za CPS v Evropi. V zaključku so podani predlogi korakov, ki naj jih države izpeljejo za hitrejši razvoj nacionalnih programov za CPS ter načrti Slovenije na tem področju.

## 2 Metoda

Ena osrednjih aktivnosti projekta CIVITAS PROSPERITY je oblikovanje oziroma izboljšanje nacionalnih programov za CPS. Za pridobitev izhodiščnih podatkov je bila zato v okviru projekta ter v sodelovanju s projektom CIVITAS SUMP-UP v letu 2017 izvedena raziskava (Plevnik in dr., 2018) o stanju nacionalnih oziroma regionalnih programov za CPS (v nadaljevanju: nacionalnih programov za CPS) v državah Evropske unije. Vključenih je bilo 28 držav, pri čemer so bili podatki pridobljeni za 32 entitet – 25 celotnih držav in 7 regij iz treh držav, kjer je za regije značilna izrazita avtonomija. Raziskava je imela štiri cilje:

- identificirati in oceniti stanje nacionalnih programov za CPS v obravnavanih državah;
- identificirati obstoječe nacionalne programe za CPS in njihove ključne elemente;
- opredeliti ključne ovire, ki preprečujejo celostno prometno načrtovanje v mestih, regijah in državah;
- opredeliti ključne potrebe držav pri razvoju in nadgradnji njihovih nacionalnih programov za CPS.

---

<sup>1</sup> Projekt CIVITAS PROSPERITY (2016-2019) v programu Horizont 2020 sofinancira Evropska unija. Iz Slovenije v projektu sodelujeta Občina Ljutomer in Urbanistični inštitut RS, kot zunanji partner je vključena tudi Služba za trajnostno mobilnost in prometno politiko Ministrstva RS za infrastrukturo.

Vsi nacionalni programi za CPS in druge oblike podpore za uveljavitev koncepta celostnega prometnega načrtovanja so bili kritično ocenjeni glede na njihove rezultate, prednosti in slabosti, področja možnih izboljšav ter izkušnje, pomembne za druge države, ki bi želele vzpostaviti podobne mehanizme. Podatki za raziskavo so bili pridobljeni na dva načina: z zbiranjem podatkov o stanju nacionalnih programov za CPS ter s strukturiranimi intervjuji z več ključnimi deležniki iz vsake države.

## 2.1 Stanje nacionalnih programov za CPS

Prvi korak analize nacionalnih programov za CPS je obsegal posodobitev obstoječih podatkov o stanju programov, pridobljenih v okviru projekta ENDURANCE (Brůhová - Foltýnová in dr., 2013) in platforme ELTIS ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)). Za države brez obstoječih podatkov so bili zbrani novi podatki. Kot rezultat te aktivnosti so bila pripravljena poročila o stanju nacionalnih programov za CPS po posameznih elementih programov, ki so:

- pravni okvir CPS;
- finančni viri za pripravo in izvajanje CPS;
- smernice in metodologija za CPS;
- spremljanje kakovosti in vrednotenje izvajanja CPS;
- informiranje, izobraževanje, izmenjava znanj in izkušenj.

## 2.2 Strukturirani intervjuji

Inventarizirano stanje nacionalnega programa za CPS v posamezni državi oziroma regiji je bilo osnova za drugi korak analize, v katerem so bili izvedeni strukturirani intervjuji s predstavniki nacionalne oziroma regionalne ravni, predstavniki partnerskih mest iz posameznega projekta in drugimi ključnimi deležniki. Veliko intervjujev je bilo izvedenih v obliki skupinskega intervjuja v okviru sestankov nacionalnih delovnih skupin za podporo celostnemu prometnemu načrtovanju (ang. National Task Force).

V prvem delu intervjuja so bili potrjeni oziroma dopolnjeni podatki iz prvega koraka. Drugi del intervjuja je bil osredotočen na razpravo o statusu in prihodnjem razvoju posameznih elementov nacionalnih programov za CPS, naštetih zgoraj. Vodena razprava je vsebovala vprašanja na temo dosežkov, šibkih točk, najzahtevnejših vidikov, manjkajočih elementov, razvojnih potencialov, nadaljnjih korakov in inovativnih elementov. V zaključku so intervjujanci podali tudi želje glede inovativnih elementov iz drugih držav, o katerih bi želeli izvedeti več in potrebe glede podpore s strani EU in projekta CIVITAS PROSPERITY.

## 3 Stanje nacionalnih programov za CPS v Evropi

Vse od leta 2013, ko je Evropska komisija sprejela tako imenovani Paket za urbano mobilnost (Evropska komisija, 2013), so CPS prepoznane in promovirane kot strateški načrtovalski inštrument za lokalne oblasti. CPS namreč vzpodbuja uravnotežen ter integriran razvoj vseh vrst potovalnih načinov ter povečanje uporabe trajnostnih potovalnih načinov. Razvit je bil tudi kakovosten sistem strokovne podpore za pripravo CPS. Kljub slednjemu pa je do danes CPS pripravilo in ga izvaja le malo evropskih mest (SUMP-*Up* project, 2015, CHALLENGE project, 2016). Analiza projektov CIVITAS PROSPERITY in CIVITAS SUMP-*Up* je pokazala, da je trenutno v Evropi okoli 1.000 CPS, pri čemer je razpršenost zelo neenakomerna. Kar polovica CPS je namreč skoncentrirana v treh državah oziroma njihovih regijah – Belgiji (Flandrija in Valonija), Franciji in Španiji (Katalonija) (Plevnik in dr., 2018). Za našete države je značilna zakonska obveznost priprave CPS, podprta z močnimi spodbujevalnimi programi. Dolgoletne izkušnje s CPS imajo sicer mesta iz dvanajstih držav oziroma regij in ta imajo pomembno vlogo pri širjenju izkušenj na nacionalni in mednarodni ravni. Slovenija je na tem področju aktivna predvsem v zadnjih petih letih, v katerih je CPS sprejelo oziroma ga pripravlja 71 mest (občin).

Za uspešno naslavljanje številnih izzivov mobilnosti v mestih, kot so na primer kakovost zraka, dostopnost za vse, prometna varnost, hrup, poraba energije, kakovost bivanja, je potrebno število mest s CPS občutno

povečati. Pri tem je ključna podpora, ki jo nacionalne oziroma regionalne ravni nudijo lokalni ravni. Manjše število držav že ima vzpostavljen sistem za podporo priprave in izvajanja CPS. Nekaj držav ima vzpostavljene posamezne elemente podpore in stremi k temu, da doseže raven vodilnih držav. Številne države pa morajo celostno prometno načrtovanje v svojo prometno politiko šele vključiti (ELTISplus project, 2011). Iz tega sledi, da je raven razumevanja novega koncepta načrtovanja zelo raznolika in da je posledično potreba po kakovostni strokovni in tehnični podpori ter zagotavljanju in spremljanju kakovosti CPS na nacionalni ravni (oziroma regionalni, kjer je to relevantno) velika. To potrjuje tudi raziskava (Plevnik in dr., 2018), ki je na podlagi rezultatov opredelila štiri stopnje razvitosti držav in regij na področju celostnega prometnega načrtovanja:

- vodilne države in regije (16%);
- aktivne države in regije (44%);
- angažirane države in regije (25%);
- neaktivne države in regije (16%).

Vodilne države in regije imajo dobro strukturirano, celostno in dolgoročno načrtovanje prometa. CPS ali enakovreden dokument je njegov sestavni del. Nacionalna oziroma regionalna podpora je popolna in vsebuje različne elemente. V tej skupini je 16 % držav. Aktivne države in regije imajo vzpostavljeno dobro strukturirano načrtovanje prometa, tudi tu je CPS ali enakovreden dokument njegov sestavni del. Vendar je nacionalna oziroma regionalna podpora le delna in nesistematična, do celovitega sistema še manjka nekaj korakov oziroma je podporni sistem še v razvoju. Ta skupina je najbolj številna (44 % držav). Angažirane države in regije so šele v zadnjih letih razvile sistem načrtovanja prometa, ki vključuje CPS ali enakovreden dokument, podpora z nacionalne oziroma regionalne ravni pa še ni prisotna. Za te države je značilna uvedba novega pristopa k načrtovanju prometa zaradi zunanjih dejavnikov, predvsem zaradi možnosti pridobitve evropskih sredstev. V tej skupini najdemo posamezne primere dobrih praks, ki pa niso del celovitega sistema. V tej skupini je četrtnina držav (25 %). Neaktivne države in regije delajo šele prve korake v smeri celostnega prometnega načrtovanja, CPS v njih so posamezne oziroma jih ni. Aktivnosti za pripravo CPS so redke in popolnoma nesistematične. V tej skupini je 16 % držav.

Kljub navedenemu se je od prve analize stanja, izvedene v letu 2011, stanje močno izboljšalo. Delež vodilnih in aktivnih držav se je povečal s 25 % na 60 %, skupni delež bolj ali manj aktivnih držav (prve tri stopnje) pa s 60 % na 84 %. Vodilne države in regije so Flandrija v Belgiji, Francija, Norveška, Katalonija v Španiji in Litva. Slovenija je v skupini aktivnih držav. Neaktivne in s tem najbolj kritične so Ciper, Estonija, Irska, Latvija in Poljska.

**Preglednica 1:** Stopnje razvitosti držav in regij na področju celostnega prometnega načrtovanja

Država ali regija	Stopnja razvitosti	Opis stopnje
Belgija – Flandrija, Francija, Litva, Norveška, Španija - Katalonija	Vodilne države in regije	Dobro strukturirano, celostno in dolgoročno načrtovanje prometa. CPS ali enakovreden dokument je njegov sestavni del. Nacionalna oziroma regionalna podpora je popolna in vsebuje različne elemente.
Avstrija, Belgija – Bruselj, Belgija – Valonija, Danska, Finska, Nemčija, Italija, Malta, Nizozemska, Slovaška, Slovenija, Švedska, VB – Anglija, VB - Škotska	Aktivne države in regije	Vzpostavljeno dobro strukturirano načrtovanje prometa, tudi tu je CPS ali enakovreden dokument njegov sestavni del. Vendar je nacionalna oziroma regionalna podpora le delna in nesistematična, do celovitega sistema še manjka nekaj korakov oziroma je podporni sistem še v razvoju.

Država ali regija	Stopnja razvitosti	Opis stopnje
Bolgarija, Hrvaška, Češka, Grčija, Madžarska, Portugalska, Romunija, Španija	Angažirane države in regije	Sistem načrtovanja prometa, ki vključuje CPS ali enakovreden dokument razvit šele v zadnjih letih, podpora z nacionalne oziroma regionalne ravni še ni prisotna. Značilna je uvedba novega pristopa k načrtovanju prometa zaradi zunanjih dejavnikov, predvsem zaradi možnosti pridobitve evropskih sredstev. V tej skupini najdemo posamezne primere dobrih praks, ki pa niso del celovitega sistema.
Ciper, Estonija, Irska, Latvija, Poljska	Neaktivne države in regije	Prvi koraki v smeri celostnega prometnega načrtovanja, posamezne CPS oziroma jih ni. Aktivnosti za pripravo CPS so redke in popolnoma nesistematične.

#### 4 Ovire in dejavniki krepitve razvoja CPS po državah

Skupne ovire in dejavniki krepitve razvoja CPS so bili zbrani z raziskavo v okviru projekta SUMP-UP (Chinellato in dr., 2017) in analizo nacionalnih programov za CPS (Plevnik in dr., 2018). Ugotovljeno je bilo, da so za razvoj CPS najpomembnejši štirje dejavniki krepitve: centralizirana in celovita podpora nacionalne ali regionalne ravni (nacionalni program za CPS); visoka ozaveščenost o CPS na vseh ravneh in med vsemi ciljnim skupinami; obstoj metodološkega okvirja, prilagojenega lokalnim razmeram ter naslavljanje okoljskih vprašanj. Identificirane so bile tudi ovire z vidika nacionalne ravni. Med njimi so bile ključne tri: odsotnost nacionalnega programa za CPS; prevlada tradicionalnega pristopa k načrtovanju prometa ter odvisnost od evropskih projektov v smislu financiranja priprave dokumentov in izvajanja ukrepov, krepitve znanj in drugih aktivnosti, povezanih s CPS.

#### 5 Pregled elementov nacionalnih programov za CPS

Poglavje podaja povzetek stanja proučenih nacionalnih programov za CPS za leto 2017, glavna področja izboljšav in dobre prakse za vsakega izmed petih vsebinskih elementov.

##### 5.1 Pravni okvir CPS

Pravni okvir je eden ključnih dejavnikov razvoja trajnostnih prometnih politik v mestih. Izmed proučevanih držav in regij ima obstoječ pravni okvir za področje mestne mobilnosti 16 držav in 7 regij (72 % obravnavanih entitet), pri čemer je bila v vseh državah zabeležena vsaj okrnjena aktivnost na tem področju. 13 držav ima sprejete tudi podrobnejše podporne dokumente, 18 pa jih je poročalo o podpornih programih. Zanimivo je, da kljub obstoju pravnega okvirja sprejetje, izvajanje in prenova CPS ni obvezno v skoraj nobeni državi. Prevladujoča je potreba po vzpostavitvi ali izboljšanju pravnega okvirja (primarno na področju integracije z drugimi sektorji – predvsem prostorskim), za katerega pa ni nujno, da je obvezujoč. Kot dobre prakse na tem področju velja izpostaviti Belgijo (vse tri regije: Flandrija, Valonija in Bruselj), Katalonijo v Španiji in Portugalsko.

##### 5.2 Finančni viri za pripravo in izvajanje CPS

Finančni viri so pomembni predvsem v državah, kjer priprava in izvajanje CPS nista obvezna. Pogosto so uporabljeni kot vzvod za višanje kakovosti dokumentov in njihovega izvajanja, čeprav so minimalni standardi kakovosti CPS v uporabi v le nekaj državah/regijah. Vsaj majhno količino sredstev imajo v ta namen na voljo praktično vse obravnavane države, pri čemer so sredstva zagotovljena na štirih administrativnih ravneh (lokalni, regionalni, nacionalni, evropski). Vse države bi morale delati na zagotavljanju stabilne in jasno opredeljene finančne sheme za trajnostno mobilnost. Dobri praksi na tem področju sta Katalonija v Španiji in Portugalska.

### 5.3 Smernice in metodologija za CPS

Velik delež smernic in metodologije za CPS temelji na evropskih smernicah, ki so jih nekatere države le prevedle, druge uporabljajo izviren dokument, tretja skupina pa je smernice prevedla in prilagodila lokalnim razmeram. Nekatere najbolj izkušene države imajo svoje neodvisne smernice, ki so bile večinoma razvite že pred evropskimi. V prihodnosti bi bilo potrebno stremeti k temu, da smernice razvijajočih držav izhajajo iz evropskih smernic, pri čemer jih smiselno prilagodijo njihovem lokalnemu okolju. Po vzoru izkušenih držav bi bilo potrebno razvijati tudi podrobne tematske smernice. Dobre prakse so bile prepoznane v več državah, izpostaviti pa velja Švedsko, ki je razvila smernice, ki celovito naslavlja celotno področje načrtovanja trajnostne mobilnosti v mestih.

### 5.4 Spremljanje kakovosti in vrednotenje izvajanja CPS

Aktivnosti spremljanja in vrednotenja so ene ključnih v konceptu celostnega prometnega načrtovanja, saj izboljšujejo učinkovitost načrtovalskih pristopov in izvajanja ukrepov, pripomorejo k optimizaciji porabe sredstev in zagotavljajo transparentnost postopkov ter zbiranje prepotrebni podatkov. Kljub temu je ta element od vseh petih najslabše razvit in bo v prihodnosti zahteval največ pozornosti. Na tem področju je aktivnih približno polovica držav, vendar večinoma v zelo omejenih okvirih. Celovite dobre prakse na tem področju so Flandrija v Belgiji, Katalonija v Španiji in Francija.

### 5.5 Informiranje, izobraževanje, izmenjava znanj in izkušenj

Za sprejemanje kakovostnih načrtovalskih odločitev so pomembni tako informiranje in izobraževanje, kot izmenjava znanj in izkušenj. Te aktivnosti višajo raven ozaveščenosti in krepijo znanja, zato je pomembna široka vključenost deležnikov - na vseh ravneh ter iz vseh ciljnih skupin. Zaradi velike raznolikosti aktivnosti je dobro, da se izvajajo v okviru skupnega krovnega programa in redno. Ta element se je v zadnjih letih najbolj okrepil, redna in strukturirana aktivnost je bila zabeležena v treh četrtinah držav oziroma regij, pri čemer se države ločijo po številu, zahtevnosti in kakovosti aktivnosti. Pri tem potrebujejo manj izkušene države predvsem več prenosa znanj in izkušenj ter nadaljnjo podporo EU. Dobre prakse na tem področju so Valonija v Belgiji, Slovenija, Češka in Katalonija v Španiji.

## 6 Predlog korakov za hitrejši razvoj nacionalnih programov za CPS

### 6.1 Vodilne in aktivne države in regije

Za skupino vodilnih in aktivnih držav in regij so za nadaljnji razvoj nacionalnih programov za CPS ključni njihova redna nadgradnja in dopolnjevanje ter krepitev aktivnosti, izboljšanje na področju najšibkejšega elementa – spremljanja in vrednotenja ter zagotavljanje rednih finančnih virov za pripravo in nadgradnjo CPS ter izvedbo ukrepov. Druge izboljšave vključujejo jasne cilje EU, dvig CPS tudi na regionalno in potencialno na nacionalno raven, nadaljnjo integracijo sektorjev, vključitev celostnega prometnega načrtovanja v redne izobraževalne programe, ohranjanje in krepitev politične podpore na vseh ravneh.

### 6.2 Angažirane in neaktivne države in regije

Za skupino angažiranih in neaktivnih držav in regij, ki so z razvojem nacionalnih programov za CPS šele pričele oziroma se nanj šele pripravljajo, je ključnega pomena sledeče: zagotovitev institucionalne, pravne in finančne podpore CPS – samemu dokumentu kot tudi ukrepom, oblikovanje in sprejem vizije za celostno načrtovanje mobilnosti v mestih na nacionalni ravni ter zagotovitev centraliziranega upravljanja CPS s strani nacionalne oziroma regionalne ravni. Države iz teh skupin so izrazile potrebo po oblikovanju nacionalnega programa za CPS oziroma vsaj splošno sprejetega formalnega okvira za pripravo CPS ter vzpostavitvi

odgovornega telesa na nacionalni ravni. Jasna je tudi potreba po krepitvi aktivnosti in njihovem uravnoteženem razvoju znotraj vseh elementov nacionalnih programov za CPS.

## 7 Zaključek

Priprava in izvedba kakovostnih CPS zahteva določeno mero novih znanj in dodatnih sredstev ter celovite podpore z višjih ravni, kar države z daljšo tradicijo tovrstnega načrtovanja zagotavljajo v okviru nacionalnih oziroma regionalnih programov za CPS. Pomen celovite podpore nacionalne ravni za uveljavitev koncepta celostnega prometnega načrtovanja v posamezni državi potrjujejo tudi rezultati raziskave, izvedene v okviru dveh evropskih projektov (CIVITAS PROSPERITY in CIVITAS SUMP-*s*-Up) v letu 2017. V raziskavi je sodelovalo 28 evropskih držav, med njimi tudi Slovenija, ki že nekaj let uspešno razvija posamezne elemente nacionalnega programa za CPS in je ena izmed najbolj aktivnih članic EU na področju razvoja nacionalnega programa za CPS. Glavno sporočilo izvedenih raziskav je, da so CPS za mesta najuspešnejše v državah, kjer je podpora državne ali regionalne ravni najbolj učinkovita in celovita. S krepitvijo sodelovanja med in znotraj večine držav EU projekt CIVITAS PROSPERITY učinkovito zmanjšuje ovire in prispeva k bolj energetsko učinkoviti in integrirani urbani mobilnosti. Takšen učinek ne bi bil mogoč znotraj ene same države.

## 8 Viri in literatura

Brůhová - Foltýnová, H., Sperat, Z., Jordová, R., 2013. National Inventories Summary. ENDURANCE project.

CH4ALLENGE project, 2016. Final report.

Chinellato, M., Staelens, P., Wennberg, H., Sundberg, R., Böhrer, S., Brand, L., Adams, R., Dragutescu, A., Gertheis, A., 2017. Users' needs analysis on SUMP take up. Report. CIVITAS SUMP-*s*-Up project.

ELTISplus project, 2011. The State of the Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe. Prepared by Rupprecht Consult and Edinburgh Napier University.

Evropska komisija, 2013. Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih. COM (2013) 913 konč.

Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., Durlin, T., 2018. Higher Levels of Government – their Support for SUMP in the EU. Report. CIVITAS PROSPERITY and CIVITAS SUMP-*s*-Up projects.

SUMP-*s*-Up project, 2015. Proposal phase survey.

[www.eltis.org](http://www.eltis.org) (pridobljeno 27. 08. 2018)