

# Interreg



## ITALIA-SLOVENIJA



### FORTIS

Progetto standard co-finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale  
Standardni projekt sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj

## D.3.1.2.3 – AKCIJSKI NAČRT ZA OPTIMIZACIJO POVEZAV JAVNEGA PREVOZA NA ČEZMEJNEM OBMOČJU

Projekt podpira program za čezmejno sodelovanje Interreg V-A Slovenija - Italija, ki ga financira Evropski sklad za regionalni razvoj. Cilj projekta je z inovativnimi rešitvami izboljšati povezave javnega prevoza na čezmejnem območju med Italijo in Slovenijo in olajšati vzajemno znanje o registraciji vozil.

Vsebina te publikacije ne odraža nujno uradnih stališč Evropske unije.

Za vsebino te publikacije je odgovoren avtor - VP (CEI-ES).

**Različica: 1.0**

**Avtor: VP - Central European Initiative- Executive Secretariat**



## KAZALO VSEBINE

1	UVOD .....	3
2	OBSEG PREDMETNEGA DOKUMENTA .....	5
2.1	KLJUČNI REZULTATI OCENE TERITORIALNIH POTREB (D.3.1.2.1) .....	6
2.2	OKROGLA MIZA DELEŽNIKOV (D.3.1.2.2) .....	7
3	ANALIZA VRZELI IN KARTIRANJE .....	10
3.1	Infrastrukturne vrzeli .....	10
3.2	Vprašanja interoperabilnosti .....	12
3.3	Zakonodajne in pravne omejitve .....	12
3.4	Mejne vrednosti gospodarske trajnosti ter informacije o povpraševanju po mobilnosti in potrebah po mobilnosti .....	14
3.5	Integracija (manjkajočih) storitev javnega prevoza .....	15
3.7	ANALIZA SWOT .....	21
4	OPREDELITEV KLJUČNIH CILJEV .....	23
5	STRATEGIJE KARTIRANJA .....	25
6	OPREDELITEV UKREPOV .....	26
7	Priporočila .....	36
7.1	ZGRADITI CELOTNO IN SKUPNO VIZIJO .....	36
7.2	SINERGIJE Z DRUGIMI POBUDAMI .....	37
8	ZAKLJUČKI .....	38

## 1 UVOD

Projekt FORTIS je namenjen spodbujanju medinstitucionalnega dialoga na področju čezmejne mobilnosti, in sicer s pospeševanjem inovativnih rešitev, namenjenih izboljšanju kakovosti življenja za lokalno prebivalstvo. S tem namenom se FORTIS osredotoča na dve ključni temi:

- izboljšanje lokalnega sistema javnega prevoza za čezmejno sodelovanje;
- sistemizacija in usklajevanje različnih pravnih okvirov na področju registracije vozil in voznških dovoljenj.

Ta dokument se osredotoča predvsem na prvo točko in s tem obravnava ključne izzive in predmetne pomanjkljivosti, ki vplivajo na čezmejne multimodalne prometne povezave.

Doseganje teh ambicioznih ciljev temelji na konkretnem in operativnem pristopu, in sicer predvsem v kratkoročnem in srednjeročnem časovnem okviru. Projekt FORTIS tako veliko pozornost namenja operativnim in konkretnim vidikom, ki odpirajo nove možnosti in odpravljajo obstoječe prepreke. To pomeni, da se na podlagi rezultatov izvedenih analiz in povratnih informacij vključenih deležnikov oblikuje učinkovita strategija oziroma načrt, ki bo podpiral in prispeval k medinstitucionalnemu dialogu, s ciljem uvedbe občutnih izboljšav na področju čezmejnih multimodalnih prometnih povezav in dostopnosti.

Ta dokument naj bi tako služil kot koristno in ciljno usmerjeno orodje za razvoj inovativnega pristopa k izboljšanju čezmejnih povezav (še posebej na območjih blizu meje).

Posledično in znotraj tega okvira je dokument D.3.1.2.3 akcijski načrt za učinkovitejši sistem javnega prevoza na čezmejnih območjih, pri čemer se osredotoča na obstoječe možnosti za inovativne rešitve.

Z akcijskim načrtom nameravamo:

- prepoznati glavne pravne, institucionalne, tehnične in ekonomske prepreke, ki ovirajo nadaljnji strateški razvoj čezmejne trajnostne mobilnosti na italijansko-slovenskem čezmejnem območju (to vključuje rezultate razgovorov z glavnimi deležniki v D.3.1.2.1 in sklepe, sprejete na okrogli mizi z deležniki v D.3.1.2.2);
- podati predloge za boljše povezave z javnim prevozom na italijansko-slovenskem čezmejnem območju in za boljše povezave z zaledjem (npr. z Benečijo, s Primorsko in z Ljubljansko regijo);
- poudariti mogoče inovativne rešitve za izboljšanje povezav v javnem prevozu na čezmejnih območjih s pomočjo metodologije analize SWOT in analize vrzeli oziroma pomanjkljivosti (»GAP«).

Dokument s tem namenom najprej vsebuje povzetek prejšnjih izsledkov, ki so podlaga za prej omenjene cilje. Nato predstavimo analizo pomanjkljivosti, ki preprečujejo multimodalno čezmejno dostopnost in povezljivost. Z navajanjem teh pomanjkljivosti želimo poudariti ukrepe, s katerimi lahko dosežemo privlačno in učinkovito alternativo trenutnemu sistemu, ki bolj ali manj sloni na osebnih vozilih. Ta analiza povzema rezultate prejšnjih podrobnih analiz, ki so bile izvedene v okviru projekta FORTIS. Povzetek ključnih rezultatov predstavimo z analizo SWOT.

V naslednjih poglavjih poleg tega orišemo strateško vizijo, ki vsebuje tudi konkretni predlog za izvedbo. Predlagani pristop je hierarhično strukturiran in razdeljen na različne stopnje, tako da predstavlja celovit in skladen okvir, ki vsebuje splošne cilje in konkretne ukrepe, pripravljene za izvedbo.

Natančneje navajamo naslednje stopnje:

1. Splošni cilji in potrebe, za katere si prizadevamo.
2. Strategije in seznam intervencijskih področij, ki jih je treba obravnavati.
3. Specifični ukrepi za izvajanje strategije.

Stopnja podrobnosti znotraj takšnega ovira narašča s prehodom iz ene od teh treh stopenj v naslednjo. V tem kontekstu je splošen cilj opredeljen kot ena ali več strategij, ki se izvajajo na podlagi specifičnih dejanj/ukrepov.

Takšen ambiciozen in sistemski pristop, ki zajema širšo perspektivo in konkretne ciljno usmerjene izboljšave, seveda predstavlja tudi izzive. Zato je treba primerno oceniti morebitne kritične točke in poiskati sočasne sinergije, če želimo to vizijo tudi uspešno uresničiti. Zadnji del dokumenta obravnava te morebitne kritične točke in navaja različne sinergične pobude, ki bi lahko prispevale k realizaciji ciljev.

V tem kontekstu igrajo pomembno vlogo specifične pilotne aktivnosti, ki se razvijajo v okviru projekta FORTIS. Tako so navedeni konkretni primeri ukrepov in pričakovani izsledki po njihovi izvedbi. S tem, ko navedemo predlagane ukrepe znotraj obsežnega akcijskega načrta, imajo ti ukrepi pomen tudi zunaj obravnavane problematike. Nasprotno, lažje vidimo, da so ponovljivi tudi v drugih primerih, ko se pojavijo podobne potrebe.

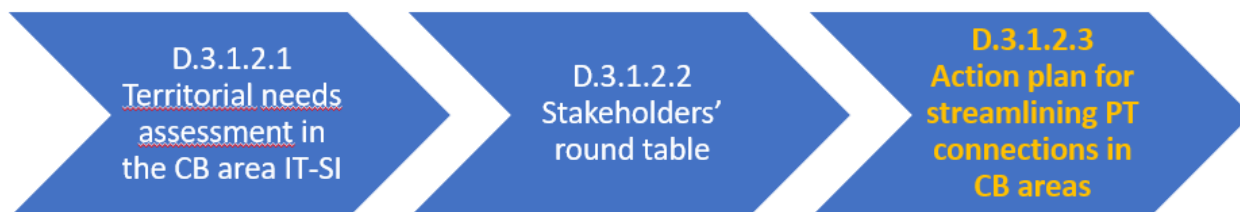
Pri tem je treba poudariti, da je ta akcijski načrt nastal v nepredvidljivih razmerah, ki jih je povzročila pandemija virusa covid-19. Trenutne razmere seveda občutno vplivajo na dejavnosti, ki so predmet obravnave tukajšnjih analiz. Med nastankom dokumenta so protikoronski ukrepi pripeljali do začasne ustavitve čezmejnega javnega prevoza med Italijo in Slovenijo. Tako bo celovita izvedba ukrepov mogoča šele po koncu trenutnih nepredvidljivih razmer.

## 2 OBSEG PREDMETNEGA DOKUMENTA

Predmetni dokument zasleduje cilje, opisane v prejšnjem odstavku, in obenem predstavlja rezultate predhodnih dokumentov WP 3.1.

V okviru dvodelnega pristopa, ki ga zagovarja projekt FORTIS, so pripravljene trije dokumenti WP 3.1, ki se nanašajo na izboljšane čezmejne povezave na področju javnega prevoza:

- 3.1.2.1 Ocena teritorialnih potreb za čezmejno območje med Italijo in Slovenijo (TNA);
- 3.1.2.2 Okrogla miza deležnikov;
- 3.1.2.3 Akcijski načrt za učinkovitejši sistem javnega prevoza na čezmejnih območjih (tj. ta dokument).



**Slika 1 – Logično zaporedje dokumentov WP 3.1, ki obravnavajo čezmejni sistem javnega prevoza**

Glavna podlaga za akcijski načrt je ocena TNA (D.3.1.2.1), ki vsebuje celovito analizo trajnostne mobilnosti na čezmejnih območjih z ukrepi za izboljšave in poročilo z okrogle mize deležnikov (D.3.1.2.2), ki vsebuje poglede in mnenja različnih deležnikov. Akcijski načrt D.3.1.2.3 tako nudi ključna vodila za izboljšanje čezmejnih povezav na področju javnega prevoza s pomočjo inovativnih rešitev.

Obenem tudi opozarja na povezave s pilotnimi dejavnostmi, ki so bile izvedene v okviru FORTIS WP 3.2. Pri tem se na akcijski načrt D.3.1.2.3 nanašajo predvsem naslednje:

- Podaljšanje in uskladitev storitev javnega prevoza na čezmejnem območju Milje–Koper (D.3.2.2.1 – odgovorni partner: 02-RFVG);
- Študija izvedljivosti čezmejnega pomorskega javnega prometa med Italijo in Slovenijo (D.3.2.2.2 – odgovorni partner: 03-MOK);
- Spodbujanje enotne avtobusne/železniške vozovnice na območju Italije in Slovenije na liniji Trst– Opčine–Ljubljana (D.3.2.2.3 – odgovorni partner: 01-CEI);
- Pilotni ukrep za izboljšavo avtobusnega potniškega prometa med Kopro in Trstom z uvedbo neposredne povezave (D.3.2.2.5 – odgovorni partner: 03-MOK).

Čeprav se pilotni projekti nanašajo na specifične ukrepe, obenem sinergistično uveljavljajo pristop, ki ga zagovarja akcijski načrt. Pilotni projekti lahko poleg tega služijo kot primeri najboljših praks, ki se lahko prenesejo na druga področja in okvire.

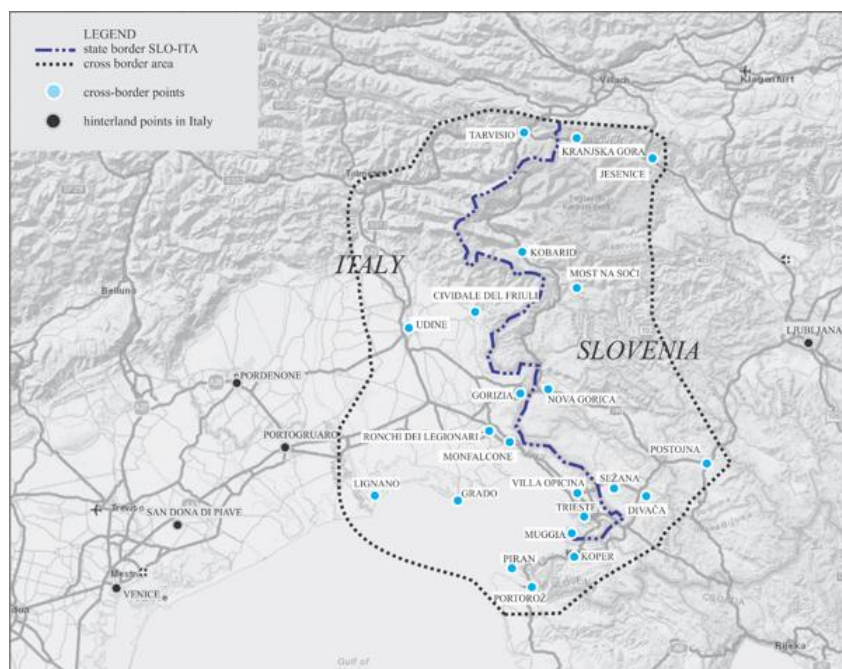
S tem namenom 6. poglavje ponuja dodaten komentar pilotnih ukrepov, pri čemer se omenjajo kot konkretni primeri ukrepov akcijskega načrta, ki jih je mogoče kratkoročno izvesti.

Tu navajamo tudi ključne rezultate predhodnih dokumentov WP 3.1, ki so osnova za razvoj celotnega akcijskega načrta, opisanega v spodnjih poglavjih.

## 2.1 KLJUČNI REZULTATI OCENE TERITORIALNIH POTREB (D.3.1.2.1)

Ocena teritorialnih potreb vsebuje natančno analizo trenutnih regionalnih in čezmejnih povezav za javni prevoz med Italijo in Slovenijo, in sicer na podlagi raziskave cestnega, železniškega in pomorskega javnega prometa ter trenutnega intermodalnega stanja.

Analize so se osredotočale predvsem na območje, ki je na sliki 2 označeno s črtkano črto, ki poteka ob skupni italijansko-slovenski meji. Na isti sliki so navedeni tudi čezmejni regionalni centri (vključno z zanimivimi točkami – Pol – in s prometnimi vozlišči) in centri v zaledju (zaledne točke).



Slika 2 – Obravnavano območje, čezmejno območje med IT in SLO. Vir:

<https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> and Prometni institut, d.o.o.

Tako sta bila izvedena podrobna analiza teritorialnih potreb in značilnosti ter trenutno stanje multimodalnega sistema javnega prevoza, ki obratuje na teh območjih in nudi povezave v zaledje.

Na podlagi rezultatov analiz in povratnih informacij deležnikov v čezmejnem javnem prevozu, s katerimi smo v tej fazi že stopili v stik, smo prepoznali izzive za čezmejni sistem javnega prevoza med Italijo in Slovenijo. Razdeljeni so glede na področja upravljanja in organizacije, prevozne dejavnosti in informacijske podpore. Predlagali smo prvi sveženj ukrepov za spopadanje s prepoznanimi izzivi čezmejnega javnega prevoza, ki so namenjeni odpravi prepoznanih težav in izboljšanju čezmejnih povezav.

Tako analiza vrzeli v naslednjem poglavju nudi splošen pregled, ki povzema in dodatno komentira ključne vidike ter predstavlja ključni korak pri opredelitvi akcijskega načrta, ki zavzema konsolidiran sveženj ukrepov. Ti upoštevajo tudi sklepe okrogle mize deležnikov, ki je opisana spodaj.

## 2.2 OKROGLA MIZA DELEŽNIKOV (D.3.1.2.2)

Druga faza, tj. okrogla miza deležnikov, je potekala 30. 10. 2020 (zaradi pandemije je gostiteljica Furlanija - Julijska krajina dogodek izvedla po spletu). Med sodelujočimi so bili predstavniki iz Italije in Slovenije, in sicer iz naslednjih ciljnih skupin (glejte D3.1.1 – Skupna metodologija za izvedbo WP3.1):

- lokalne oblasti in deležniki (občina Trst, Mestna občina Koper, občina Špeter Slovenov);
- regionalni in italijansko-slovenski deležniki (Posoški razvojni center, EZTS "GO Gorizia, Nova Gorica in Šempeter-Vrtojba", EZTS "Euregio Senza Confini r.l.");
- univerze in raziskovalna središča (Univerza Ca' Foscari v Benetkah, beneška univerza IUAV);
- javna prevozniška podjetja (Trieste Trasporti/TPL FVG in APT/TPL FVG, Nomago, d. o. o., Liberty Lines).

Med dogodkom so sodelujoči deležniki izrazili svoje poglede na čezmejni sistem javnega prevoza, kar je pripomoglo k ugotovitvi trenutnega stanja, dobrih praks in obstoječih pomanjkljivosti ter postreglo z operativnimi rešitvami za izboljšanje storitev javnega prevoza.

Za to, da bi zbrali kar se da dobre povratne informacije, smo deležnikom postavili izhodiščna vprašanja, navedena v preglednici 1, ki smo jih razdelili pred srečanjem in predstavili med dogodkom, da bi spodbudili razpravo.

Med razpravo so se omenjale relevantne in heterogene (tj. različne, na primer tehnične, ekonomske, pravne) pomanjkljivosti, ki ovirajo povsem funkcionalno in gladko integracijo čezmejnega multimodalnega prevoznega sistema. Na podlagi povratnih informacij smo prepoznali kompleksna vprašanja, ki jih je treba rešiti s pomočjo celovitega in inovativnega pristopa. Pri tem pa je treba poleg fizične realizacije rešitev upoštevati tudi manj oprijemljive vidike. Pri tem so mišljeni predvsem organizacijski in usklajevalni vidiki, a tudi informiranje uporabnikov. Čezmejne dejavnosti poleg že omenjenega za seboj potegnejo celo vrsto drugih vprašanj (še posebej na področju pravnih in regulativnih zadev).

<b>OBSEG/IZTOČNICE</b>	<u>Uvod/razlaga in VPRAŠANJE</u>
<b>Daljnosežnost strategije in časovni okvir</b>	S strateškega (srednje in dolgoročnega) vidika <b>katere so skupne PRIORITETE za izboljšanje povezav v čezmejnem potniškem prevozu?</b>
<b>Ovire in specifični ukrepi</b>	Na <u>specifični ravni</u> katere so glavne ovire/omejitve (npr. tehnične, ekonomske, pravne itd.) in potrebni ukrepi, ki jih je treba uvesti in/ali nadgraditi za izboljšanje in spodbujanje čezmejnega potniškega prevoza?
<b>Fokus na specifičnih (zemljepisnih) prometnicah</b>	Če se osredotočimo na nekatere specifične zemljepisne <u>prometnice</u> , katere čezmejne povezave med Italijo in Slovenijo bi potniki poleg primerov iz pilotnih projektov najbolj uporabljali, če bi izboljšali ali uvedli tovrstne storitve?
<b>Vprašanja, vezana na tehnološki razvoj</b>	Če se osredotočimo na izvajanje tehnoloških rešitev, katere inovacije je treba promovirati na čezmejni ravni, da se podpre ali spodbudi učinkovit sistem potniškega prevoza? (skupno in neprekinjeno upravljanje/skupne IKT platforme za izmenjavo podatkov ...)
<b>Usmerjenost/Časovnica</b>	Z vidika časovnega zaporedja in s posebnim poudarkom na <u>kratkoročni in srednjeročni izvedljivosti aktivnosti kateri so nujni koraki za dejansko uskladitev čezmejnega javnega prevoza?</u>

**Preglednica 1 – Seznam točk in vprašanj, ki jih zastavljajo zainteresirane strani**

Tako smo prejeli relevantne in natančne predloge za spopadanje s tako zapletenimi pravnim in regulativnim okvirom, pri čemer je poudarek na ohranjanju kar se da preprostih intermodalnih in integriranih storitev za potnike. V ta namen moramo razviti nov in dobro utemeljen (tj. na podlagi natančnih in posodobljenih podatkov o povpraševanju po prevoznih storitvah) pristop. Ta mora temeljiti na inovacijah in dobro integriranem postopku čezmejnega upravljanja.

Tako pridobljene povratne informacije in usmeritve so izjemno pripomogle k razvoju akcijskega načrta, ki je opisan v naslednjih poglavjih tega dokumenta.





Slika 3 - oblak besed okrogle mize deležnikov

### 3 ANALIZA VRZELI IN KARTIRANJE

Kljub izvedenim naporom in doseženim rezultatom pri odpravljanju ovir na nacionalnih mejah v okviru procesa povezovanja EU, ki se aktivno izvaja na različnih ravneh, še vedno obstajajo velike fizične in druge vrzeli, ki jih je treba zapolniti, da bi dosegli dobro čezmejno povezljivost in dostopnost.

Zlasti je treba poudariti različne vrste vrzeli, ki še vedno vplivajo na čezmejni javni prevoz na območju med Italijo in Slovenijo. V ta namen je treba opozoriti, da je zato, da bi intermodalni prevoz predstavljal privlačno alternativo (v primerjavi s trenutno prevladujočo mobilnostjo, vezano na uporabo avtomobila), bistveno poskrbeti za gladko povezovanje različnih korakov, ki se zahtevajo od uporabnikov. To pomeni, da je potreben kompleksen in večplasten okvir, v katerem bi se prispevki različnih ponudnikov prevoznih storitev in načinov prevoza združili ter poenostavili za uporabnike.

Vendar pa najpomembnejše heterogene vrzeli (različnih vrst, kot so infrastrukturne, tehnične, gospodarske, pravne itd.) trenutno ovirajo polno funkcionalnost in nemoteno povezovanje multimodalnega prometnega sistema na čezmejni ravni. Pri tem so mišljene fizične vrzeli, kot so manjkajoče povezave čez mejo, in splošnejši koncept, ki ga je treba izboljšati, da bi zagotovili konkurenčnost multimodalnih rešitev/alternativ/storitev javnega prevoza.

V ta namen je treba, kot je bilo navedeno na okrogli mizi, poleg fizične izvedbe ustrezno upoštevati tudi manj oprijemljive vidike. Zato že vemo, da dobro znana skupna vprašanja predstavljajo vsi organizacijski in usklajevalni vidiki ter zagotavljanje informacij uporabnikom. Poleg teh vidikov čezmejna razsežnost odpira dodatna vprašanja in prinaša dodatne ovire (na primer v zvezi s pravnim in regulativnim okvirom).

Zato analiza vrzeli, ki je podana spodaj, na podlagi ocene teritorialnih potreb in rezultatov okrogle mize povzema ključne vidike (področja ukrepanja, na katerih so potrebna prizadevanja za integracijo čezmejnih storitev javnega prevoza), s čimer je zagotovljena trdna podlaga za nadaljnje ukrepe, ki jih je treba izvesti.

Glavne tipologije ugotovljenih vrzeli so navedene v naslednjih odstavkih.

#### 3.1 Infrastrukturne vrzeli

Ta tipologija vključuje potrebo po infrastrukturnih izboljšavah multimodalnega omrežja, v katerem delujejo (ali bi lahko delovale) storitve javnega prevoza. V tem smislu je treba poročati o potrebi po izboljšanju ključnih prednosti intermodalnega prometa (zlasti na srednje dolge razdalje), kot so intermodalna vozlišča in železniško omrežje<sup>1</sup>).

V zvezi z železniškim omrežjem je treba poudariti, da sta na voljo le dva čezmejna prehoda:

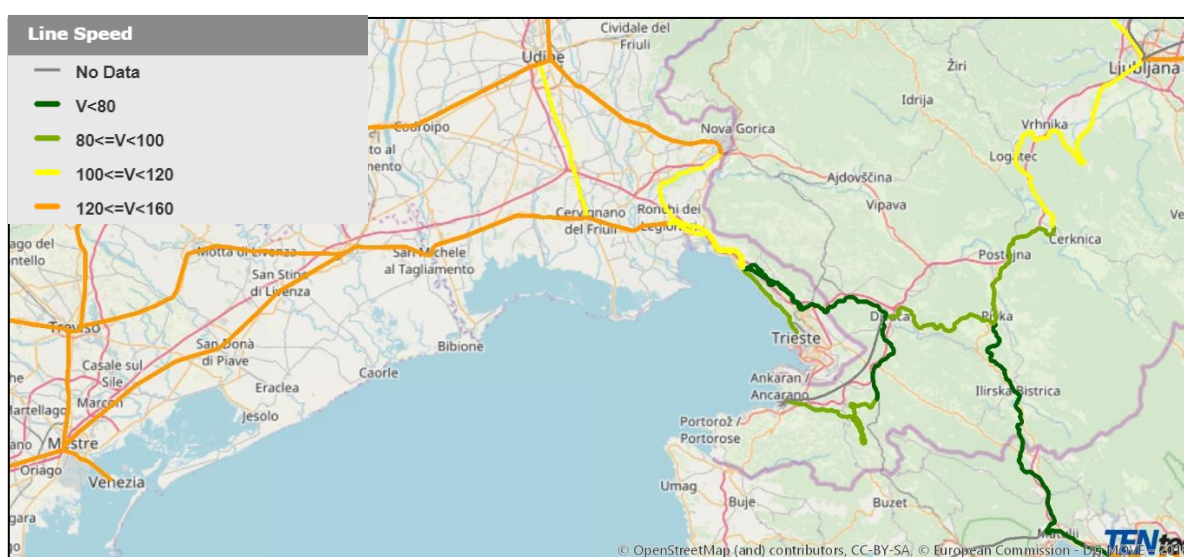
---

<sup>1</sup> Glej tudi „Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders“, ki jo je leta 2018 izdal Generalni direktorat EU za regionalno in mestno politiko.

- Villa Opicina - Sežana, odsek dvotirne elektrificirane proge vzdolž povezave Trst-Ljubljana, ki spada v sredozemski in baltsko-jadranski koridor omrežja TEN-T;
- Gorica-Nova Gorica, neelektrificiran odsek (ki sicer ni del omrežja TEN-T), ki se povezuje z železnico Transalpina/Bohinj (Jesenice-Trst), ki prav tako nudi ustrezne strateške priložnosti zaradi velikega turističnega potenciala (čeprav ga trenutno uporabljajo samo tovorni vlaki).

V zvezi z železniškim omrežjem je mogoče izpostaviti različne težave, kot so:

- **Omejena preostala razpoložljiva zmogljivost v posameznih povezavah** v celotnem omrežju. To pomeni omejen obseg dodajanja novih železniških storitev zaradi že dosežene visoke stopnje zasičenosti. Ta vidik je na primer zlasti pomemben v primerih odsekov San Donà - Benetke, Trst-Monfalcone in Koper-Divača. Vendar je to treba izpostaviti le posredno in specifično nasloviti čezmejne odseke, kjer (razen tovornega prometa, ki očitno tudi porablja kapacitete skupne železniške infrastrukture) je edina storitev potniškega prometa, ki se trenutno izvaja (razen postankov zaradi pandemije COVID), eksperimentalna pilotna storitev Trst-Ljubljana v okviru projekta CROSSMOBY (čezmejni program Italija -Slovenija), v okviru katere v vsako smer vozita dva vlaka dnevno. Poleg tega bi glede na trenutno (relativno) omejeno število čezmejnih železniških storitev celo veliko povečanje v odstotkih pomenilo le omejeno število v primerjavi s številom, ki ga predvideva ocena zmogljivosti na omenjenih koridorjih.
- Druge pomanjkljivosti bi lahko bile povezane z **zmogljivostnimi karakteristikami** povezav železniškega omrežja. S posebnim poudarkom na potrebah prevoza potnikov na srednje dolge razdalje predstavlja ključno lastnost **dovoljena hitrost**. V zvezi s tem je treba za glavno smer vzhod-zahod na relaciji Benetke-Trst-Ljubljana poročati, da so vrednosti nižje od tistih, ki se zahtevajo za omrežje TEN-T. Kot je prikazano na Slika 4 v nadaljevanju, so zlasti v območju med Trstom (vključno z okolico) in Ljubljano te vrednosti v nekaterih odsekih nižje od 80 km/h. Poleg tega je treba poročati, da je treba v okviru razvoja koridorja načrtovati izboljšanje zmogljivosti tudi za odsek Benetke-Trst.



**Slika 4 – Prikaz dovoljene hitrosti na železniških povezavah TEN-T. Vir: TENtec**

- Manjkajoča čezmejna povezljivost prav tako spada med zadevne vrzeli, saj na območju Trsta in Gorice ter Nove Gorice na železniško povezljivost s čezmejnimi zaledjem vplivajo pomembne pomanjkljivosti. V primeru Trsta spada glavna železniška postaja (Trieste Centrale) pod italijansko železniško omrežje. Na relaciji Gorica-Nova Gorica poleg tega, da ni elektrificirana, trenutno niso omogočene vse možne povezave zaradi neobstoja določenih prog v povezavi z odseki križišč čez mejo.

### 3.2 Vprašanja interoperabilnosti

Vidiki, povezani z interoperabilnostjo, ki so sicer povezani z izvedbo infrastrukture, si zaslužijo posebno pozornost in osredotočenost, ker gre za posebne primere čezmejnih ovir in vrzeli v železniškem prometu. V tem smislu je treba najprej poudariti, da se v Italiji in Sloveniji električna energija za železniške proge zagotavlja prek 3 kV DC.

Kljub temu ima vsaka država lasten sistem za varnost in signalizacijo (SCMT v Italiji in INDUSI v Sloveniji), kar povzroča določene omejitve interoperabilnosti. Natančneje to pomeni nekatere tehnične zahteve glede vozniških parkov in postopkov (vključno z menjavo osebja na vlaku), ki jih je treba izvesti na mejnem prehodu (Villa Opicina), kar povzroči do 20 minut čakanja.

V tem okviru pomembno izboljšanje predstavlja sprejetje evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) (v teku), ki bo med drugim zagotovilo poenoten okvir vzdolž koridorjev osrednjega omrežja.

Pri avtobusnem prevozu druge pomembne vrzeli zlasti nastajajo zaradi različnih naprav, ki se uporabljajo za preverjanje vozovnic. Trenutno se razvijajo pametne kartice, ki bi bile v skladu z različnimi standardi iz obeh držav.

### 3.3 Zakonodajne in pravne omejitve

V zvezi z železniško interoperabilnostjo razlike in omejitve, ki so posledica sprememb v zakonodajnem sistemu, posebej vplivajo na nacionalno mejo in (posledično) zlasti na območja v njeni bližini.

V zvezi s tem je glavna razlika ta, da so v skladu s slovensko zakonodajo čezmejne storitve le komercialne, regija FJK (Friuli Venezia Giulia oziroma Furlanija – Julijska krajina) pa ima pristojnosti, da čezmejne storitve znotraj določenega razpona od meje v celoti načrtuje (in financira) kot storitve javnega prevoza. Kot je navedeno v regionalnem načrtu za javni prevoz FJK, so javni avtobusni prevozi opredeljeni kot čezmejni in so predmet javnih razpisov v pristojnosti regionalne uprave pri povezovanju kraja odhoda in namembnih krajev na teritorialnih območjih v radiju 40 km (zračne linije) glede na najmanj enega od 9 cestnih prehodov čez mejo, ki se nahajajo vzdolž državne meje in so označeni kot rdeče točke na Sliki 5 spodaj (vključeni so tudi trije vzdolž meje med Italijo in Avstrijo).

Pri pomorskem prometu v čezmejnem območju so razpisi za povezane javne storitve v pristojnosti avtonomne regije, in sicer za razdaljo do 150 km. Zato to v celoti vključuje obstoječe in ostale potencialne

povezave med FJK in slovensko obalo. Poleg tega je treba ustrezno upoštevati učinek pravil in predpisov, ki jih morajo izpolnjevati čezmejne prevozne storitve po vodi. Ta pravila so povezana z naslednjimi (ločenimi) tematskimi področji:

- Varnost - Potrebo po zagotavljanju varnosti pred zunanjimi dejavniki (npr. neurja, nenamerna trčenja, požar), ki predstavljajo tveganja in grožnje za pomorski promet, obravnava Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (**SOLAS**), mednarodna pomorska pogodba, ki določa minimalne varnostne standarde pri gradnji, opremlenosti in delovanju trgovskih plovil. Poseben predpis, ki lahko sčasoma privede do omejevalnega pogoja glede možne tipologije plovila, je povezan z dejstvom, da uredba za ladijske trupe dovoljuje le določene materiale (npr. kovine).
- Varnost – „pomorska zaščita“ pomeni skupek preventivnih ukrepov, namenjenih zaščiti ladijskega prometa in pristanišč pred grožnjo namernih protizakonitih dejanj. V ta namen Mednarodni kodeks o zaščiti ladij in pristanišč pred terorističnimi dejanji – International Ship and Port facility Security (**ISPS**) predpisuje posebna preverjanja in minimalno varnostno opremo, kot so skenerji in detektorji kovin itd., ki morajo biti v pristaniščih ves čas na voljo, pristanišča pa morajo biti zasnovana tako, da se preprečijo varnostne kršitve v njih. To pomeni namestitve fizičnih ovir, kot so (vsaj začasne) ograje, ki se uporabljajo za ločevanje območij omejenega gibanja vzdolž poti za vkrcanje in pristajanje od ostalih območij. Zaradi tega veljajo posebne zahteve glede ureditve pristaniških terminalov in opreme, ki mora biti na razpolago na kraju samem (in glede tega, koliko časa prej morajo prispeti uporabniki, da lahko opravijo vsa preverjanja pred vkrcanjem).

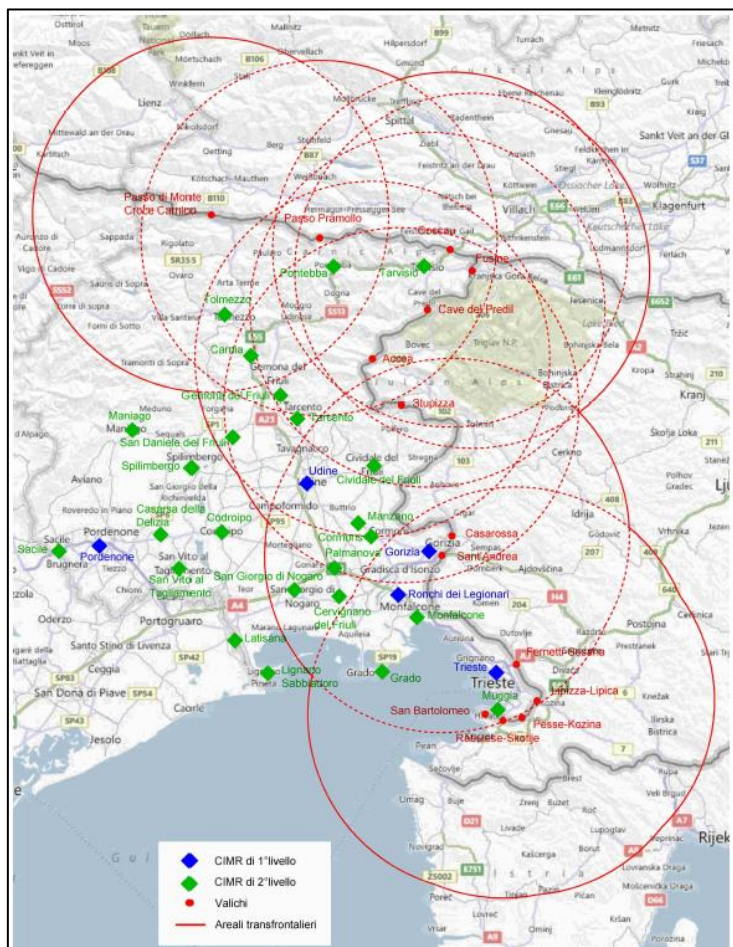
Bolj na splošno je možnost opravljanja storitev javnega prevoza na čezmejni ravni močno omejena z **uredbo EU o kabotaži**<sup>2</sup> (tj. cestni prevoz blaga znotraj države članice, ki ga opravi prevoznik, ustanovljen v drugi državi članici).

Poleg tega je treba v zvezi z možnostjo financiranja storitve to izvesti ob upoštevanju in predhodnem preverjanju **uredbe EU o državni pomoči**<sup>3</sup> (preprečiti je treba, da bi nacionalni javni organi podjetjem dodelili kakršno koli prednost na selektivni osnovi in s tem izkrivljali konkurenco ter prizadeli trgovino med državami članicami).

---

<sup>2</sup> Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga.

<sup>3</sup> V skladu s členom 107 Pogodbe o delovanju Evropske unije „je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgovom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“



**Slika 5 – Pregled ustreznih tranzitnih točk (rdeče barve), v regionalnem načrtu javnega prevoza FJK. Vir: Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale – PRTPL, 2013**

### 3.4 Mejne vrednosti gospodarske trajnosti ter informacije o povpraševanju po mobilnosti in potrebah po mobilnosti

Zgoraj navedeni vidiki so povezani s ponudbeno stranjo multimodalnega prometnega sistema. Vendar pa je temeljna zahteva za doseganje uspešnega sistema javnega prevoza, zlasti zaradi njegove gospodarske trajnosti, doseganje določene kritične meje povpraševanja (s strani uporabnikov). Seveda je ta vidik temeljnega pomena tudi za oblikovanje ustreznih in uspešnih storitev, ki so optimizirane in dobro prilagojene glede na dejanske potrebe, ki jih je treba izpolniti.

Žal so razpoložljivi podatki ponavadi pomanjkljivi, zlasti na čezmejni ravni, kjer je razpoložljivost virov še posebej zmanjšana, podatki pa še bolj razdrobljeni/nepopolni in neusklajeni.

Poleg slabe razpoložljivosti podatkov je za območje okoli meje v številnih primerih značilna nizka raven povpraševanja, zaradi česar doseganje ustreznih ravni uporabnikov ni lahka naloga. Razlog za to so tudi urbane in geomorfološke značilnosti ozemelj, ki vključujejo obrobna in redko poseljena območja okrog glavnih središč (npr. Kraška planota ali gorovje Julijskih Alp), v katerih ne nastajajo ustrezni in koncentrirani

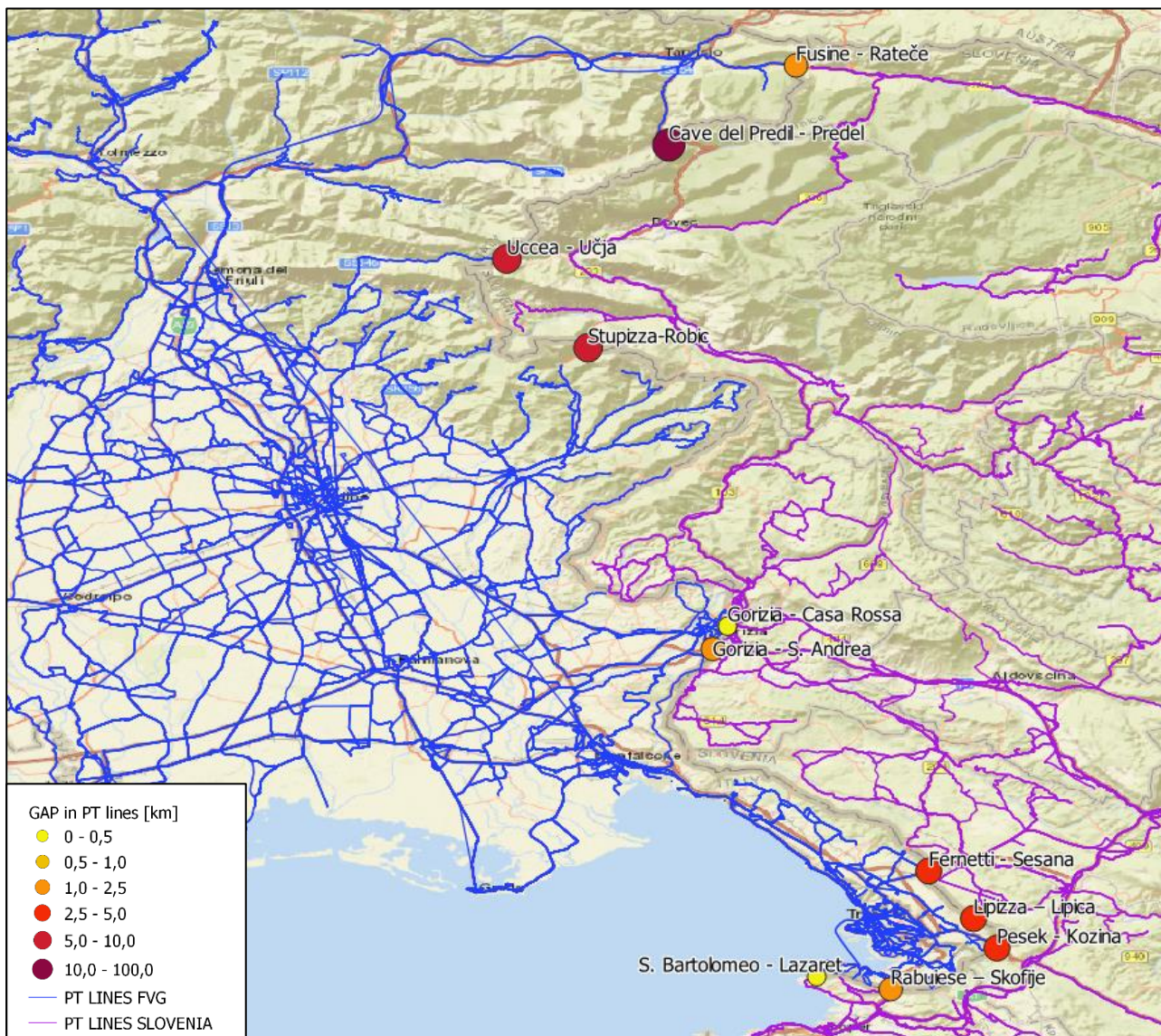
tokovi, ter precej običajni ostanki učinka ločitve (tudi zaradi jezikovnih ovir in konsolidiranih vzorcev mobilnosti in socialno-ekonomskih odnosov med različnimi območji) v povezavi s prisotnostjo državne meje.

### 3.5 Integracija (manjkajočih) storitev javnega prevoza

V zvezi s fizičnimi vrzeli je treba navesti, da razpoložljivost georeferenciranega prikaza omrežja javnega prevoza omogoča kartiranje in učinkovito vizualizacijo vrzeli v avtobusnih storitvah, ki vplivajo na omrežje javnega prevoza pri čezmejni korespondenci, kar je mogoče videti v korespondenci na italijansko-slovenski meji. Dejansko (z izjemo mednarodne mestne linije, ki povezuje Gorico in Novo Gorico, in slovenske linije, ki brez postankov poteka manj kot 2 km po italijanskem ozemlju, da pride do območja Podsabotina v bližini Gorice) trenutno ni na voljo noben javni avtobusni prevoz, ki bi prečkal mejo. V zvezi s tem je treba poudariti, da izhodne mednarodne linije povezujejo glavna središča in tako ne zagotavljajo običajne gostote postankov in ne omogočajo dostopa do perifernih čezmejnih območij. Zato se zdi, da je treba nekako ponovno vzpostaviti več povezav in tudi poskrbeti za ustrezno raven ozaveščanja o teh pomanjkljivostih.

V tem pogledu je velik prispevek k sinergiji podal strateški projekt Interreg CROSSMOBY (Interreg V-A Italija-Slovenija 2014-2020), ki razvija spletno platformo za podporo dialoga med deležniki z učinkovito predstavitvijo ključnih tem, ki opisujejo multimodalni prometni sistem čezmejnega območja, kot je prikazano s številkami v nadaljevanju.

Tematski prikaz vrzeli, izraženih v fizičnih razdaljah (v km) med storitvami javnega prevoza na italijanski in slovenski strani, je podan na Sliki 6 (glej tudi Preglednico 2) z navedbo seznama ustreznih mejnih tranzitnih točk, opredeljenih v načrtu javnega prevoza FJK. Na splošno je bilo na celotni meji med Italijo in Slovenijo naštetih približno 40 prehodov (brez storitev javnega prevoza). Glede na to, da se meja razteza čez več kot 232 km, odsotnost storitev javnega prevoza pa tudi, je treba izpostaviti omejeno število skupnih razpoložljivih čezmejnih povezav. To je seveda tudi posledica obstoječega geomorfološkega okolja, vključno z gorskimi območji (zlasti v severnem delu).



**Slika 6 – Pregled ustreznih tranzitnih točk (rdeče barve), v regionalnem načrtu javnega prevoza FJK.**

**Vir: Projekt CROSSMOBY**

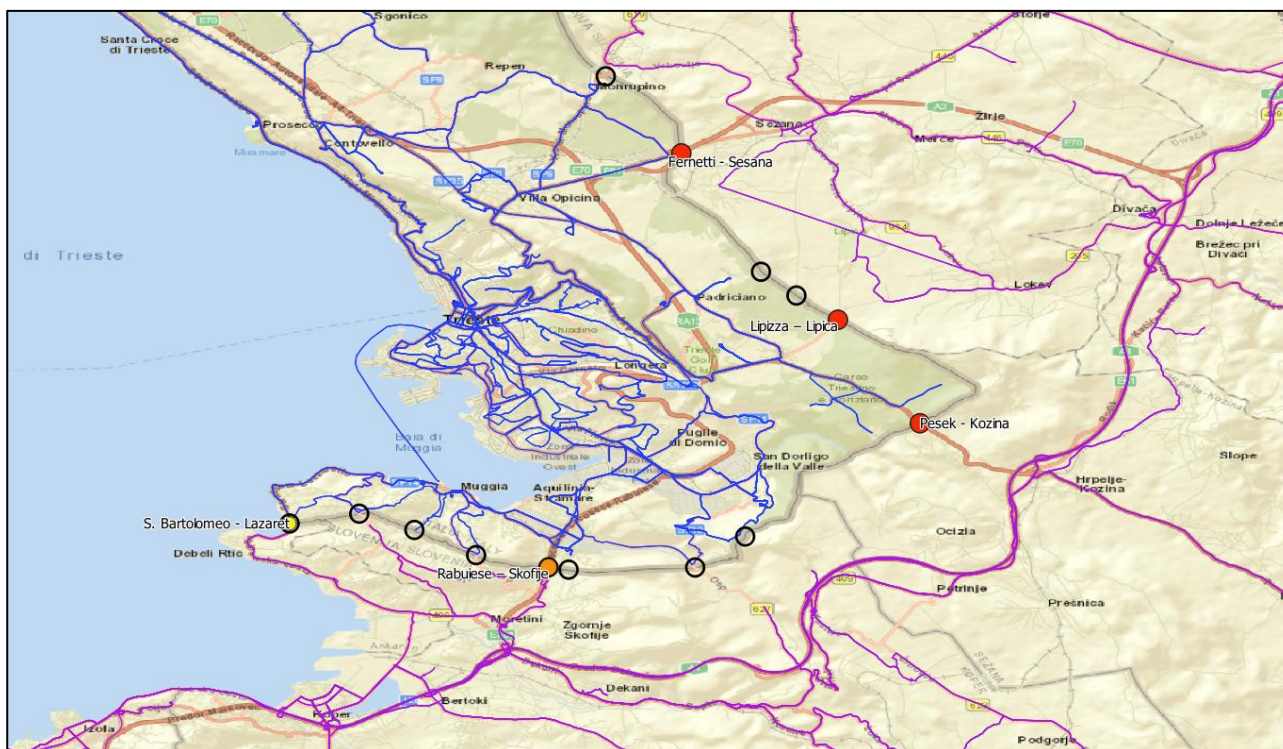
Na naslednji Sliki 7 je zagotovljen povečan pogled na južno območje, ki ga zlasti obravnavajo pilotne dejavnosti FORTIS. Med drugim je s tem mogoče izpostaviti razne dodatne vrzeli na drugih prehodih poleg tistih, ki so navedene v načrtu javnega prevoza FJK.

IME	NAME	CESTA - ITA	CESTA -SLO	OBČINA - ITA	OBČINA - SLO
Fusine	Fusine - Rateče	SS54	202	Trbiž	Jesence
Cave del Predil	Cave del Predil - Predel	SS54	203	Trbiž	Bovec
Uccia	Uccia - Učja	SR646	401	Resia	Bovec
Stupizza	Štupca - Robič	SS54	102	Pulfero	Kobarid



IME	NAME	CESTA - ITA	CESTA - SLO	OBČINA - ITA	OBČINA - SLO
Gorica	Gorica (Casa Rossa) - Nova Gorica	Via Casa Rossa	444	Gorica	Nova Gorica
Gorica	Gorica (S. Andrea) - Nova Gorica	A34		Gorica	Šempeter-Vrtojba
Trst	Fernetiči - Sežana		445	Monrupino	Sežana
Trst	Lipica – Lipica	SP10	205	Trieste	Sežana
Trst	Pesek – Kozina	SS14	7	San Dorligo della Valle	Hrpelje-Kozina
Trst	Rabuiese – Skofije	NSA326	H5	Milje	Koper
Trst	S. Bartolomeo - Lazaret	SP14	406	Milje	Ankaran

**Preglednica 2 – Seznam ustreznih tranzitnih točk, priznanih v FVG regionalnem načrtu javnega prevoza**



**Slika 7 – Podroben pregled vrzeli med čezmejnimi storitvami javnega prevoza v območju, ki ga obravnavajo pilotne dejavnosti FORTIS. Vir: Projekt CROSSMOBY**

Vendar je treba izpostaviti (skladno z že omenjenimi) tudi druge pomembne vrzeli glede na druge kontekste v severnem (npr. Val Natisone-Kobarid) in osrednjem (Gorica-Nova Gorica) delu čezmejnega območja. Treba je spomniti, da so tudi ob upoštevanju komercialne razsežnosti (mednarodne storitve) avtobusne povezave pogostejše v južnem delu čezmejnega območja, saj povezujejo nekatera večja središča, kot so Trst in Benetke v Italiji, ter Koper, Sežana, Portorož, Postojna in zaledje Ljubljane v Sloveniji.

Poleg tega je treba poseben dogovor posvetiti potrebnim izboljšavam povezljivosti v pomorskih storitvah, ki se trenutno na čezmejni ravni izvajajo samo v poletni sezoni.

V zvezi s tem je treba opozoriti, da je intermodalni promet na pomorskih povezavah (glej označene rumene in zelene prekinjene črte na Sliki 9 in Sliki 10) strateškega pomena za izboljšanje čezmejne povezljivosti. Ta vidik je še posebej pomemben, ker je (glej Sliko 9 in Sliko 10) edina alternativa rešitvi na osnovi cestnega prevoza vzdolž obalnega območja med Trstom in slovensko obalo (glede na očitno odsotnost obalnega železniškega omrežja).

Zato sta v regionalnem načrtu lokalnega javnega prometa, ki je bil izdan leta 2013, že poudarjeni dve povezavi, ki sta prikazani na Slika 8.

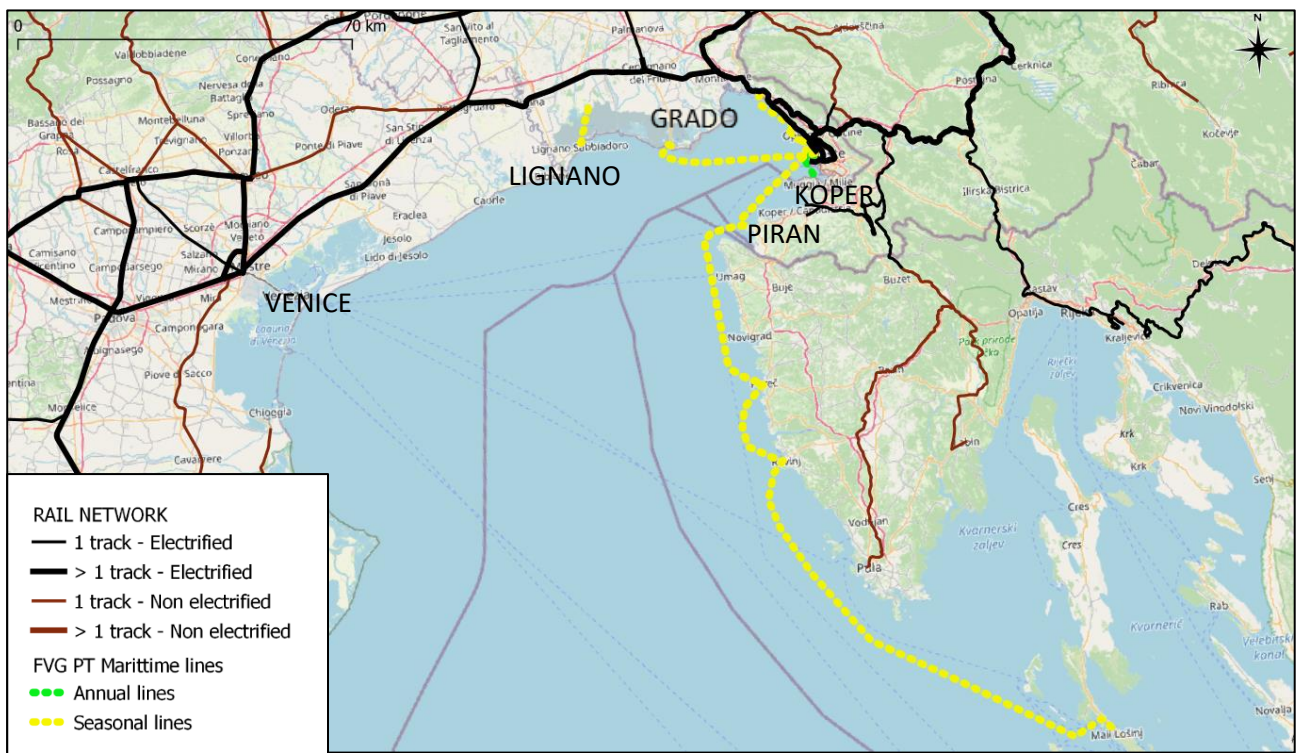


**Slika 8 – Mednarodna meja (modra) in čezmejno območje med Italijo in Slovenijo (rdeča), kot je predvideno v regionalnem načrtu javnega prevoza FJK. Vir: Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale – PRTPL, 2013**

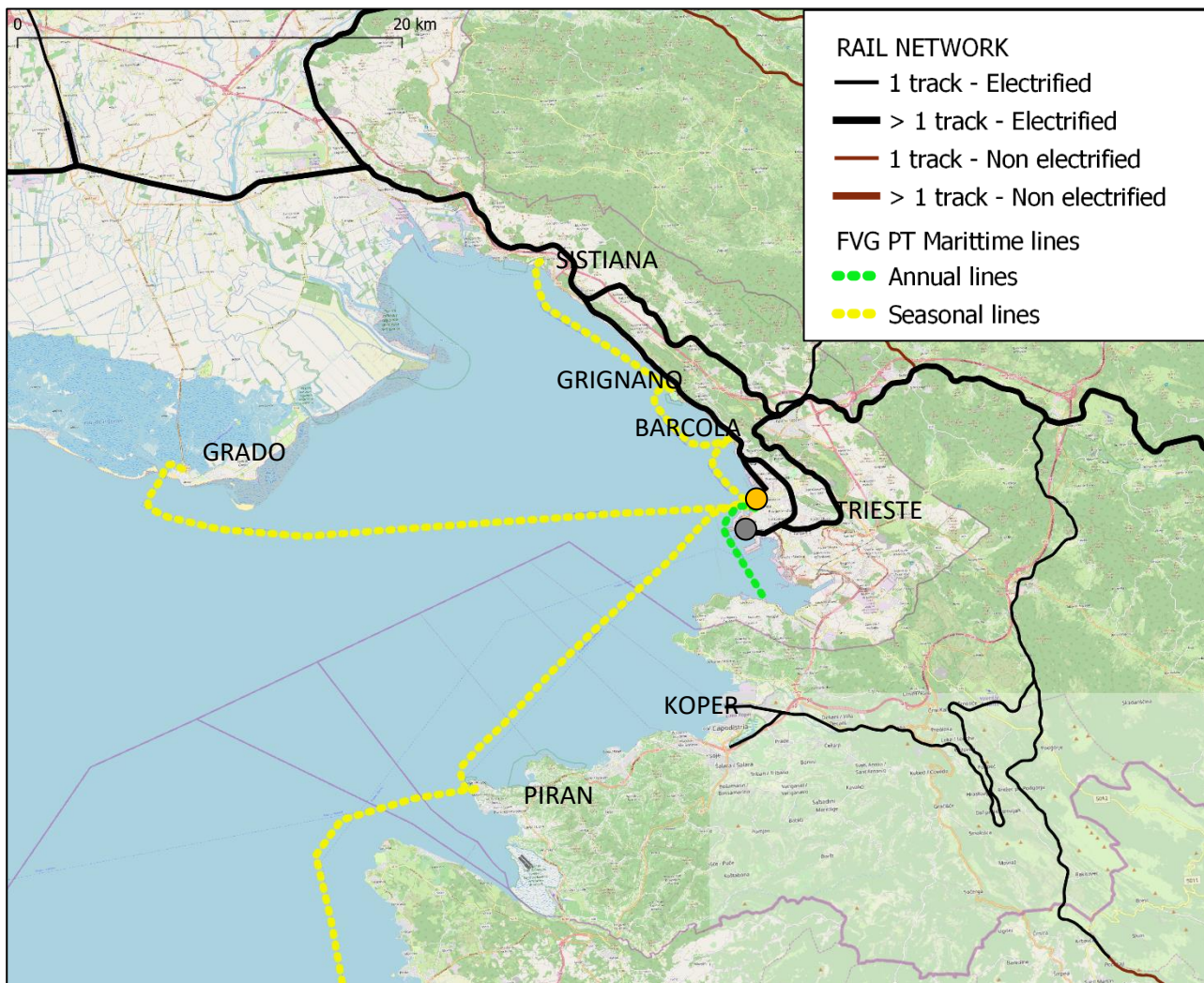
Ti dve povezavi sta bili obravnavani v različnih projektih, ki izhajajo iz projekta EA SEA-WAY, ki ga sofinancira Program čezmejnega sodelovanja IPA Jadran 2007–2013, skozi katerega so bile izvedene nove pomorske storitve med Trstom, Piranom (Slovenija), Rovinjem (Hrvaška) in Puljem (Hrvaška). V zadnjem času je bila s projektom MOSES uvedena razširitev na otok Mali Lošinj (program Italija - Hrvaška), postanek v Pulju pa je bil ukinjen. Poleg tega so bile v študiji primera iz projekta INTER-CONNECT (Program Adrion) predlagane nadaljnje izboljšave intermodalnih povezav in usmerjanja dostopnosti obstoječih povezav pomorskih storitev prek dveh podrednih primerov:

- **PODREDNI PRIMER A** - osredotočen na obstoječe čezmejne pomorske storitve in s ciljem izboljšati njihovo dostopnost, (kopensko) medsebojno povezanost s storitvami javnega prevoza ter uporabnost;
- **PODREDNI PRIMER B** - obravnava ocene možnosti in razvoja nove pomorske storitve, ki bi povezovala na relaciji (Trst-)Milje-Koper.

Zlasti podredni primer INTER-CONNECT B utira pot pilotni dejavnosti FORTIS (D.3.2.2.2), ki se ukvarja z izvedljivostjo nove pomorske povezave med Italijo in Slovenijo.



**Slika 9 – Železniško omrežje in pomorske linije javnega prevoza v FJK (vir: projekt INTER-CONNECT)**



**Slika 10 - Železniško omrežje in pomorske povezave javnega prevoza na območju Trsta in Slovenske obale – povečan pogled (vir: projekt INTER-CONNECT)**

Vendar obstoječe vrzeli niso omejene na manjkajoče fizične povezave v omrežju javnega prevoza. Dejansko je treba ta vprašanja poudariti v zvezi z vsemi (manjkajočimi) vidiki, ki bi zagotavljali nemoteno povezovanje med različnimi načini prevoza in storitvami (npr. usklajeni vozni redi, integracija prevoznin, ustrezne točke izmenjave in razvoj omrežja javnega prevoza).

Da bi uporabnikom omogočili izvajanje nemotenih intermodalnih potovanj, je treba izpostaviti zlasti vrzeli, ki jih trenutno povzroča neobstoj integriranega izdajanja vozovnic in celovitega zagotavljanja informacij.

### 3.6 Čezmejno usklajevanje in načrtovanje

Nenazadnje je treba navesti pripombo v zvezi z enim izmed ključnih vidikov, s katerim so vse zgoraj navedene točke tesno povezane: ključno oviro, ki jo je treba premagati, predstavlja neobstoj institucionalnega sodelovanja, s katerim bi bilo treba uskladiti storitve s sinergično in celovito čezmejno vizijo in načrtovanjem nosilcev odločanja ter operaterjev na obeh straneh.

Ta vprašanja so zelo povezana s pomanjkanjem integracije storitev javnega prevoza, kar je bilo ugotovljeno v prejšnjem odstavku. Poleg tega je treba ta vidik močno poudariti, ker predstavlja predpogoj za celovito izboljšanje vseh ostalih vidikov. Zato ga umeščamo kot ključni temelj strateške vizije in akcijskega načrta v naslednjih poglavjih.

Poleg tega sta izboljšano usklajevanje in načrtovanje povezana tudi z naslednjim vidikom, ki ovira razvoj skupnega pristopa: nezadostno integracijo podatkov in izmenjavo informacij. To je treba obravnavati z dveh različnih stališč (ki ju je treba podrobneje opredeliti v akcijskem načrtu): podpora nosilcem odločanja z ustreznimi informacijami, ki bi podprle njihove ocene, in zagotavljanje ustreznih informacij uporabnikom ter obveščenost o obstoječih storitvah javnega prevoza.

### 3.7 ANALIZA SWOT

Celovito sliko multimodalnega čezmejnega prometnega sistema je mogoče povzeti prek „analize SWOT“. S konsolidiranim metodološkim pristopom pridobimo povzetek, ki je sestavljen iz prednosti (strengths), slabosti (weaknesses), priložnosti (opportunities) in nevarnosti (threats) glede na stanje analiziranega sistema čezmejnega javnega prevoza. Tako pridobljena preglednica je prav tako uporabno orodje za ocenjevanje in interakcije z deležniki.

Prednosti	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Območje je vzdolž glavnega koridorja od vzhoda proti zahodu (Benetke-Trst-Ljubljana) opremljeno z ustrežno infrastrukturo (cesta, železnica, pristanišča), ki jo je mogoče uporabljati za prevozne storitve.</li> <li>• V regionalnem načrtu javnega prevoza FJK so bile čezmejne storitve javnega prevoza opredeljene kot pomembne prednostne naloge, ki se nanašajo na javni avtobusni, železniški in pomorski prevoz, ker so možnosti izvajanja čezmejnih storitev javnega prevoza na razpolago.</li> <li>• Inovativne čezmejne prevozne rešitve so bile razvite zaradi nekaterih posebnih projektov EU, ki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omejena dostopnost in nizka gostota prebivalstva predstavljata problem, s katerim se je treba soočiti, ko govorimo o širokem čezmejnem območju (s posebnim poudarkom na podeželskih in gorskih območjih).</li> <li>• Splošno pomanjkanje usklajevanja in povezovanja storitev na čezmejni ravni.</li> <li>• Obstoječe vrzeli v cestni čezmejni povezljivosti in neobstoj celovitih čezmejnih storitev javnega prevoza (razen komercialnih storitev, ki povezujejo glavna središča).</li> <li>• Celovite čezmejne železniške storitve so omejene na pilotne storitve med Trstom in Ljubljano z dvema</li> </ul>

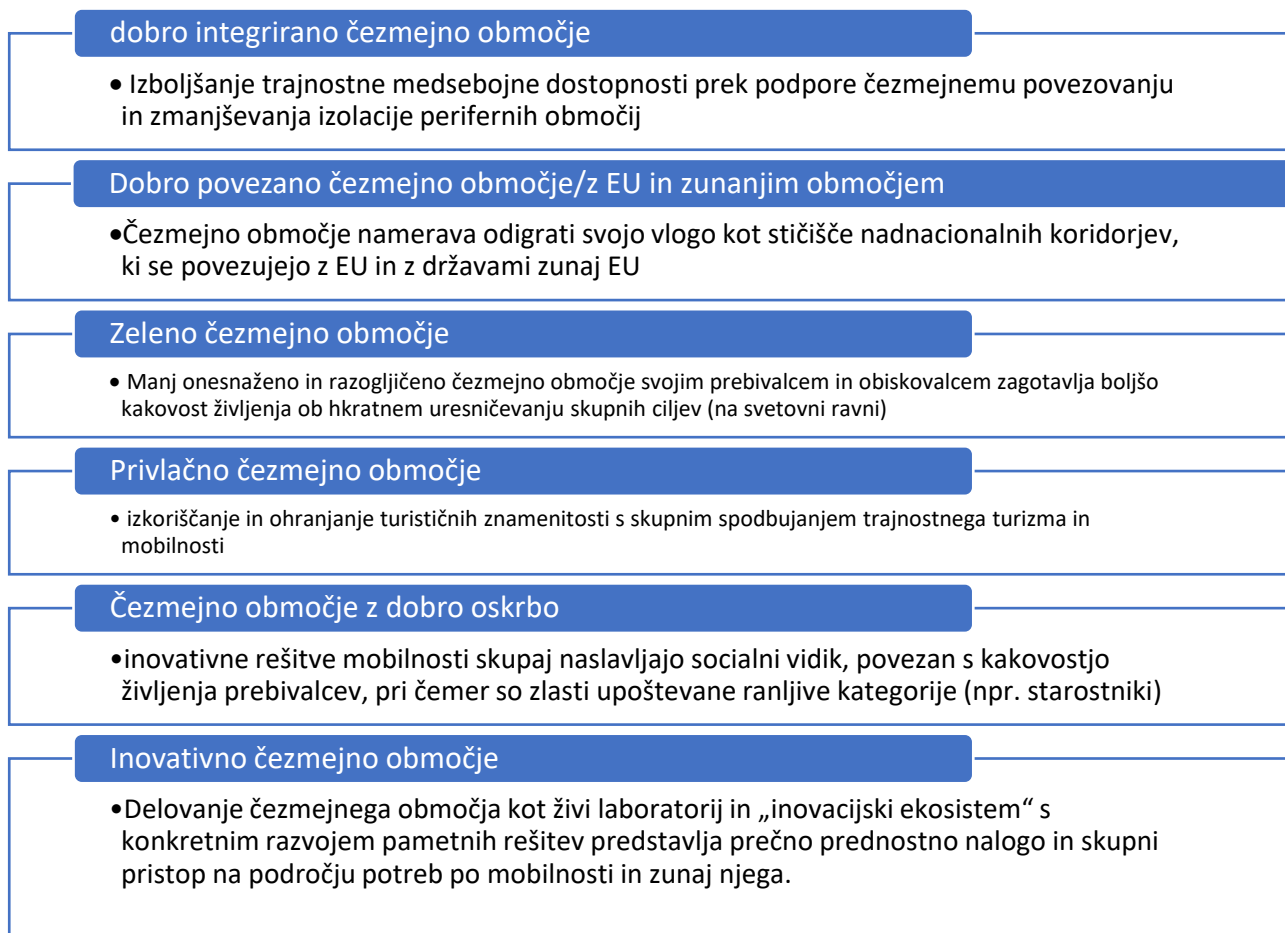
<p>jih je izvedla regija (MICOTRA, INTER-CONNECT, CONNECT2CE ...).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obstoječe pobude za krepitev dveh železniških prog, ki prečkata mejo (npr. na povezavi Gorica-Nova Gorica), ki so trenutno v teku, in uspešen pilotni projekt integriranih vozovnic za avtobus+vlak na liniji Trst-Villa Opicina-Ljubljana.</li> <li>• Že izkazana zavezanost lokalnih in regionalnih deležnikov.</li> </ul>	<p>dnevni vlakoma, slabe zmogljivosti in operativne omejitve čezmejnih železniških prog v obliki največje dovoljene hitrosti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neobstoj pomorske čezmejne storitve, razen sezonskih storitev.</li> </ul>
<b>Priložnosti</b>	<b>Nevarnosti</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Možnost, da regija FJK aktivira čezmejne storitve v okviru že razpisanih rednih storitev javnega prevoza.</li> <li>• Različne pobude, ki so trenutno v teku, so namenjene razvoju trajnostnega multimodalnega prevoza na čezmejni ravni.</li> <li>• Priložnosti, ki bi lahko izhajale iz izkoriščanja naprednih orodij IKT in inovativnih paradigem pri oblikovanju storitev javnega prevoza, vključno s prožnim odzivanjem na povpraševanje.</li> <li>• Sinergije med razvojem trajnostnega prometa in turizma, ki jih je mogoče izkoristiti (npr. železnica Transalpina/Jesenice-Bohinj - Trst).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zagotavljanje gospodarske trajnosti.</li> <li>• Konkurenčnost in privlačnost rešitev, ki temeljijo na avtomobilskem prevozu.</li> <li>• Omejitve, ki jih določa zakonodajni okvir za storitve mednarodnega potniškega prometa na splošno, in posebne uredbe za pomorske storitve.</li> <li>• Interoperabilnost, ki jo je treba zagotoviti pri uvajanju storitev na čezmejni ravni (zlasti v zvezi z železniškimi storitvami in izdajanjem vozovnic).</li> </ul>

**Preglednica 3 – Analiza SWOT**

## 4 OPREDELITEV KLJUČNIH CILJEV

Na splošni ravni so opredeljeni ključni cilji za zagotovitev skupne podlage in splošne vizije za poznejše analize.

Če pogledamo več vidikov razvoja trajnostnega multimodalnega prometnega sistema, usmerjenega v krepitev javnega prevoza, je očitno, da nekateri izmed njih predstavljajo ključno gonilo, s katerim bi morali oblikovati prihodnji razvoj celotnega sistema. Kot temeljne vidike je treba poudariti zlasti naslednje.



**Slika 11 – Ključni cilji vizije FORTIS za čezmejno območje IT-SI**

Zgoraj navedeni cilji so v skladu s posebnimi potrebami čezmejnega območja IT-SI in splošnimi cilji, navedenimi na ravni EU.

Ti cilji so v skladu tako s posebnimi strateškimi dokumenti v zvezi s prometom kot na splošno s celotnim procesom povezovanja EU. S podporo integracije in mobilnosti, zlasti na čezmejni ravni, dejansko podpiramo razvoj enotnega trga in konkretno prispevamo k zavedanju o skupnem državljanstvu EU.

Na splošno med ključne smernice spada zagotavljanje skladnosti z obstoječimi dokumenti načrtovanja ter z obstoječim okvirom upravljanja in že potekajočimi razvojnimi vzorci. V zvezi s tem je treba opozoriti na ustrezno upoštevanje obstoječih ravni upravljanja. Združevanje vseh potrebnih deležnikov je nujno, da se omogoči ustrezno izvajanje integriranega pristopa upravljanja, ki omogoča uspešno uresničevanje teh ambicioznih ciljev. V zvezi s tem se bodo upoštevale naslednje ravni upravljanja:

- EU;
- makroregionalna: EUSALP, EUSAIR in EUSDR (3 od 4 v EU na splošno);
- nacionalna;
- NUTS2 – regionalna: upravni organi samo na italijanski strani;
- NUTS3 - province, glavno mesto in „Enti di Decentramento Regionale“, nedavno uvedeni v FJK: upravni organi samo na italijanski strani;
- lokalna (občine in njihove zveze).



## 5 STRATEGIJE KARTIRANJA

Za konkretno uresničevanje ciljev iz prejšnjega odstavka je predlagana vrsta posebnih **Strategij**. Te ustrezajo drugi stopnji hierarhično strukturiranega okvira, ki je opisan v uvodu (zajeti cilji, strategije in ukrepi). Poleg tega so bili določeni za združevanje po skupinah glede na glavne „izzive“, opredeljene v D3.1.2.1, in sicer:

- *usklajevanje upravljanja in organizacije;*
- *prevozne storitve na čezmejni ravni;*
- *Informacijska tehnologija, ki podpira čezmejno integracijo in interoperabilnost.*

Natančneje so bile v ožji izbor umeščene naslednje strategije, ki ustrezno pokrivajo različne vidike, ki jih je treba obravnavati.

### Usklajevanje upravljanja in organizacije

#### **S1 - Spodbujanje celostnega okvira upravljanja**

#### **S2 - Podpora procesu odločanja s podatki in tehničnimi analizami**

### Prevozne storitve na čezmejni ravni

#### **S3 - Izboljšanje zagotavljanja integriranih storitev javnega prevoza na čezmejni ravni (na kratke razdalje)**

#### **S4 - Spodbujanje razvoja novih železniških čezmejnih storitev (in povezanih multimodalnih povezav)**

#### **S5 - Spodbujanje razvoja novih pomorskih čezmejnih storitev (in povezanih multimodalnih povezav)**

### Informacijska tehnologija, ki podpira čezmejno integracijo in interoperabilnost

#### **S6 - Omogočanje lažjega izvajanja trajnostnih potovanj za uporabnike**

#### **S7 - Poročanje in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti in turističnih priložnostih**

## 6 OPREDELITEV UKREPOV

Dokument se nato spusti v podrobnosti, in sicer v odpravo specifičnih čezmejnih pomanjkljivosti in težav, ki so podlaga za konkretne ukrepe. Seznam 21 predlaganih ukrepov vključuje predvsem takšne, ki se jih lahko izvede kratko- oziroma srednjeročno (znotraj življenjske dobe projekta FORTIS) in brez dragih infrastrukturnih posegov.

Vsak ukrep se nanaša na specifičen vidik ene izmed zgoraj omenjenih strategij. Poleg tega se povezuje z informativnim časovnim intervalom, izraženim z lestvico, ki ima naslednje vrednosti:

- 1- 2: kratkoročno;
- 3-4: srednjeročno;
- 5-6: dolgoročno.

Tu moramo poudariti, da se ti intervali uporabljajo za izražanje časovnih okvirov za posamezne ukrepe, ki so lahko izvedeni večkrat in ne hkrati (npr. različne storitve, ki se začnejo s pilotno rešitvijo projekta FORTIS, nato pa se pozneje dopolnijo z dodatnimi storitvami, in sicer na podlagi izkušenj iz pilotne izvedbe).

Strategije	Id. ukrepa	Predlagani ukrepi za izboljšanje	Časovnica
<b>Izziv 1 - Upravljanja in organizacije</b>			
<b>S1 – Spodbujanje celostnega okvira upravljanja</b>	1	(Spodbujanje) medinstitucionalnega dialoga o zakonodajnih vprašanjih, ki ovirajo ali omejujejo prevoz čezmejnih vozil na ravni EU (s posebnim poudarkom na predpisih o kabotaži)	1-4
	2	Spodbujanje medinstitucionalnega dialoga o območju javnega prevoza na čezmejnem območju med Italijo in Slovenijo (opredelitev odgovornosti za načrtovanje, upravljanje in delovanje čezmejnega javnega prevoza znotraj teh con in razmerje do lokalnega prevoza);	1-4
	3	Vzpostavitev čezmejnega usklajevalnega organa, pristojnega za usklajeno načrtovanje storitev javnega prevoza na čezmejnem območju (usklajevanje vozniških redov in oblikovanje enotnih pravil načrtovanja, delovanja in uporabe čezmejnih prevoznih storitev)	3-4
<b>S2 - Podpora procesu odločanja s podatki in tehničnimi analizami</b>	1	Vzpostavitev integriranih informacijskih sistemov ter izmenjava podatkov in integracija na čezmejni ravni s sklicevanjem na mednarodne proge, pa tudi na celotno mobilnost čezmejnega območja (po možnosti s pristopom odprtih podatkov)	2-3
	2	Zbiranje statistik mobilnosti in podatkov o povpraševanju s tradicionalnimi (raziskava na področjih, vključno s številom prometa in vprašalniki), pa tudi z inovativnimi raziskavami (npr. Veliki podatki iz mobilnih telefonov)	2-3
	3	Razvijanje scenarijev in ocen »kaj-bi«, ki podpirajo skupni postopek odločanja in celotno načrtovanje na čezmejni ravni	2-3
<b>Izziv 2 - Prevozne storitve</b>			

Strategije	Id. ukrepa	Predlagani ukrepi za izboljšanje	Časovnica
<b>S3 - Izboljšanje zagotavljanja integriranih storitev javnega prevoza na čezmejni ravni (na kratke razdalje)</b>	1	Priprava dobro usmerjene študije izvedljivosti glede posebnih predlogov za nove/izboljšane storitve na podlagi kvantitativnih podatkov in spodbujanje pristopa skupnega oblikovanja, ki aktivno vključuje (lokalne) deležnike	1-5
	2	Razširitev in medsebojno povezovanje obstoječih storitev javnega prevoza na mejah	1-3
	3	Razvoj novih in inovativnih storitev (vključno s prevozom na klic) za povezovanje vozlišč in zaledja	1-4
	4	Razvoj novih in inovativnih storitev (vključno prevozom na klic) v okoljih izven mest in na obrobju	2-5
	5	Gradnja in funkcionalna ureditev čezmejnih intermodalnih točk prevoza	2-4
	6	Integracija javnega prevoza s souporabo in drugo mehko mobilnostjo	1-4
<b>S4 - Spodbujanje razvoja železniških čezmejnih storitev</b>	1	Spodbujanje in medsebojno povezovanje železniških storitev vzdolž linij Benetke-Trst-Ljubljana	1-6
	2	Spodbujanje in medsebojno povezovanje železniških storitev vzdolž linije Gorica-Nova Gorica-“Transalpina”/Bohinjske železnice	2-6
<b>S5 - Spodbujanje razvoja novih pomorskih čezmejnih storitev</b>	1	Nove ali izboljšane letne pomorske storitve in medsebojne povezave, ki iz tega izhajajo	2-4
	2	Nove ali izboljšane sezonske pomorske storitve in medsebojne povezave, ki iz tega izhajajo	1-4
<b>Izziv 3 - Informacijska tehnologija, ki podpira čezmejno integracijo in interoperabilnost</b>			
<b>S6 - Omogočanje lažjega izvajanja trajnostnih potovanj za uporabnike</b>	1	Zagotavljanje celovitih in integriranih portalov s podatki o mobilnosti	2-4
	2	Uvedba enotne čezmejne vozovnice	3-5
	3	Orodja IKT za nemoteno integrirano prodajo vozovnic	1-3
<b>S7 - Poročanje in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti in turističnih priložnostih</b>	1	Učinkovita kampanja celostnega komuniciranja s podajanjem informacij o mobilnosti in turizmu	2-4
	2	Ozaveščanje in vključevanje deležnikov v sooblikovanje inovativnih multimodalnih prometnih rešitev	2-4

**Preglednica 4 – Seznam vseh strategij FORTIS in ustreznih ukrepov**

## 6.1 OCENA KRITIČNIH TOČK IN OVIR

V tem poglavju izvedemo predhodno oceno glavnih (tehničnih, finančnih, pravnih idr.) vprašanj in ovir pri izpeljavi prepoznanih okvirov.

Tu se osredinjamo predvsem na strategije S3–S6, medtem ko sta S1 in S2 (del Izziva 1) nekakšna predpogoja, ki vzpostavita pravilen okvir ter nudita dobro osnovo za celovit in dobro zasnovan razvoj nadaljnjih strategij (in tako tudi celotnega čezmejnega sistema javnega prevoza).

Naslednje preglednice pa poudarjajo tri vidike za ocenjevanje morebitnih kritičnih točk in časovni okvir:

- Zapletenost vzpostavitve – vključuje vse mogoče kritične točke, ki ji je treba upoštevati, če želimo na primer vzpostaviti določeno vrsto javne potniške storitve (vključuje tehnične in postopkovne vidike, ki so povezani s pravnim okvirom in preprekami);
- Pomembnost finančnih vidikov – nudi informativno oceno finančnih vidikov, ki so pomembni za nadaljnje izvajanje ukrepa, pri čemer je poudarek tudi na dolgoročnem izvajanju, ki sledi začetni pilotni vzpostavitvi;
- Časovni okvir.

Ti vidiki so bili ocenjeni na podlagi tristopenjske lestvice in so barvno označeni s tremi odtenki modre (najtemnejša barva pomeni, da je zadeva pomembnejša oziroma da je treba upoštevati daljše časovno obdobje). V ta namen in zaradi skladnosti so informativni časovni okviri tudi podani tristopenjsko (izraženi so s povprečno vrednostjo prej omenjenih časovnih intervalov).

Prav tako želimo poudariti, da ne primerjamo pomembnosti posameznih vidikov (npr. ne primerjamo pomembnosti težavnosti vzpostavitve in pomembnosti finančnih vidikov).

Nadaljnje besedilo poleg predlagane ocene vsebuje tudi dodatna opažanja in komentarje. Pri tem so omenjeni tudi dejanski pilotni programi, ki so bili razviti v okviru projekta FORTIS.

<b>S3 - Izboljšanje zagotavljanja integriranih storitev javnega prevoza na čezmejni ravni (na kratke razdalje)</b>				
<b>Id. ukrepa</b>	<b>Predlagani ukrepi za izboljšanje</b>	<b>Kompleksnost vzpostavitve</b>	<b>Pomembnost finančnih vidikov</b>	<b>Časovnica</b>
1	Priprava dobro usmerjene študije izvedljivosti glede posebnih predlogov za nove/izboljšane storitve na podlagi kvantitativnih podatkov in spodbujanje pristopa skupnega oblikovanja, ki aktivno vključuje (lokalne) deležnike			
2	Razširitev in medsebojno povezovanje obstoječih storitev javnega prevoza na mejah			
3	Razvoj novih in inovativnih storitev (vključno s prevozom na klic) za povezovanje vozlišč in zaledja			
4	Razvoj novih in inovativnih storitev (vključno prevozom na klic) v okoljih izven mest in na obrobju			
5	Gradnja in funkcionalna ureditev čezmejnih intermodalnih točk prevoza			
6	Integracija javnega prevoza s souporabo in drugo mehko mobilnostjo			

**Preglednica 5 – ocena ukrepov S3**

Ukrepi, ki sestavljajo strategijo S3, zagotavljajo različne rešitve za učinkovito odpravljanje posebnih vrzeli v povezljivosti prek izboljšanih storitev avtobusnega javnega prevoza. Obravnavajo različne vidike, da bi zagotovili celovit sklop dobro prilagojenih in učinkovitih rešitev za specifične potrebe. V zvezi s tem je treba poudariti tudi, da se je treba v veliki meri posvetiti inovativnim pristopom, pri čemer je treba uporabiti naprednejša orodja IKT in izvajati prilagodljive pristope (kot so storitve prevoza na klic). Zato so tehnološke rešitve, ki jih obravnavajo ukrepi S6 (s komentarji v nadaljevanju) visoko sinergijske in predstavljajo ključni dejavnik za uspešno izvajanje ukrepov S3.

Kot je pojasnjeno, je treba rešiti ustrezna zakonodajna vprašanja in si prizadevati za uskladitev, zlasti pri obravnavi čezmejne razsežnosti. Zato je sistemski pristop (ki se bo izvajal v skladu s strategijo S1), ki temelji

na čezmejnem institucionalnem dialogu in je namenjen odpravi splošnih (zakonodajnih in postopkovnih) ovir za razvoj integriranega javnega prevoza na čezmejni ravni, ključen za uspešno izvajanje ukrepov S3.

Poleg tega bi integrirana dejavnost načrtovanja na podlagi podatkov (zlasti v zvezi s povpraševanjem in potrebami po mobilnosti), ki bi bila podprta s tehničnimi analizami o različnih scenarijih (glej Strategijo S2), omogočila optimizacijo virov pri razvoju izboljšane čezmejne sistema javnega prevoza. Skupaj s to splošno vizijo bi bilo treba razviti dobro prilagojeno zasnovo za obravnavo predhodne izvedljivosti posamezne storitve. Pri tem vidiku bi morali k sodelovanju pozvati lokalne deležnike (po možnosti v okviru visoko interaktivnega pristopa sooblikovanja, zlasti v primeru inovativnih rešitev), da bi učinkovito omogočili lažje obravnavanje konkretnih potreb lokalnih skupnosti in optimizirali vire.

Zato je bil poseben ukrep (ukrep 1) sedanje strategije namenjen tudi izpostavljanju, da mora biti poleg tehnične analize odprta za prilagodljiv pristop in zajemati nekatere dejavnosti testiranja, ki jih je treba izvesti s sodelovanjem deležnikov.

Med vidiki, ki jih je treba temeljito analizirati, je obravnava pričakovanih ciljnih uporabnikov in mobilnosti, pri čemer je treba opozoriti na že omenjene razlike med željami in potrebami, na primer potnikov, obiskovalcev in turistov.

Poleg tega je treba upoštevati, da je treba doseči dolgoročno gospodarsko trajnost, čeprav aktiviranje s tehničnega vidika ne zahteva vnaprejšnjih dragih ali zapletenih ukrepov na področju infrastrukture. Zato je ključno razumevanje tega, koliko uporabnikov je mogoče doseči; dobro razumevanje povpraševanja je nujno tudi za ponudnike prevoznih storitev. V ta namen lahko potrebe, ki bi jih bilo treba izpolniti za osrednjo skupino uporabnikov, sovpadajo s ciljem spodbujanja trajnostnega turizma (npr. povpraševanje ni veliko, a je kraj izjemno turistično privlačen) in s socialnimi potrebami za zagotavljanje varnega, dostopnega in trajnostnega prevoza (zlasti za starejše, ki potrebujejo spremstvo do ustanov, ki jim nudijo oskrbo, ali za študente). Zato si je mogoče sinergijsko prizadevati tudi za že omenjene cilje, kot sta „čezmejno območje z dobro oskrbo“ in „privlačno čezmejno območje“, medtem ko poskušamo doseči določen prag povpraševanja.

Glede na glavne potrebe in okvire, ki jih je treba obravnavati, so bile oblikovane tri različne vrste intervencij (tj. ukrepov), v skladu s katerimi so potrebne nove ali izboljšane storitve avtobusnega prevoza:

- Ukrep 2 - Razširitev in medsebojno povezovanje obstoječih storitev javnega prevoza na mejah („dodatni šivi“)
- Ukrep 3 - Razvoj novih in inovativnih storitev (vključno s prevozom na klic), za povezovanje vozlišč in zaledja
- Ukrep 4 - Razvoj novih in inovativnih storitev (vključno s prevozom na klic) v okoljih izven mest in na obrobju.

Očitno je, da je prva vrsta intervencije najlažja in najcenejša. Poleg tega bi bilo to mogoče doseči tudi z zakonodajnega vidika z razširitvijo področja uporabe, predvidenega v zakonodaji in pogodbi, ki se uporablja za storitve FJK. Razvoj popolnoma novih čezmejnih storitev bi bil seveda bolj zapleten in bi se soočal z več ovirami, ki jih je treba premagati. Zlasti bi utegnilo biti težko obravnavati periferne kontekste, ki jih predvideva A3. Zato je še pomembneje izbrati najbolj prilagojeno možnost (npr. kar zadeva vozilo ali raven prožnosti storitve, od tradicionalnih storitev do storitev na klic).

Kar zadeva časovni okvir, bi se lahko prvi niz čezmejnih storitev vzpostavil v kratkem časovnem obdobju (okvirno v enem letu), zlasti v primeru ukrepa 1. V tem pogledu dva pilota, ki se razvijata v okviru projekta FORTIS, predstavljata dva primera hitrega izvajanja ukrepov S3.

- Razširitev in uskladitev storitev javnega prevoza v čezmejnem območju Milje-Koper (D.3.2.2.1 - odgovorni partner 02-RFVG) predstavlja A2;
- Pilotni ukrep za krepitev javne avtobusne povezave med Koprom in Trstom preko neposredne povezave (D.3.2.2.5 - odgovorni partner 03-MOK) spada pod A3.

Medtem ko se pilotni primeri osredotočajo na relacijo Trst-Koper, bi jih lahko dodatno replicirali v drugih smereh in delih mejnih območij (npr. Gorica-Nova Gorica in Nadiška dolina - Kobariška območja)

Poleg aktiviranja avtobusnih prevozov je treba spodbujati tudi druge možnosti souporabe in mehke mobilnosti (npr. kolesarjenje), zlasti na točkah za prestopanje, s čimer bi v javni prevoz vključili souporabo in drugo mehko mobilnost (ukrep 6). Z omogočanjem nemotenega izvajanja celotne verige intermodalnih potovanj (npr. za turiste, ki so na počitnicah brez avtomobilov) se različni segmenti verige medsebojno krepijo tudi v smislu (potencialnega) števila dosegljivih uporabnikov. To seveda pomeni določene (čeprav na splošno omejene) stroške in postopke, ki jih je treba izvesti za vzpostavitev potrebnih zmogljivosti.

Podobno velja tudi za gradnjo in funkcionalno ureditev intermodalnih čezmejnih prestopnih mest (ukrep 5). Ta ukrep je temeljen za razvoj novih izboljšanih čezmejnih storitev, saj obravnava kritična vozlišča, ki omogočajo izvedbo intermodalnih potovanj. V zvezi s tem bi bilo treba tudi obravnavati dodatne vidike, kot so varnost lokacij in poti, po katerih se pride do vozlišča, in (večjezično) podajanje informacij (se pravi se navezuje na ukrepe S7).

<b>S4 - Spodbujanje razvoja železniških čezmejnih storitev</b>				
<b>Id. ukrepa</b>	<b>Predlagani ukrepi za izboljšanje</b>	<b>Kompleksnost vzpostavitve</b>	<b>Pomembnost finančnih vidikov</b>	<b>Časovnica</b>
1	Spodbujanje in medsebojno povezovanje železniških storitev vzdolž linij Benetke-Trst-Ljubljana			
2	Spodbujanje in medsebojno povezovanje železniških storitev vzdolž linije Gorica-Nova Gorica-“Transalpina”/Bohinjske železnice			

**Preglednica 6 – ocena ukrepov S4**

Ukrepi, ki sestavljajo strategijo S4, zagotavljajo rešitve za izboljšanje povezljivosti prek dveh železniških prog, ki potekata prek meje med Italijo in Slovenijo. Ti vidiki, ki jih projekt FORTIS sicer ne obravnava neposredno, so zelo povezani in sinergično delujejo s splošno vizijo izboljšanja multimodalne dostopnosti javnega prevoza in povezljivosti.

V multimodalni viziji se avtobusne storitve ki bi zagotavljale povezljivost na zadnjem delu poti, in železniška vozlišča, ki bi se z njimi povezovala, med seboj dopolnjujejo in vzajemno podpirajo. Primer tega je podan v

okviru pilotnega projekta FORTIS, kjer so se lotili integriranega izdajanja vozovnic v Italiji in Sloveniji za intermodalne storitve avtobusnega/železniškega prevoza na vzdolž povezave Trst- Opčine-Ljubljana.

Poleg tega je treba kljub razmeroma majhnemu številu obstoječih čezmejnih storitev poudariti pozitiven trend zaradi nedavnih pobud in izboljšav (tudi glede na pozitivne rezultate podobnih izkušenj na povezavi med Italijo in Avstrijo prek storitve MiCoTra). Zato je treba pripoznati ustrezne rezerve, ki bi omogočale izboljšanje, in vse večjo zavezanost zadevnih deležnikov.

Natančneje sta na razpolago dva različna ukrepa, ki upoštevata specifične razmere in priložnosti obeh linij, kot je opisano v prejšnjem poglavju.

V tem primeru vidiki, povezani z ekonomsko sposobnostjo in financiranjem, predstavljajo ključno vprašanje, ki ga je treba nasloviti. Poleg tega so možnosti povezljivosti na dolge razdalje povezane tudi z možnim izboljšanjem infrastrukturnih posegov na progi (raven zmogljivosti proge glede na dovoljeno hitrost je opisana že v prejšnjem poglavju).

<b>S5 - Spodbujanje razvoja novih pomorskih čezmejnih storitev</b>				
<b>Id. ukrepa</b>	<b>Predlagani ukrepi za izboljšanje</b>	<b>Kompleksnost vzpostavitve</b>	<b>Pomembnost finančnih vidikov</b>	<b>Časovnica</b>
1	Nove ali izboljšane letne pomorske storitve in medsebojne povezave, ki iz tega izhajajo			
2	Nove ali izboljšane sezonske pomorske storitve in medsebojne povezave, ki iz tega izhajajo			

**Preglednica 7 – ocena ukrepov S5**

Ukrepi, ki sestavljajo strategijo S4, zagotavljajo rešitve za izboljšanje povezljivosti prek pomorskih linij, ki povezujejo obalna območja Italije in Slovenije.

S posebnim poudarkom na območju Trst-Milje-Koper zaradi odsotnosti čezmejne železniške povezave predstavljajo priložnost za alternativne rešitve, ki ne temeljijo izključno na cestnem omrežju. Poleg tega bi lahko imeli ti ukrepi pomembno vlogo pri zapolnjevanju vrzeli v povezljivosti vzdolž obalnega območja, s čimer bi prispevali k izpolnjevanju ustreznih potreb mobilnosti in dostopnosti za prebivalce ter pomagali koristiti izjemne priložnosti v zvezi s trajnostnim turizmom. V zvezi s tem je treba zabeležiti izjemno skupno zavezanost lokalnih deležnikov, ki so jo že izrazili z nedavnim podpisom memorandumu v okviru projekta INTER-CONNECT (program Interreg Adrion).

Ključni vidiki so očitno povezani z organizacijskimi vidiki in objekti, ki jih je treba zagotoviti, ter zlasti z omejitvami, ki se uporabljajo za mednarodne pomorske storitve (kar pomeni tudi vzpostavitev ustreznih območij za izvajanje pregledov, to pa vpliva na prostorsko razporeditev in razpoložljivost prostora na točkah vkrcanja/izkrcanja). Kljub temu bi lahko vsaj deloma trdno podlago zagotavljale že obstoječe sezonske storitve, ki povezujejo različne destinacije na slovenski in hrvaški obali.



Poleg tega nemotena medsebojna povezanost z drugimi načini prevoza (glej S3 in S4) ter temeljna podporna vloga tekočega zagotavljanja informacij in izdajanja vozovnic (glej zlasti S6) uporabnikom predstavljajo ključne elemente, ki jih je treba ustrezno obravnavati (tudi v tem primeru se je treba opreti na pridobljene izkušnje in ukrepe iz memoranduma INTER-CONNECT).

Obravnavati pa je treba še eno potencialno kritično vprašanje, in sicer potrebo po zagotavljanju finančne vzdržnosti, ki bi jo zagotovili s financiranjem in doseganjem sprejemljive ravni uporabnikov.

Kar zadeva časovni okvir, bi bilo prve čezmejne storitve mogoče vzpostaviti v kratkem časovnem obdobju, zlasti v primeru ukrepa 1, kot morebitno nadaljevanje naslednjega pilotnega projekta, ki se razvija v okviru projekta FORTIS:

- Študija izvedljivosti čezmejnih pomorskih povezav javnega prevoza na območju med Italijo in Slovenijo (D.3.2.2.2 - odgovorni partner 03-MOK).

Dodatno priložnost bi lahko predstavljala razširitev obravnavanega geografskega območja. Izjemni turistični tokovi, ki sta jih deležni središči Lignano in Gradež na obali, bi lahko ustvarjali visoko raven potencialnega povpraševanja po sezonskih storitvah. V zvezi s tem je treba poudariti sinergijo s pilotno dejavnostjo, ki se izvaja v okviru projekta MIMOSA (čezmejni program med Italijo in Hrvaško), in obravnavati čezmejno povezljivost prek pomorskih storitev, ki omogočajo povezavo do Gradeža.

Vendar poleg sezonskih tokov turistov pomemben vidik z značilnimi potrebami in posebnostmi (npr. daljši čas potovanja kot v primeru uporabe avtomobila) predstavlja možnost vzpostavitve celoletnih storitev, ki bi jih koristili prebivalci, in sistematične mobilnosti. V zvezi s tem bi bilo treba razširiti edino linijo, ki trenutno vozi celo leto ter povezuje Trst in Milje. Zato je bil temu vidiku posvečen poseben ukrep, ki bi lahko predstavljal nadaljnji in bolj zavezujoč korak k progresivnemu razvoju, začel pa bi se s testiranjem, ki bi se izvajalo v določenih mesecih ali dneh v tednu (ki bi bilo inherentno bolj prilagojeno zadovoljevanju potreb občasnih uporabnikov).

<b>S6 - Omogočanje lažjega izvajanja trajnostnih potovanj za uporabnike</b>				
<b>Id. ukrepa</b>	<b>Predlagani ukrepi za izboljšanje</b>	<b>Kompleksnost vzpostavitve</b>	<b>Pomembnost finančnih vidikov</b>	<b>Časovnica</b>
1	Zagotavljanje celovitih in integriranih portalov s podatki o mobilnosti			
2	Uvedba enotne čezmejne vozovnice			
3	Orodja IKT za nemoteno integrirano prodajo vozovnic			

**Preglednica 8 – ocena ukrepov S6**

Ukrepi iz strategije S6 predstavljajo pomembne podporne in pomožne ukrepe, ki po pričakovanjih izrazito prispevajo k prejšnjim strategijam, ki vključujejo aktiviranje različnih načinov javnega prevoza.

V ta namen naj bi uporabnikom zagotovili enostavno pridobivanje informacij (ukrep 1) o razpoložljivih možnostih intermodalnega prevoza in o tem, kako kupiti vozovnice (ukrep 2 in 3).

V zvezi z ukrepom 3 je treba omeniti že obstoječo pobudo v obliki pilotne dejavnosti FORTIS, ki temelji na preteklih uspešnih izkušnjah v okviru projekta CONNECT2CE (program Interreg Central Europe).

Vsi ti ukrepi zahtevajo veliko mero usklajenosti in dogovor med vsemi organi, ki so vključeni v organizacijo in upravljanje storitev javnega prevoza. Realno gledano bi njihova vzpostavitev lahko trajala nekaj časa, čeprav sama tehnična izvedba ne bi smela biti predraga ali pretirano dolgotrajna. V zvezi s tem je treba omeniti delno izjemo, ki se nanaša na izdajanje vozovnic, pri katerem bi se bilo treba dogovoriti o njegovi vzpostavitvi in o načinih potrjevanja vozovnic.

Nujno je tudi upoštevati, da bi zaradi tega nastala potreba po stalnih obširnih posodobitvah (in njihovi izmenjavi), da bi se omogočilo funkcionalno delovanje orodij. Prvi ukrep bi moral zlasti omogočiti enostavno dostopnost prek uporabniku prijaznih spletnih vmesnikov. V zvezi s tem je treba razlikovati med izmenjavo podatkov, ki bi podprla dialog med deležniki, in celostnim načrtovanjem v okviru S2. V okviru prvega ukrepa S1 je treba več pozornosti posvetiti pogostemu in pravočasnemu podajanju podatkov uporabnikom (da se prepreči dostavljanje zastarelih ali nepopolnih podatkov), po možnosti v realnem času.

<b>S7 - Poročanje in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti in turističnih priložnostih</b>				
<b>Id. ukrepa</b>	<b>Predlagani ukrepi za izboljšanje</b>	<b>Kompleksnost vzpostavitve</b>	<b>Pomembnost finančnih vidikov</b>	<b>Časovnica</b>
1	Učinkovita kampanja celostnega komuniciranja s podajanjem informacij o mobilnosti in turizmu			
2	Ozaveščanje in vključevanje deležnikov v sooblikovanje inovativnih multimodalnih prometnih rešitev			

**Preglednica 9 – ocena ukrepov S7**

Ukrepi iz strategije S8 predstavljajo pomembne podporne in pomožne ukrepe, ki po pričakovanjih izrazito prispevajo k prejšnjim strategijam, ki vključujejo aktiviranje različnih načinov javnega prevoza.

Predvsem gre za operativno in organizacijsko protitež ostalim podpornim ukrepom, ki so (večinoma) zastopani z ukrepi iz S6, ki temeljijo na IKT.

Pomen ukrepa 1 je treba poudariti v zvezi s potrebo po ustrezni komunikaciji o inovativnih storitvah, zlasti pri naslavljanju občasnih uporabnikov (npr. turistov in obiskovalcev z druge strani meje). Gre za ukrep, pri katerem se je treba aktivno lotiti predlagane sinergije med trajnostno mobilnostjo in turizmom.

Ukrep 2 namesto tega obravnava dejansko sodelovanje lokalnih deležnikov in prebivalcev ter njihovo vključenost v postopku sooblikovanja novih/izboljšanih storitev. Tega vidika (ki je zlasti v skladu z inovativnimi pristopi pri načrtovanju mobilnosti, kar potrjuje tudi metodologija celostnih prometnih strategij v mestih

oziroma SUMP) ne smemo zanemariti in ga je treba aktivno izvajati kot ključni dejavnik uspeha drugih strategij in ukrepov.

Ti ukrepi seveda zahtevajo ustrezno raven zavezanosti in usklajevanja (brez večjih stroškov ali ovir). Zato je njihov časovni okvir mogoče določiti s kratkoročnim načrtovanjem, vendar ob hkratni ideji stalnega procesa, ki bi spremljal uvajanje drugih ukrepov.

## 7 Priporočila

Poleg posebnih vidikov, ki se nanašajo na določene ukrepe, je treba akcijski načrt postaviti v širši okvir, katerega cilj je celoten razvoj čezmejnega območja s pobudami (npr. Dejavnosti načrtovanja in upravljanja, projekti Interreg itd.). Nastali dinamični splošni razvojni proces zahteva priporočila za oblikovanje celovite in skupne vizije, opisane v naslednjem podpoglavju.

### 7.1 ZGRADITI CELOTNO IN SKUPNO VIZIJO

Da bi zagotovili trdno podlago za okrepljeno upravljanje in načrtovanje na čezmejni ravni z izvajanjem celovite in skupne vizije, je treba poudariti naslednje vidike:

- POTREBA PO SKUPNIH PODATKIH, INFORMACIJAH IN ANALIZAH V PODPORO POSTOPKU ODLOČANJA

Razpoložljivost podatkov je običajno pomanjkljiva in razdrobljena, zlasti na čezmejni ravni. V ta namen je treba v okviru S2 dati ustrezen pomen in zavezanost sistematiziranemu pristopu. Pravzaprav omogoča pridobivanje dobro strukturiranih informacij in znanja o multimodalnem prometu in zapletenih interakcijah med različnimi komponentami (povpraševanje in ponudba) ter načini prevoza. Ukrepi S2 naj bi zlasti poudarili pomen podatkov in tehnične ocene (kaj-če) pri podpiranju postopka odločanja in utiranju poti do utemeljene skupne vizije.



Slika 12 – Od skupnih podatkov do skupne vizije

### PRIPOROČILA ZA PODORO DIALOGU MED DELEŽNIKI

Predvideno integrirano upravljanje (S1) predstavlja ustrezen pristop k zasledovanju zapletenega okvira, ki ga je treba obravnavati. V ta namen bi moral zajemati tako naslavljanje organov visokega odločanja (na nacionalni, regionalni ravni kot tudi ravni EU), medtem pa tudi lokalnih skupnosti.

Kot rečeno zgoraj, bi morale biti sodelovanje zainteresiranih strani (prek strategije 2) ustrezno podprto s podatki in tehničnimi ocenami. Po drugi strani pa bi morale biti kvantitativne in tehnične analize spremljane z neposrednimi povratnimi informacijami lokalnih zainteresiranih strani, ki bi morale izpolniti dejanske izkušnje in zaznavanje dejanskih potreb iz prve roke. Zato bi jih bilo treba zlasti pri reševanju posebnih storitev zgodaj in neposredno vključiti v skladu s pristopom sooblikovanja

## 7.2 SINERGIJE Z DRUGIMI POBUDAMI

Za učinkovito reševanje izzivov v čezmejnem razvoju je treba zagotoviti dinamično delovanje v skupini in skladnost med obstoječimi pobudami za načrtovanje.

V ta namen različne pretekle in tekoče pobude, ki jih je treba izpostaviti in usklajevati, predstavljajo ustrezno podlago za skupno reševanje opisanih izzivov.

PROJEKT	PROGRAM	TRAJANJE	SPLETNA STRAN
CONNECT2CE	Interreg CENTRAL EUROPE	06/2017 - 05/2020	<a href="https://www.interreg-central.eu/Content.Node/CONNECT2CE.html">https://www.interreg-central.eu/Content.Node/CONNECT2CE.html</a>
INTER-CONNECT	Interreg ADRION	01/2018 - 12/2020	<a href="https://interconnect.adrioninterreg.eu/">https://interconnect.adrioninterreg.eu/</a>
CROSSMOBY	Interreg V-A Italy-Slovenia	09/2018 -12/2021	<a href="https://www.ita-slo.eu/it/crossmoby">https://www.ita-slo.eu/it/crossmoby</a>
ICARUS	Interreg V-A Italy-Croatia	01/2019 -06/2021	<a href="https://www.italy-croatia.eu/web/icarus">https://www.italy-croatia.eu/web/icarus</a>
CIVITAS PORTIS	Horizon 2020	09/2016 -08/2020	<a href="https://civitas.eu/portis/">https://civitas.eu/portis/</a>
PERIPHERAL ACCESS	Interreg CENTRAL EUROPE	06/2017-06/2020	<a href="https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Peripheral-Access.html">https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Peripheral-Access.html</a>
CYCLEWALK	Interreg EUROPE	01/2017- 12/2021	<a href="https://www.interregeurope.eu/cyclewalk/">https://www.interregeurope.eu/cyclewalk/</a>
MOBITOUR	Interreg V-A Italy-Slovenia	10/2017-06/2020	<a href="http://www.ita-slo.eu/en/mobitour">www.ita-slo.eu/en/mobitour</a>
SUTRA	Interreg V-A Italy-Croatia	01/2019 -06/2021	<a href="http://www.italy-croatia.eu/web/sutra">www.italy-croatia.eu/web/sutra</a>

**Preglednica 10 – Evropski projekti sinergični s FORTIS**

## 8 ZAKLJUČKI

V okviru tega rezultata je bil predstavljen akcijski načrt za racionalizacijo povezav javnega prevoza na čezmejnem območju Italija-Slovenija.

Akcijski načrt je bil razvit na podlagi dosežkov prejšnjih korakov v projektu FORTIS: temeljita analiza ocene teritorialnih potreb in povratne informacije, zbrane v namenski razpravi na okrogli mizi, v katero so bile vključene ustrezne zainteresirane strani iz različnih tipologij in ozemeljska območja.

Na tej podlagi je bilo mogoče identificirati glavne pravne, institucionalne, tehnične in gospodarske ovire, ki ovirajo nadaljnji strateški razvoj čezmejne trajnostne mobilnosti na čezmejnem območju ITA-SLO, ter poudariti potenciale v smislu inovativnih rešitev za racionalizacijo javnih prometne povezave na čezmejnih območjih in sorodnem zaledju po metodologiji SWOT in analize vrzeli.

Preneseni so v akcijski načrt, razvit v skladu s strateško vizijo in hierarhično strukturiran na naslednjih stopnjah:

1. Splošni cilji in potrebe, za katere si prizadevamo.
2. Strategije in seznam intervencijskih področij, ki jih je treba obravnavati.
3. Specifični ukrepi za izvajanje strategije.

Za konkretno obravnavo opredeljenih ciljev je opisan naslednji sklop posebnih strategij.

***S1 - Spodbujanje celostnega okvira upravljanja***

***S2 - Podpora procesu odločanja s podatki in tehničnimi analizami***

***S3 - Izboljšanje zagotavljanja integriranih storitev javnega prevoza na čezmejni ravni (na kratke razdalje)***

***S4 - Spodbujanje razvoja novih železniških čezmejnih storitev (in povezanih multimodalnih povezav)***

***S5 - Spodbujanje razvoja novih pomorskih čezmejnih storitev (in povezanih multimodalnih povezav)***

***S6 - Omogočanje lažjega izvajanja trajnostnih potovanj za uporabnike***

***S7 - Poročanje in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti in turističnih priložnostih***

***S7 – Komuniciranje in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti in turističnih priložnostih*** Za podrobnejši pregled in dejansko odstranjevanje določenih čezmejnih vrzeli in vprašan je predlagan seznam 21 predlaganih ukrepov, ki jih je treba izvesti zlasti srednjeročno in brez dragih infrastrukturnih posegov. Ta okvir zajema tudi pilotne dejavnosti, ki se razvijajo v okviru FORTIS, in obravnavajo čezmejno mobilnost. Navedeni so konkretni primeri ukrepov in pričakovani izsledki po njihovi izvedbi. S tem, ko navajamo predlagane ukrepe znotraj obsežnega akcijskega načrta, imajo ti ukrepi pomen tudi zunaj obravnavane problematike. Nasprotno, lažje vidimo, da so ponovljivi tudi v drugih primerih, ko se pojavijo podobne potrebe.

Očitno bi moral predlagani akcijski načrt predstavljati izhodišče, za izvajanje vseh različnih predlaganih ukrepov pa je treba narediti nadaljnje korake in oceno. Kljub temu pa predvideni okvir in ugotovljena zavezanost zainteresiranih strani zagotavljata izjemno priložnost za obravnavo izboljšave PT, ki zagotavlja trajnostno dostopnost do območij čez mejo IT-SI. Da bi se lahko ustrezno lotili in dosegli ta ambiciozen in večplasten cilj, moramo še enkrat poudariti pomen celovitega in dobro usklajenega pristopa, ki temelji na skupni viziji. Tak ambiciozen cilj zahteva visoko zavzetost in prizadevanja za spodbujanje integriranega upravljanja in dialoga med zainteresiranimi stranmi (S1), katerih proces odločanja bo podprt s temeljitimi tehničnimi analizami in skupnimi informacijami (S2).