

Interreg



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



CROSSMOBY

0.3.6.2 - Relazione sui lavori della piattaforma - Relazione n. 1

0.3.6.2 - Poročilo o delovanju platforme - Poročilo št. 1

KONČNA RAZLIČICA - PREVOD V SLOVENŠČINO

Ta projekt podpira Program sodelovanja Interreg VA Italija-Slovenija, ki ga financira Evropski sklad za regionalni razvoj.

Vsebina te objave ne odraža nujno uradnih stališč Evropske unije. Za vsebino te objave je odgovoren avtor - PP8 (EZTS Euregio Senza Confini r.l.)

Različica: ŠT. 1, Končna

Avtor: PP8 - EZTS Euregio Senza Confini r.l.

Datum: 23. 04. 2021



Università
Ca' Foscari
Venezia
Dipartimento
di Management



Povzetek

Preambula	3
1. Program in ključne informacije.....	4
2. Zapisnik sestanka (MoM).....	7
3. Poročilo srečanja	18

Preambula

V okviru **WP3.1-ATT6** (*«Piattaforma dei portatori di interesse per il dialogo e la pianificazione transfrontaliera/Platforma interesnih skupin za čezmejni dialog in načrtovanje»*) pri projektu CROSSMOBY trenutno poteka **strukturirano posvetovanje z deležniki** zadevnega območja, s katerim želijo doseči dobro ozaveščenost o različnih stališčih, ki jih je treba upoštevati pri načrtovanju čezmejne mobilnosti.

V ta namen predvidene OKROGLE MIZE predstavljajo osrednji element ATT6, saj gre pri tem za interaktivna podporna srečanja, ki potekajo v obliki aktivnega posvetovanja deležnikov, namenjenega soočanju s strateško dimenzijo problematike, interesne skupine pa se pri tem opirajo na predstavitve in vsebine, vzpostavljene na SPLETNI PLATFORMI, pripravljene v okviru ATT5.

V ta namen ATT6 predvideva, natančneje, 3 okrogle mize (OM) z izbranimi interesnimi skupinami, ki naj bi bile organizirane v treh različnih projektnih obdobjih in sicer, natančneje:

OM št.	Pričakovani okvirni datumi	Način	Lokacija	Naslavljanje
1	03. 03. 2021	VIRTUALNO	Virtualno	Tehnična stopnja
2	06. 2021	Osebno (?)	Slovenija (?)	Odločevalska stopnja
3	09-10. 2021	Osebno (?)	Italija (?)	Odločevalska stopnja

Slika 1– Predvidena razvrstitev OM, ki bodo izvedene v okviru WP3.1

V naslednjih odstavkih so navedeni naslednji glavni rezultati **PRVE OKROGLE MIZE**, ki jo je EZTS Euregio Senza Confini r.l. organiziralo dne 03. 03. 2021 v skladu z določili že posredovanega metodološkega dokumenta št. 3.6.1.

1. Program in ključne informacije

CROSSMOBY - OKROGLA MIZA DELEŽNIKOV št. 1 **RAZPOLOŽLJIVOST PODATKOV** **PRI ČEZMEJNEM NAČRTOVANJU MOBILNOSTI**

3. marec 2021

Jeziki, v katerih bo potekalo srečanje s simultanim prevajanjem:





ITALIJANŠČINA/SLOVENŠČINA

Platforma: ZOOM - <https://zoom.us/j/99672874503> - ID srečanja: 996 7287 4503

14:45-15:00	Priključevanje udeležencev
15:00-15:10	Dobrodošlica, pozdravni nagovor in predstavitev srečanja s strani EZTS Euregio Senza Confini r.l. ter vodilnega partnerja <ul style="list-style-type: none">- <i>Massimiliano Angelotti, Dežela Furlanija - Julijska krajina</i>- <i>Sandra Sodini, EZTS Euregio Senza Confini r.l.</i>
15:10-15:20	Ključna vloga interesnih skupin: glavni cilji okrogle mize <ul style="list-style-type: none">- <i>Andrea Ballarin - EZTS Euregio Senza Confini r.l.</i>
15:20-17:20	Osnovni koncepti platforme: prve predstavitve, ki uvajajo glavna vprašanja <ul style="list-style-type: none">- <i>Riccardo Maratini, EZTS Euregio Senza Confini r.l.</i> Osredotočanje na specifične teme s predlogi za razpravo z različnih stališč: <ul style="list-style-type: none">- <i>Simon Koblar, Urbanistični inštitut Republike Slovenije</i>- <i>Pierpaolo Pentucci, Univerza Cà Foscari iz Benetk</i> Okrogla miza z vabljenimi deležniki: <ul style="list-style-type: none">- Luca Mestroni, Dežela Furlanija - Julijska krajina- Paolo Zaramella, TPL FVG S.c.a.r.l.- Alberto Piamonte, Dežela Benečija- Paolo Dileno, Srednjeevropska pobuda- Giulia Gaita, Metropolitansko območje Benetk- Mauro Menegazzo, Infrastrutture Venete S.p.A.- Dorino Favot, ANCI FJK- Matej Vovk, Ministrstvo za infrastrukturo, Nacionalni center za upravljanje prometa- Tomaž Konrad, EZTS GO- Giulio Nemarnik, Regionalni razvojni center Koper- Miro Kristan, Posoški razvojni center- Mirjana Vanovac, Slovenske železnice- Tadej Lužnik, NOMAGO
17:20-17:30	Zaključek in priprave za naslednjo OM <ul style="list-style-type: none">- <i>Massimiliano Angelotti, Dežela Furlanija - Julijska krajina</i>- <i>EZTS Euregio Senza Confini r.l.</i>

POVZETEK KONCEPTA OKROGLE MIZE

Projekt CROSSMOBY se spopada z izzivom izboljšanja zmogljivosti načrtovanja trajnostne mobilnosti in nudenja čezmejnih javnih prometnih povezav z uporabo pristopa, ki temelji na močnem institucionalnem sodelovanju, s katerim si prizadeva doseči konkretne rezultate za državljane, bivajoče na zadevnem programskem območju, ob hkratnem zmanjšanju emisij iz prometa. V tem smislu sta zbiranje podatkov in zagotavljanje učinkovitega zastopanja namenjena podpiranju dialoga zainteresiranih strani ter spodbujanju okrepljenega procesa načrtovanja na različnih ravneh, od medsebojnega posredovanja podatkov do njihovega razumevanja in skupne vizije na čezmejni ravni.

 KLJUČNE BESEDE	NEFORMALNO INTERAKTIVNO ZASEDANJE IZBRANI UDELEŽENCI (AKTIVNI). BRAINSTORMING O TEHNIKAH
 CILJ	VKLJUČITEV INTERESNIH SKUPIN, OMOGOČANJE ZBIRANJA DODATNIH PODATKOV IN PREDSTAVITEV BETA RAZLIČICE PLATFORME WEBGIS, KI JE TRENUTNO V FAZI RAZVOJA, RAZVOJ IN FUNKCIJE PLATFORME TER ZBIRANJE POV RATNIH INFORMACIJ
 KOORDINACIJA	PP8 - EZTS EUREGIO Senza Confini r.l. VP - Dežela Furlanija - Julijska krajina
 STRUKTURA	<p>NASLOV: RAZPOLOŽLJIVOST PODATKOV PRI ČEZMEJNEM NAČRTOVANJU MOBILNOSTI</p> <p>Predstavitev glavnega cilja okrogle mize ter postopka vključevanja deležnikov <i>Zbiranje povratnih informacij pri pristojnih organih ter znanj in predhodnih izkušenj vabljenih zainteresiranih strani za njihovo uporabo v kasnejših fazah, ki bodo privedle do akcijskega načrta CROSSMOBY.</i></p> <p>Predstavitev koncepta platforme in njene beta različice v fazi razvoja/prvih rezultatov <i>Funkcije, omejitve uporabe, viri podatkov in manjkajoče informacije ...</i></p> <p>Okrogla miza z vabljenimi deležniki, področja razprave:</p> <ul style="list-style-type: none"> - učinkovito izkoriščanje funkcij platforme, s posebnim poudarkom na čezmejnem območju; - dodatne možnosti uporabe platforme; - opredelitev dodatnih deležnikov, ki jih je treba povabiti k sodelovanju; - opredelitev dodatnih priložnosti, ki jih je treba izkoristiti po njihovi uvedbi. <p>Prednostne teme razprave, ki jih je treba upoštevati pri spodbujanju razprave z vabljenimi deležniki:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Čezmejne vrzeli in manjkajoči členi - Dostopnost - Odprti podatki - Priključitev na medkrajevne železniške povezave <p>Zaključki: <i>Nadaljnji koraki proti razvoju optimizirane platforme + akcijski načrt</i></p>

PODRONOSTI O POVEZAVI

EZTS Euregio Senza Confini vas vabi na Zoom srečanje:

»CROSSMOBY - OKROGLA MIZA DELEŽNIKOV št. 1«

3. marec 2021 @ 14:45 CET

Za pridružitvev ZOOM srečanju kliknite sem:

<https://zoom.us/j/99672874503>

ID srečanja: 996 7287 4503

Lahko se vpišete tudi preko naslednjih števil:

Iz Slovenije:

+386 1888 8788

+386 1600 3102

Iz Italije:

+39 069 480 6488

+39 020 066 7245

+39 021 241 28 823

2. Zapisnik sestanka (MoM)

Seznam udeležencev

Ime in priimek	Vloga	Kontaktne podatki
<i>Riccardo Maratini</i>	PP8 - EZTS	riccardo.maratini@euregio-senzaconfini.eu
<i>Andrea Ballarin</i>	PP8 - EZTS GECT/ PP3 - VS	andrea.ballarin@euregio-senzaconfini.eu andrea@studioballarin.it
<i>Susanna Penko</i>	PP8 - EZTS	susanna.penko@euregio-senzaconfini.eu
<i>Chiara Fabbro</i>	PP8 - EZTS	chiara.fabbro@euregio-senzaconfini.eu
<i>Massimiliano Angelotti</i>	VP - FJK	massimiliano.angelotti@regione.fvg.it
<i>Sandra Sodini</i>	PP8 - EZTS	
<i>Irene Cermeli</i>	VP - FJK	irene.cermeli@regione.fvg.it
<i>Viviane Basso</i>	VP - FJK	irene.cermeli@regione.fvg.it
<i>Roberta Maccari</i>	VP - FJK	roberta.maccari@regione.fvg.it
<i>Pier Paolo Pentucci</i>	PP2 - UNIVE	pierpaolo.pentucci@unive.it
<i>Andrea Stocchetti</i>	PP2 - UNIVE	stocket@unive.it
<i>Luka Mladenovič</i>	PP4 - UIRS	lukam@uirsi.si
<i>Simon Koblar</i>	PP4 - UIRS	simonk@uirsi.si
<i>Giuliano Nemarnik</i>	PP5 - RRC KP	
<i>Miro Kristan</i>	PP6 - PRC	miro.kristan@prc.si
<i>Paolo Dileno</i>	CEI	
<i>Tomaž Konrad</i>	EZTS GO	
<i>Giulia Gaita</i>	CMVE	
<i>Dorino Favot</i>	ANCI FJK	
<i>Luca Mestroni</i>	FJK	
<i>Mauro Menegazzo</i>	Infrastrutture Venete S.p.A.	
<i>Mirjana Vanovac</i>	Slovenske železnice	
<i>Tadej Lužnik</i>	NOMAGO	
<i>Alberto Piamonte</i>	Dežela Benečija	
<i>Matej Zoratti</i>	Občina Nova Gorica	

ZAPISNIK SESTANKA

Andrea Ballarin (svetovalec PP8, EZTS) je povzel besedo in izrekel dobrodošlico udeležencem prve okrogle mize deležnikov projekta CROSSMOBY. Predstavil je

Massimiliana Angelottija, zastopnika Dežele FJK, VP projekta, ter Sandro Sodini, predstavnico partnerja EZTS Euregio Senza Confini r.l (PP8), ki je organiziral ta dogodek.

Massimiliano Angelotti (VP - FJK) je odprl okroglo mizo z vnovičnim nagovorom vseh udeležencev in zahvalo vsem, ki so sodelovali pri organizaciji tega dogodka. Nato je na kratko opisal cilj tega dogodka, tj. spodbujanje prve neposredne izmenjave izkušenj omejenega števila deležnikov zadevnega območja, ki jo je treba na naslednjih dveh okroglih mizah deležnikov, ki bosta potekali v sklopu projektne aktivnosti, predvidenih v prihajajočem obdobju, še dodatno poglobiti.

V razpravo se je nato vključila Sandra Sodini (PP8 - EZTS), ki se je ponovno zahvalila vsem sodelujočim tega projekta in poudarila pomembnost te okrogle mize deležnikov, ki deželni oblastem obenem predstavlja tudi priložnost za boljše razumevanje potreb zadevnega območja in obogatitev regionalnega načrtovanja. V tem smislu je razpoložljivost čezmejnih podatkov, s katerimi pogosto razpolagajo zasebniki, ključnega pomena za pripravo politik, ki bodo odražale dejanske potrebe zadevnega območja. Zbiranje zanesljivih in primerljivih podatkov je namreč izjemno oteženo, saj posamezne ravni upravljanja med seboj pogosto niso usklajene, interoperabilnost nacionalnih/deželnih podatkovnih baz pa je pogosto težko zagotoviti. To vprašanje je za deželo kot je FJK, kjer se nahajajo številna čezmejna območja, absolutno aktualno in ključnega pomena, zato je pomembnost te okrogle mize še toliko večja. Sandra Sodini je nato svoj nagovor zaključila s ponovno zahvalo vsem zainteresiranim stranem, navzočim na dogodku, in predala besedo Andrei Ballarinu.

Andrea Ballarin je v imenu EZTS Euregio Senza Confini r.l (PP8) podal kratko splošno predstavitev projekta CROSSMOBY, vključno z njegovimi utemeljitvami in pričakovanimi rezultati¹. Nato so se udeleženci osredotočili zlasti na vlogo deležnikov in na pomembnost njihovega vključevanja. Ta okrogla miza, ki je nadaljevanje predhodne faze sistematizacije informacij v enoten okvir (ATT5), predstavlja, natančneje, prvo priložnost za vzpostavitev procesa posvetovanja z izbranimi deležniki (foruma platforme deležnikov - ATT6), ki se bo nadaljevala z dodatnima dvema priložnostma za izmenjavo mnenj in, kar bi bilo zelo zaželeno, z učinkoviteje strukturiranim dialogom in medinstitucionalnim vodenjem, ki se bo opiralo na temu namenjeno webGIS platformo, ki je trenutno v fazi

¹Glej PPT »01_BALLARIN«.

razvoja, in tako pripomogla k doseganju pričakovanega strateškega doprinosa (ATT7). Faza posvetovanja zainteresiranih strani je bila zasnovana v obliki treh okroglih miz - te bodo predvidoma izvedene junija/julija 2021 ter oktobra/novembra 2021 - katerih cilji so spodbujanje zbiranje dodatnih podatkov, zbiranje povratnih informacij glede platforme webGIS v fazi razvoja ter izpolnitev strateških usmeritev.

—

Nato je besedo dobil Riccardo Maratini (PP8 - EZTS), ki je predstavil², natančneje, čezmejno platformo webGIS, ki jo trenutno razvija EZTS in ki se bo opirala tudi na izide posvetovanj, izvedenih v okviru foruma platforme deležnikov (ATT6). Pri tem bo ključnega pomena pretvarjanje posredovanih podatkov v skupno vizijo, ki bo služila Končnemu strateškemu akcijskemu načrtu (O.3.7.1) in na katero bi se morale opirati deželno in čezmejno načrtovanje. Ta ambiciozni cilj verjetno presega namen in trajanje posameznega projekta kot je CROSSMOBY. Vseeno pa ta platforma predstavlja izhodišče pomembnega procesa načrtovanja čezmejne multimodalne mobilnosti, s katerim bi bilo treba nadaljevati tudi po koncu tega projekta. Nadaljeval je z omembo treh glavnih komponent tega procesa, tj. tehničnih analiz razpoložljivih podatkov, razvoja IKT orodij, ki bodo omogočala posredovanje in predstavitev teh podatkov, in nenazadnje nič manj pomembnega vključevanja deležnikov preko temu namenjene platforme (pričenši s tem srečanjem). Pri tem temeljno oporo predstavljajo uporabniški vmesniki tipa webGIS, ki bi morali deležnikom nuditi »statične« informacije - tj. informacije, ki bi se posodabljale (okvirno) na letni ravni - na katere bi se ti oprli pri postopkih odločanja. Nudenje informacij v realnem času bi namreč dejansko preseglo namen tega projekta. Cilj teh vmesnikov je zagotavljanje vpogleda v stanje napredovanje multimodalnega transportnega sistema celotnega slovensko-italijanskega programskega območja tako z vidika povpraševanja kot z vidika ponudbe, kar bi utrlo pot Strateškemu akcijskemu načrtu, predvidenemu v ATT7. Upravljanje mora torej potekati na večih ravneh, saj je treba pri tem vzpostaviti medsebojno sodelovanje na različnih ravneh načrtovanja in ukrepanja (na ravni EU, države, dežele ter na lokalni in čezmejni ravni) ter sprejeti različne pobude in sinergične projekte kot je npr. projekt FORTIS (program Interreg Italija-Slovenija).

Izpostavljeno je bilo tudi, da je EZTS že pripravilo prvi dokument, v katerem je predstavilo analizo splošnega strateškega okvirja, ki jo bo kasneje dopolnilo tudi z izsledki te prve okrogle mize. Prvi osnutek dokumenta vsebuje tudi info-polje, v katerem so navedene določene pilotne dejavnosti, izvedene v okviru projekta CROSSMOBY. V ta namen tako

² Glej PPT »02_MARATINI«.

dokument kot webGIS vmesniki predstavljajo nekakšno »vhodno točko«, preko katere lahko uporabniki/zunanji bralci lahko dostopajo do vrste rezultatov projekta CROSSMOBY (z navajanjem referenčnih podatkov ali povezav do specifičnih končnih rezultatov ter do deželnih/lokalnih platform z dodatnimi informacijami). V nadaljevanju so bile na kratko predstavljene obdelane ključne teme, pričeni s panoramskim pregledom italijansko-slovenskega območja, ki je izjemno heterogeno, ter različnimi ravni upravljanja. Na strani ponudnikov javnega prevoza je bila skupaj z drugimi vidiki, ki omogočajo analizo multimodalnih omrežij, posebna pozornost namenjena železniškim in avtobusnim prometnim povezavam, zlasti na čezmejni ravni. Medtem ko so na strani ponudnikov zbrani podatki običajno številčni in (vsaj glede posameznih področij) pokrivajo celotno programsko območje, pa so na strani povpraševanja informacije bolj skope in težje dosegljive. Drugi vidiki tega področja, na katerem deluje EZTS, so prometni tokovi in dostopnost, o katerih bodo natančnejše informacije podane v kasnejši fazi.

Nadaljnjo razpravo je sprožilo vprašanje dneva: »Ali že izvajate dejavnosti, ki bi bile lahko sinergične/katerim bi lahko koristile analize in orodja, ki jih razvijamo in/ali ki bi jih morali spremljati? Pojasnil je, natančneje, da si partnerstvo projekta CROSSMOBY prizadeva pridobiti dodatne podatke, ki bi jih bilo mogoče integrirati, ter dodatne dejavnosti, primerne za izvedbo bodisi v okviru tega projekta bodisi v obliki morebitnih nadaljnjih (*follow-up*) dejavnosti.

Za zaključek je predstavil spletno stran z osnutkom prototipa vmesnika webGIS, s katerim bo mogoče upravljati s podatki, zbranimi na različnih ravneh, vključno s podatki, vezanimi na pilotne akcijske načrte CROSSMOBY kot so, na primer, železniška povezava med Trstom/Trieste in Ljubljano ter povezava z lokalnimi in deželnimi platformami kot je, na primer, tista, ki jo je na italijanski strani razvil PP2-UNIVE.

Nato je govornik besedo predal Pier Paolu Pentucciju (PP2 - UNIVE), ki je predstavil rezultate podrobne analize UNIVE o dostopnosti vsake posamezne železniške postaje na liniji Trst/Trieste-Ljubljana. Ta namreč ni zasnovana le kot osnova za preostalo prometno infrastrukturo, temveč tudi kot lokacija/strateško območje resničnega življenja zadevnega urbanega okolja ter kot vozlišče multimodalne mobilnosti. UNIVE je, natančneje, za vsako posamezno postajo ugotavljala, ali so tam morebiti že prisotne druge storitve mobilnosti - kot so *bike* in *scooter sharing*, mestne in primestne avtobusne povezave, parkirišča - ki uporabnikom omogočajo prispetje na to postajo.

Pentucci je na kratko predstavil tudi raziskavo³ UNIVE o stanju in tehnični opremljenosti trajnostne urbane mobilnosti na lokalni (občinski) ravni. V ta namen je UNIVE zbrala podatke 160 občin dežele FJK ter Metropolitanskega območja Benetk. Dodatna analiza čezmejne mobilnosti je bila izvedena pri rezultatih, ki jih je posredovalo 16 izmed 25 občin FJK, ki mejijo na Republiko Slovenijo. Podatki, zajeti v analizo, so trenutno v fazi obdelave in bodo javnosti na voljo takoj, ko bo mogoče. Za zaključek je Pentucci udeležence povabil k podajanju dodatnih mnenj in idej glede nadaljnjega razvijanja in širjenja obsega zbiranja in analize podatkov.

Nato je besedo povzel Simon Koblar (PP4 - UIRS),⁴ ki je na kratko predstavil določene analize Urbanističnega inštituta Republike Slovenije (PP4) v okviru projekta CROSSMOBY. Cilj te analize je bil zapolniti obstoječo vrzel med modeliranjem prometa (ki je povezano z zahtevnimi postopki in drago programsko opremo) in dokaj osnovno analizo, ki jo je mogoče doseči preko razvoja vrste analiz in kazalnikov dostopnosti, temelječih na odprtokodni (*open-source*) programski opremi in odprtih podatkih. Tovrstna analiza je dejansko izjemno koristna zlasti za občine in dežele, ki ne zmorejo nositi bremena finančno in organizacijsko zahtevnega modeliranja, saj jim pomaga do boljšega odločevalskega procesa. Uporaba odprtih podatkov - oziroma vsaj podatkov, podanih v zelo razširjenih formatih - je poleg tega omogočila dokaj prilagodljivo primerjavo podatkov med različnimi občinami, tako italijanskimi kot slovenskimi, saj ti niso bili vezani na lokalne posebnosti.

Koblar je nato predstavil vprašanja, po katerih se je ravnala analiza UIRS, in sicer kako oceniti dostopnost določene točke, kakovost javnega prevoza, število potnikov, ki lahko dosežejo določeno točko ali postajo (npr. peš ali s kolesom), možen obstoj sprejemljivih alternativnih možnosti aktivne mobilnosti in, nenazadnje, kakšne vrste podatkov in orodij je mogoče uporabiti pri odgovarjanju na ta vprašanja. Kar zadeva vire, pri katerih se pridobivajo podatki, so najpomembnejši vozni redi, podani v GTFS formatu, ter prosto dostopni zemljevidi (OpenStreetMap). Posebna pozornost je bila namenjena prosto dostopnemu zemljevidu sveta (OpenStreetMap), opremljenemu z različnimi plastmi, ki temeljijo na sodelovalnem pristopu. Izmed razpoložljive odprtokodne programske opreme sta bili uporabljeni QGIS in OpenTripPlanner. Glavni rezultat analize sestavljajo štirje kazalniki, ki predstavljajo:

³Glej PPT »04_PENTUCCI«.

⁴Glej PPT »03_KOBLAR«.

1. Priložnosti aktivne mobilnosti, ki temeljijo na primerjavi med skupno dolžino cest ter dolžino kolesarskih in peš poti.
2. Delež prebivalstva z ustreznim dostopom do storitev mobilnosti (javnega prevoza), ob upoštevanju pogostosti in vrste ponujenega javnega prevoza ter razdalje, ki to prebivalstvo loči od postajališč javnega prometa.
3. Čas potovanja z javnimi prevoznimi sredstvi glede na čas potovanja po isti poti z avtomobilom.
4. Multimodalno povezovanje, tj. točke izmenjave, ki medsebojno povezujejo več oblik javnega prevoza.

Koblar je za zaključek navzoče vprašal, kaj menijo o koristnosti tovrstnih analiz in ali imajo kakršne koli predloge ali vprašanja.

Besedo je povzel Riccardo Maratini, ki je izpostavil pomembnost in priložnosti, ki jih ponujajo predstavljena orodja, nato pa napovedal nagovore deležnikov, pri čemer bodo besedo najprej dobili deležniki, ki so že partnerji projekta CROSSMOBY. Ob tej priložnosti je besedo najprej predal Miru Kristanu.

Miro Kristan (PP6 - PRC) je v svojem nagovoru izpostavil vrsto težav, ki so se pojavile pri zagonu strategije integrirane mobilnosti posameznega območja, ki jo je PRC sprožil v okviru projekta CROSSMOBY. Prvi problem je predstavljalo pridobivanje ključnih podatkov, dodatno pa je položaj otežila tudi čezmejna narava tega območja. Kot drugi vidik je izpostavil nerazpoložljivost specifičnih podatkov o številu stalnih prebivalcev na eni ter turistov na drugi strani. Tovrstno pomanjkanje predstavlja znaten in pomemben dejavnik pri načrtovanju politike mobilnosti, navade turistov v smislu mobilnosti pa pri osnovnejših in bolj razširjenih statističnih ugotovitvah niso vzete v ozir.

Poleg tega je poudaril, da je obstoj določenih podatkov pogosto odvisen od obstoja oz. neobstoja določene storitve: če torej ta storitev ni vzpostavljena, manjkajo tudi pripadajoči podatki, na podlagi domnev pa je načrtovanje političnih ukrepov bistveno oteženo. Izhajajoč iz nekaterih temeljnih domnev je torej treba čezmejne storitve zasnovati tako, da bodo te nudile koristne podatke za načrtovanje politik mobilnosti, zlasti na področju javnega potniškega prevoza. Simboličen pomen teh prizadevanj je vlak CROSSMOBY, s katerim so bili, čeprav je šele v fazi preizkušanja, že pridobljeni določeni koristni podatki o številu potnikov v referenčnem območju.

Kristan je svoj prispevek zaključil s predlogom, da je treba za optimizacijo transportnega sistema kljub pomanjkanjem vhodnih podatkov vložiti bistveno več naporov: to ne bi le izboljšalo pridobivanja podatkov, temveč bi predstavljalo tudi začetek optimizacije sistema v smeri učinkovitejšega odzivanja na dejanske potrebe potnikov.

Nato je dobil besedo Giuliano Nemarnik (PP5 - RRC KP), ki je na kratko predstavil izkušnjo Regionalnega razvojnega centra Koper (PP5) pri upravljanju s strategijami integrirane mobilnosti na obalnem območju, ki zajema občine Ankaran, Koper, Izola in Piran, ki v bistvu predstavljajo eno somestje. Tudi tokrat je problem predstavljalo pridobivanje podatkov, zlasti tistih, ki zadevajo pomorski promet. Poleg tega je Nemarnik prisotne opozoril, da je bil v lanskem letu sprožen pilotni projekt, namenjen zagotovitvi pomorske prometne povezave med občinami tega območja. Regionalni razvojni center Koper je poskušal to pomorsko storitev okrepiti z dodajanjem nove čezmejne proge, ki bi povezovala Koper in Trst/Trieste, vendar je pri načrtovanju te storitve naletel na številne težave. Objavljen je bil, natančneje, javni razpis, na katerega se je odzval en sam ponudnik, ki je izrazil določene pomisleke glede potrebnih birokratskih formalnosti in predpisanih zahtev, zlasti na italijanski strani. Dodatno težavo je predstavljala negotovost zaradi izrednih zdravstvenih razmer kot posledic covid-19 in tveganja, da zaradi negotovih pravil, ki bodo uveljavljena v naslednji poletni sezoni (npr. zdravstveni potni list ali drugi podobni ukrepi), vsi potniki ne bodo mogli prečkati državne meje.

Nemarnik je nato svoj doprinos sklenil z upanjem, da bo prometna povezava med Trstom in Koprom vendarle zaživela. V nasprotnem primeru bi viri ostali neizkoriščeni in obžalovanja vredno bi bilo, da se ta pilotni ukrep pomorske povezave med Italijo in Slovenijo ne bi izvedel v okviru tako pomembnega projekta kot je CROSSMOBY.

—
V razpravo se je vključil Maratini, ki je izpostavil pomembnost regulativnega vidika mobilnih storitev, zlasti pomorskega prevoza, saj ima ta vrsto posledic na čezmejno mobilnost.

Tomaž Konrad (EZTS GO) je nato kot predstavnik EZTS GO izpostavil izzive, s katerimi se je moralo soočiti EZTS med načrtovanjem in izvajanjem projektov, povezanih z lokalnimi oblikami transportov, kot sta bila CROSSMOBY in BIMOBIS. Na projektni ravni je Konrad izpostavil projekt Bicipan, ki je bil sprožen v občini Gorica/Gorizia in ki obsega pripravo načrta za izgradnjo mreže kolesarskih poti v prihodnjih letih. Pri pripravi tega načrta je bilo treba med drugim določiti časovnico, pridobiti finančna sredstva in opredeliti konkretne točke, po katerih bodo te kolesarske poti potekale. Kar zadeva izvedbo načrtovanih posegov na področju mobilnosti je EZTS GO pogosto naletelo na vrsto razhajanj med zakonodajami različnih držav, med drugim tudi na področju sistema javnih naročil. Pri regulativnih vidikih storitev javnega prevoza so se morali soočiti tudi s problematiko že omenjene kabotaže. Drug pomemben cilj je razvoj popolnoma integriranega sistema čezmejnega *bike sharinga*. To so težave, ki jih je treba premagati na upravni ravni. V tem smislu prav poseben primer predstavljajo občine Nova Gorica, Gorica/Gorizia in Šempeter-Vrtojba, tj. območje EZTS GO. Uvodoma je treba povedati, da te tri občine dandanes v bistvu predstavljajo eno somestje: z geografskega vidika

pravzaprav med posameznimi mesti ni nikakršne ovire. To metropolitansko območje je hkrati dovolj obsežno, ne pa preobsežno za upravljanje, zato je odlično za preizkušanje poskusnih modelov delovanja čezmejnih območij.

Konrad je navzoče tudi opomnil, da je bil somestju Gorice/Gorizia in Nove Gorice podeljen naslov Evropska prestolnica kulture. Ena izmed glavnih točk, na katero se osredotočajo prizadevanja EZTS GO, je, kako v naslednjih letih zagotoviti mobilnost pretoka obiskovalcev Gorice/Gorizia in Nove Gorice, ki si želijo hitrega in nemotenega prehoda iz zaledja v metropolitanski območji. Zadnji vidik, ki je ravno tako ključnega pomena, pa je, kako zagotoviti pretoke mobilnosti znotraj samega mesta.

Dorino Favot (ANCI FJK), župan občine Prata di Pordenone (PN), je poudaril pomembnost procesov zbiranja in posredovanja podatkov. Ti procesi so namreč izredno pomembni za pripravo na dokazih temelječih politik, ki se lahko tako odzivajo na dejanske potrebe območja. V primeru FJK dodaten zaplet pri razumevanju potreb prebivalstva po mobilnosti predstavlja heterogenost ozemlja tudi ene same pokrajine, kot to velja tudi za Pordenone, ki obsega eno gosto poseljeno urbano območje in eno manj poseljeno hribovito območje. Zato je razumevanje dejanskih in specifičnih potreb po mobilnosti na posameznih območjih izrednega pomena. Drug ravno tako pomemben vidik je zagotavljanje interoperabilnosti transportnih storitev med različnimi območji, pričenshi s tistimi, ki jih na lokalni ravni zagotavljajo manjše občine. Evropski projekti se dejansko pogosto osredotočajo na dokaj velike infrastrukturne sisteme, pri čemer včasih prezrejo lokalne okoliščine manjših občin.

Besedo je nato dobil Luca Mestroni (Dežela FJK), ki je v svojem nagovoru predstavil analizo prometnih tokov, izvedeno na podlagi lokacijskih podatkov uporabnikov mobilne telefonije. Trenutno kaže, da je to obetaven in dostopen vir pridobivanja podatkov o povpraševanju po prevozi in o prisotnosti uporabnikov na določenem območju, saj omogoča popolno pokritje različnih območij in časovnih okvirov. V tem primeru so bili podatki zbrani na ravni posamezne občine (z izjemo občine Videm/Udine, ki je bila razdeljena na 11 območij), zbirali pa sta se v dveh fazah, med marcem 2016 in majem 2017, skupno 15 mesecev. V zdajšnjem obdobju so bili pripravljene statistični podatki o različnih kategorijah uporabnikov in časovnih okvirih. Pri kategorijah uporabnikov je bil skupni podatek segmentiran glede na narodnost, s čimer je bilo omogočeno razlikovanje med italijanskimi potniki (ki so bili nadalje razdeljeni na stalne prebivalce in obiskovalce) in tujimi potniki. Izhajajoča baza podatkov je omogočila oceno števila oseb, ki se nahajajo v točno določenem območju in v točno določenem časovnem okviru. Drugi kazalnik je omogočil tudi razumevanje števila uporabnikov, ki potujejo med vsakim parom območij (tj. podatkov, ki sestavljajo posamezno matriko Izhodišče/Cilj, ki je še posebej primerna za načrtovanje prometnih povezav). Tretji kazalnik je obsegal preizkušanje sledenja

izhodišč in potovanj skupin uporabnikov od in do štirih specifičnih ozemeljskih točk. Mestroni je na koncu poudaril, da je mogoče tovrstno analizo v prihodnosti ponoviti in jo po potrebi tudi razširiti, s čimer bi bilo mogoče bolje razumeti potrebe po prevoznih storitvah tudi znotraj čezmejnih območij.

Maratini je nato besedo dal tudi drugim predstavnikom institucij zadevnega območja in najprej predstavil Alberta Piamonteja (Dežela Benečija), ki je na kratko opisal inovativno naravo pred kratkim potrjenega Deželnega načrta mobilnosti in transporta. Za razliko od predhodnih deželnih načrtov ta ne želi imeti statične narave, saj bo posodobljen skladno s podatki, ki se bodo nepretrgano zbirali. Načrt, s tem pa tudi zbiranje podatkov, bi moral trajati do leta 2030. Piamonte je za zaključek dodal, da bodo podatki javnosti dani na voljo po zaključenem zbiranju.

Nato je Giulia Gaita (Metropolitansko območje Benetk) na kratko predstavila, kako Metropolitansko območje Benetk razvija svoj načrt trajnostne urbane mobilnosti in pojasnila, da podatke pridobiva tako na tradicionalen način kot na podlagi uporabniških podatkov mobilnih telefonov. Gaita je izpostavila tudi možno sinergijo med projektom CROSSMOBY in projektom ICARUS, ki je del programa Interreg Italija-Hrvaška. Projekt se osredotoča na mobilnost med zaledjem in obalnimi območji, med svojimi izložki pa predvideva IKT platformo za posredovanje podatkov, vezanih na ozemlje Metropolitanskega območja Benetk. Za razliko od projekta CROSSMOBY pa je ta platforma namenjena zlasti analizam tehnične narave, ne pa deležnikom.

Mauro Menegazzo (Infrastrutture Venete S.p.A.) je svoj nagovor pričel s priznanjem rigidnosti, ki je značilna za železniške storitve. Družba Infrastrutture Venete S.p.A. je poskušala zbirati podatke o potrebah po železniških storitvah in na njihovi podlagi državljanom ponuditi najboljšo možno storitev. Vseeno pa potrebe po transportu občasno nepredvideno zanihajo, kot se je zgodilo v primeru izrednih razmer zaradi covid-19. Izvajalci transportov morajo biti torej pripravljeni na hitro prilagajanje ponudbe povpraševanju, ki se lahko spremeni ne le v izjemno kratkem času, temveč tudi s strukturnega vidika. Izziv, s katerim se soočajo transportni sistemi, vključno s čezmejnimi, je torej ta, da se zavedajo raznolikosti povpraševanja in da se naučijo prilagajanja sistemu, ki pri svojem delovanju ne more računati na neomejene vire.

Paolo Dileno (Srednjeevropska pobuda - Izvršilni sekretariat) je ponovno poudaril pomembnost zbiranja podatkov pri načrtovanju mobilnosti, zlasti v primeru čezmejnih območij, kjer pogosto ni vzpostavljenih medsebojnih povezav med posameznimi

storitvami. Ta težava je bila obravnavana v že omenjenem projektu FORTIS, ki je vključeval tudi posvet z zainteresiranimi stranmi ter razvoj akcijskega načrta s ključnimi prednostmi nalogami načrtovanja prevoznih storitev v prihodnosti. Ena izmed teh prednostnih nalog je bila integracija čezmejnih prevoznih storitev. V ta namen je bilo v okviru projekta FORTIS razvitih 5 pilotnih dejavnosti, ki so se spopadle prav s problematiko manjkajočih povezav med Italijo in Slovenijo in izboljšale čezmejno mobilnost na južnem delu čezmejnega območja. Druge prednostne naloge, ki so se pojavile pri posvetovanju z zainteresiranimi stranmi, so bile okrepljeno spodbujanje pomorskega prevoza ter potreba po ustreznem soočanju s področji z nizko stopnjo povpraševanja. Dileno je poleg tega pripomnil, da bi platforme webGIS koristile tudi zagotavljanju storitev infomobilnosti za uporabnike, ki načrtujejo čezmejna potovanja. Dva pomembna projekta, usmerjena v zbiranje podatkov in njihovo vračanje uporabnikom, sta Linking Danube (Program Interreg Podonavje) in Linking Alps (Program Interreg Alpski prostor).

Paolo Zaramella (TPL FVG S.c.a.r.l.) je izpostavil dve pogosti temi v prispevkih deležnikov, to sta potreba po učinkovitem upravljanju s spremembami s strani transportnih sistemov ter pogosto omejena uporaba obstoječih podatkov o mobilnosti, kot so podatki o naročniških storitvah transportov. V ta namen je TPL FVG razvila številne projekte in pobude, namenjene izboljšanju uporabe podatkov in poglobljanju njihovih baz. Ena izmed teh pobud obsega neprenehno preverjanje vozniških redov avtobusov na podlagi dejansko ugotovljenih časov potovanj, njen cilj pa je zmanjševanje predčasnih prihodov in zamud posameznih potovanj z avtobusom in nudenje izboljšane storitve državljanom, kar bi povečalo zanesljivost in privlačnost avtobusnih prometnih povezav za uporabnike. Poleg tega je omenil tudi dodatne analize, ki so bile v zadnjem obdobju opravljene z namenom soočanja s težavami, ki so jih povzročile izredne razmere zaradi covid-19 (ta je, na primer, privedel do poglobljene proučitve potreb po mobilnosti študentov).

Besedo je povzel Tadej Lužnik (NOMAGO), ki je poudaril pomembnost projektov kot je CROSSMOBY, saj ti omogočajo nudenje praktičnih rešitev mobilnosti za državljane ne le znotraj posameznih držav, temveč tudi med deželami in čezmejnimi območji. Lužnik je poudaril, da NOMAGO že ponuja sezonske linijske povezave med Italijo in Slovenijo, vendar si stalno prizadeva za razvoj novih pobud, tudi na podlagi kontekstov, ki jih ponazarja ta okrogla miza deležnikov. Nato je nadaljeval z izpostavitvijo treh glavnih točk:

- pri vzpostavljanju ustreznega čezmejnega projekta na področju mobilnosti je treba preveriti in se soočiti z birokratskimi ovirami, ki pogosto delujejo odvrtilno na izvedbo samih dejanj;
- upoštevati je treba dve ključni kategoriji potovanj, tj. dnevne migracije stalnega prebivalstva znotraj referenčnega območja in turistične prevoze, ki se pogosto

izvajajo le v visoki sezoni in pri katerih se pogosto uporablja ista infrastruktura/storitev;

- ekonomskega bremena mobilnosti ne smejo nositi le potniki, ki morajo kriti višje stroške vozovnice, temveč tudi država, ki mora, tako na italijanski kot na slovenski strani, zagotoviti takšne finančne vire, ki bodo omogočali uresničitev predvidenih pobud.

Besedo je ponovno dobil Maratini, ki je napovedal končna opažanja Massimiliana Angelottija (VP - FJK), slednji pa se je ponovno zahvalil vsem udeležencem te okrogle mize za njihove prispevke in vsem, ki so sodelovali pri njeni organizaciji. Še enkrat je poudaril pomembnost tega prvega soočenja, ki predstavlja izhodišče za večstopenjsko upravljanje in dialog med deležniki območja, ki bi moral preseči okvire projekta CROSSMOBY tudi z novimi projekti, ki bodo izvedeni v naslednjem programskem obdobju (2021-27).

Vsem sodelujočim se je nato ponovno zahvalil tudi Andrea Ballarin, ki je srečanje zaključil ob 17.40 uri.

3. Poročilo srečanja

Osnovne informacije o organizaciji OM	
	CROSSMOBY – Interreg VA Italija - Slovenija 2014–2020 OKROGLA MIZA DELEŽNIKOV št. 1 Razpoložljivost podatkov pri čezmejnem načrtovanju mobilnosti 03. 03. 2021 – ZOOM – 14.45–17.40
Seznam udeležencev	
	Glej uradni zapisnik okrogle mize.
Seznam predložene dokumentacije in kratek opis njene vsebine	
	PPT »01_BALLARIN« – Splošen pregled projekta CROSSMOBY in vloge okroglih miz deležnikov v okviru projekta. PPT »02_MARATINI« – Splošen pregled procesa vzpostavitve platforme webGIS in tehničnih analiz, ki vodijo do razvoja strategije. PPT »03_KOBLAR« – Pregled analiz UIRS pri določanju kakovosti in dostopnosti javnega prevoza na podlagi odprtokodne programske opreme/odprtih podatkov. PPT »04_PENTUCCI« – Pregled analiz UNIVE o dostopnosti železniški postaj na železniški liniji Trst/Trieste–Ljubljana ter o stanju in tehnični opremljenosti trajnostne urbane mobilnosti na lokalni (občinski) ravni.

Kratek zapisnik srečanja

Po kratkem uvodnem nagovoru Andree Ballarina je Massimiliano Angelotti sodelujočim naklonil pozdravni nagovor in odprl okroglo mizo z navedbo njenih ciljev. Sandra Sodini je nato poudarila pomembnost posvetovanja zainteresiranih strani kot sredstva za pridobivanje podatkov in obogatitev načrtovanja na deželni ravni.

Nato je besedo v imenu EZTS Euregio Senza Confini r.l. (PP8) prevzel Ballarin, ki je predstavil splošen pregled projekta CROSSMOBY, vključno z vlogo zainteresiranih strani ter pomembnostjo njihovega vključevanja preko foruma platforme zainteresiranih strani (ATT6), ki bo razvit na podlagi strukturiranega medinstitucionalnega dialoga in temu namenjene platforme webGIS.

Riccardo Maratini se je osredotočil na čezmejno platformo webGIS, ki jo je EZTS (PP8) razvilo v podporo zainteresiranim stranem pri procesu odločanja o načrtovanju trajnostne mobilnosti in z njo podatke preoblikovalo v skupno vizijo, ki jo ponazarja tudi Končni strateški akcijski načrt (ATT7). V ta namen je predstavil tudi spletno stran z osnutkom prototipa vmesnika webGIS, ki se bo uporabljal za prikaz podatkov, zbranih na različnih ravneh, predstavljal pa bo tudi »vstopno točko« za povezovanje na druge vsebine, ki bodo razvite v okviru partnerstva CROSSMOBY.

Pier Paolo Pentucci je nato predstavil analize, ki jih UNIVE (PP2) izvaja na področju dostopnosti železniških postaj na liniji Trst/Trieste–Ljubljana ter na področju dostopnosti trajnostne urbane mobilnosti na lokalni ravni s pomočjo podatkov, zbranih v 160 občinah Dežele FJK ter Metropolitanskega območja Benetk. Ti podatki so trenutno v fazi obdelave in bodo javnosti dani na razpolago v kasnejši fazi.

Simon Koblar je predstavil analizo UIRS (PP4) o dostopnosti in kakovosti javnih prevozov znotraj referenčnega območja CROSSMOBY. Na podlagi odprtih podatkov, pridobljenih s časovnicami GTFS ter drugo odprtokodno programsko opremo, je UIRS pripravil štiri glavne kazalnike vrednotenja: priložnost aktivne mobilnosti, delež prebivalstva z ustreznim dostopom do storitev mobilnosti, trajanje potovanj z javnimi sredstvi v primerjavi s trajanjem potovanj, če uporabnik isto pot opravi z avtomobilom, ter multimodalna integracija javnega transporta.

Nato je Maratini napovedal prispevke zainteresiranih strani, pri čemer je besedo najprej dal Miru Kristanu, ki je opozoril na določena ozka grla, ki so se pojavila pri zagonu strategije integrirane mobilnosti na deželni/lokalni ravni s strani PRC (PP6) v okviru projekta CROSSMOBY. Dodal je, da so za vzpostavitev čezmejnih storitev potrebna večja prizadevanja, s čimer bi bilo omogočeno pridobivanje podatkov, ki bi koristili kasnejšemu načrtovanju politik mobilnosti, zlasti na področju javnega potniškega prometa.

Giuliano Nemarnik je predstavil izkušnjo Regionalnega razvojnega centra Koper (PP5) pri upravljanju s strategijami integrirane mobilnosti na obalnem območju Ankarana, Kopa, Izole in Pirana, ki predstavljajo eno somestje. Poleg tega je navzoče opozoril na izzive, s

katerimi se PP5 sooča pri poskušanju vzpostavitve storitve čezmejne pomorske povezave med Koprom in Trstom.

Konrad, ki je nastopil kot predstavnik EZTS GO, je na tej točki izpostavil izzive, s katerimi se je moralo združenje soočiti med načrtovanjem in izvajanjem projektov, ki so zadevali lokalne prevozne storitve, npr. CROSSMOBY in BIMOBIS. V ta namen je kot zanimiv primer izpostavil občine Nova Gorica, Gorica/Gorizia in Šempeter-Vrtojba, saj te dandanes tvorijo eno somestje, ki je nedavno prejelo tudi naziv Evropska prestolnica kulture.

Dorino Favot (ANCI FJK in župan občine Prata di Pordenone - PN) je opozoril na pomembnost pridobivanja in deljenja podatkov v različnih kontekstih, kar mogoči pripravo učinkovitih politik, na določene problematike, ki te postopke ovirajo, ter na pomembnost razumevanja dejanskih in posebnih potreb po mobilnosti na različnih območjih, vključno z manjšimi občinami.

Besedo je prevzel Luca Mestroni (Dežela FJK), ki je predstavil analizo povpraševanja po prevozu, izvedeno na podlagi podatkov uporabnikov mobilnih telefonov med marcem 2016 in majem 2017. S pripadajočim sklopom podatkov je bilo mogoče opredeliti število oseb, prisotnih na določenem ozemlju v določenem časovnem okvirju, razumeti izhodiščne in ciljne točke potnikov ter preizkusiti sledljivost potovanj od in do štirih specifičnih točk na deželnem ozemlju.

Alberto Piamonte (Dežela Benečija) je na kratko opisal inovativno naravo pred kratkim potrjenega Deželnega načrta mobilnosti in transporta. Za razliko od predhodnih deželnih načrtov se bo ta posodabljal skladno s podatki, ki se bodo nepretrgano zbirali do leta 2030.

Giulia Gaita (Metropolitansko območje Benetk) je poudarila, da Metropolitansko območje Benetk razvija svoj načrt trajnostne urbane mobilnosti, ki obsega pridobivanje podatkov o povpraševanju po prevozu tako na tradicionalen način kot na podlagi uporabniških podatkov mobilnih telefonov. Izpostavila je tudi možno sinergijo med projektom CROSSMOBY in projektom ICARUS (Program Interreg Italija-Hrvaška 2014–2020), ki se osredotoča na mobilnost med zaledjem in obalnimi območji.

Marco Menegazzo (Infrastrutture Venete S.p.A.) je spregovoril o prizadevanjih družbe Infrastrutture Venete S.p.A. glede zbiranja podatkov o potrebah po železniških storitvah in, na njihovi podlagi, ponujanja najboljše možne storitve državljanom. To je otežila raznolikost povpraševanja, ki se občasno nepredvideno spremeni, kot je to veljalo v primeru covid-19.

Paolo Dileno (Srednjeevropska pobuda - Izvršilni sekretariat) je poudaril sinergijo med projektoma CROSSMOBY in FORTIS, ki je vključevala tudi posvet z zainteresiranimi stranmi ter razvoj akcijskega načrta s ključnimi prednostmi nalogami načrtovanja prevoznih storitev v prihodnosti. V ta namen je bilo v okviru projekta FORTIS razvitih 5 pilotnih dejavnosti, ki so se spopadle prav s problematiko manjkajočih povezav pri

transportnih sistemih med Italijo in Slovenijo in izboljšale čezmejno mobilnost na južnem delu čezmejnega območja.

Paolo Zaramella (TPL FVG S.c.a.r.l.) je izpostavil projekte, ki jih je TPL FVG razvila za izboljšanje uporabe obstoječih podatkov s področja mobilnosti. Ena izmed teh pobud obsega neprenehno preverjanje vozniških redov avtobusov na podlagi dejansko ugotovljenih časov potovanj, njen cilj pa je zmanjševanje zamud posameznih potovanj z avtobusom in nudenje izboljšane storitve državljanom.

Tadej Lužnik (NOMAGO) je poudaril pomembnost projektov kot je CROSSMOBY, saj ti omogočajo nudenje praktičnih rešitev mobilnosti za državljane med deželami in čezmejnimi območji. Izpostavil je tri ključne točke: pomembnost soočanja z birokratskimi ovirami, potrebo po upoštevanju dnevnih migrantov in turizma kot dveh različnih kategorij potovanj ter potrebo po zagotavljanju ustreznih financiranj za izvajanje načrtovanih pobud.

Riccardo Maratini je predstavil končna opažanja Massimiliana Angelottija (VP - FJK), ki se je deležnikom in organizatorjem te okrogle mize še enkrat zahvalil za sodelovanje. Vsem sodelujočim se je nato ponovno zahvalil tudi Andrea Ballarin, ki je srečanje zaključil ob 17.40 uri.

Glavni poudarki

- **Vrzeli in težave**

- Pomanjkanje razpoložljivosti in posredovanja podatkov, zlasti na čezmejni ravni, ki sta ključna pri pripravi politik, ki bi odražale dejanske potrebe določenega ozemlja.
- Poleg razpoložljivosti podatkov sta potrebni tudi integracija in uskladitev najbolj uporabnih podatkov, s čimer se zagotovi homogeno zbiranje področij/slojev podatkov za celotno čezmejno območje.
- S pomanjkanjem podatkov, zlasti tistih, ki so vezani na povpraševanje po prevozu (predvsem čezmejnem) se je treba spopasti ob upoštevanju sistematskih (npr. dnevni migranti) in priložnostih potovanj ter ob upoštevanju različnih letnih obdobj in časovnih okvirjev.
- Pomanjkanje razpoložljivosti specifičnih podatkov o na turizem vezani mobilnosti in drugih podatkov. Tovrstno pomanjkanje predstavlja znaten in pomemben dejavnik pri načrtovanju politike mobilnosti, navade turistov v smislu mobilnosti pa pri osnovnejših in bolj razširjenih statističnih ugotovitvah pogosto niso vzete v ozir.
- Pomanjkanje čezmejne dostopnosti zaradi pomanjkanja zvez in medsebojnih povezav ter težave s koordinacijo in interoperabilnostjo.
- Pomanjkanje virov in pozornost, posvečena izzivom in specifičnim potrebam kmetijskih območij in manjših občin.

- **Glavni učinki, ki jih je treba obravnavati**

- Iskanje in pridobivanje ključnih podatkov o različnih oblikah prevoza, ki ga še dodatno oteži čezmejna narava referenčnega območja projekta CROSSMOBY.
- Izzivi pri procesu načrtovanja prevozov, zlasti čezmejnih, vezanih na potrebo po prejemanju informacij glede spremenljivosti povpraševanja, ter učinkovito (z zadovoljivijo dejanskih potreb z omejenimi sredstvi) prilagajanje lastne ponudbe le-tem.
- Izziv za območje in institucionalne organe predstavlja vzpostavitev večstopenjskega upravljanja, pri katerem je treba doseči medsebojno sodelovanje različnih stopenj načrtovanja in ukrepanja (EU, državne, deželne, lokalne in čezmejne) ter upoštevati sočasnost drugih pobud (npr. drugih EU projektov, izkušenj s pilotnimi ukrepi itd.).
- Negotovost zaradi razvoja izrednih zdravstvenih razmer kot posledic covid-19 in tveganja, da vsi potniki ne bodo mogli prečkati državne meje.
- Potrebne birokratske formalnosti in zahteve, ki jih morajo izpolniti dobavitelji in drugi organi pri načrtovanju in uvajanju čezmejne prevozne storitve: birokratske/regulativne ovire predstavljajo občuten odvrtilni dejavnik pri izvajanju posameznih pobud.
- Razumevanje potreb po mobilnosti prebivalstva na izjemno heterogenem ozemlju, v katerem se visoko poseljena urbana območja mešajo z manj poseljenimi ali hribovitimi območji.
- Podpiranje procesa načrtovanja z orodji, zlasti z odprtokodno programsko opremo in odprtimi podatki, ki niso povezani z obsežnimi finančnimi sredstvi (zlasti za manjše občine).
- Zagotavljanje podatkov in tehničnih ocen, ki bi nudile trdno podlago za dialog z deležniki in postopke odločanja, tudi z učinkovitimi grafičnimi in georeferenciranimi ponazoritvami;
- Zagotavljanje interoperabilnosti prevoznih storitev med različnimi območji, pričenši z lokalno ravno, tj. malimi občinami, ki so občasno prezrte.

- **Izpostavljene prednostne naloge**

- Pridobivanje podatkov v smislu povpraševanja po prevoznih storitvah na čezmejnih območjih bi moralo potekati na različne načine: podatke bi bilo treba zbirati tako s tradicionalnimi kot z inovativnimi načini, npr. z zbiranjem podatkov uporabnikov mobilnih telefonov (uporaba tega pristopa na čezmejnem območju bi bila lahko obravnavana kot pomemben naslednji korak). Slednje je mogoče prevesti v bazo podatkov, ki omogoča združevanje podatkov (npr. na ravni občine) ter njihov prikaz na ravni posameznih časovnih okvirjev in narodnosti potnikov.
- Pri tem je treba upoštevati dve ključni kategoriji potovanj, tj. dnevne migrante (stalno prebivalstvo analiziranega območja) ter občasna potovanja, ki zajemajo zlasti na turistično dejavnost vezano mobilnost; za slednjo so značilni sezonski

vrhunci, omogoči pa tudi doseganje minimalnega praga uporabnikov na območjih, za katera je značilna nizka stopnja povpraševanja.

- Ne glede na pomanjkanje skladnih podatkov je treba, ob upoštevanju določenih temeljnih postavk, pripraviti takšne čezmejne (pilotne) storitve, ki bodo lahko pripomogle tudi k pridobivanju podatkov za načrtovanje politik mobilnosti, zlasti na področju javnega potniškega prevoza. Simboličen pomen teh prizadevanj je vlak CROSSMOBY, s katerim so bili, čeprav je šele v fazi preizkušanja, že pridobljeni določeni koristni podatki o številu potnikov v referenčnem območju.

- **Naslednji koraki**

- Pridobivanje povratnih informacij pri udeležencih/deležnikih:
 - glede platforme webGIS, ki je trenutno v fazi razvoja, ter glede opredelitve strateških usmeritev;
 - glede dodatnega razvoja in razširitve nabora zbiranja podatkov ter glede analiz, ki jih je treba razviti in izpopolniti;
- vrednotenje možnih sinergij med projektom CROSSMOBY in drugimi predlaganimi projekti:
 - projekt FORTIS (Interreg Italija-Slovenija 2014–2020), ki je vključeval tudi posvet z deležniki ter razvoj akcijskega načrta s ključnimi prednostmi nalogami načrtovanja prevoznih storitev v prihodnosti;
 - projekt ICARUS (Interreg Italija-Hrvaška 2014–2020), ki med svojimi izločki predvideva IKT platformo za posredovanje podatkov, vezanih na ozemlje Metropolitanskega območja Benetk;
 - projekta Linking Danube (Program Interreg Podonavje) in Linking Alps (Program Interreg Alpski prostor), ki predvidevata zbiranje podatkov za nudenje storitev infomobilnosti, ki bodo uporabnikom omogočale načrtovanje čezmejnih potovanj.

Označene ključne besede

