

Interreg



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



CROSSMOBY

0.3.6.2 - Relazione sui lavori della piattaforma - Relazione n. 2

0.3.6.2 - Poročilo o delovanju platforme - Poročilo št. 2

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. 11. 2021



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA



Università
Ca' Foscari
Venezia
Dipartimento
di Management



Posoški razvojni center



Euregio Senza Confini^{1,2}
Euregio Ohne Grenzen^{mbH}
Carinzia-Friuli Venezia Giulia Veneto
Kärnten-Friuli Adulch Venetien-Venezien

Povzetek

Preambula	3
1. Program in ključne informacije.....	4
2. Zapisnik sestanka (MoM).....	9
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 srečanja, ki spodbujajo aktivno posvetovanje deležnikov, namenjeno 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 bodo 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	25. 10. 2021	VIRTUALNO	Virtualno	Tehnična- odločevalska stopnja
3	01. 2022	Osebno (?)	Italija (?)	Odločevalska stopnja

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

V naslednjih odstavkih so navedeni naslednji glavni rezultati **DRUGE OKROGLE MIZE**, ki jo je EZTS Euregio Senza Confini r.l. organiziralo dne 25. 10. 2021 v skladu z določili že posredovanega metodološkega dokumenta 3.6.1.

1. Program in ključne informacije

CROSSMOBY - OKROGLA MIZA DELEŽNIKOV št. 2 PROTI AKCIJSKEMU NAČRTU CROSSMOBY: DELITEV CILJEV IN STRATEGIJ S PREDLAGANIMI UKREPI

25. oktober 2021

Jeziki, v katerih bo potekalo srečanje s simultanim prevajanjem:

ITALIJANŠČINA/SLOVENŠČINA

Platforma: ZOOM - <https://zoom.us/j/81788797036> - ID srečanja: 817 8879 7036

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>
15:10-15:15	Predstavitev glavnih ciljev okrogle mize ter postopka približevanja Akcijskemu načrtu CROSSMOBY <ul style="list-style-type: none">- <i>Andrea Ballarin - EZTS Euregio Senza Confini r.l.</i>
15:15-15:35	Delitev ciljev in strategij s predlaganimi ukrepi: pregleden prikaz s primeri in predstavitvami analiz v teku <ul style="list-style-type: none">- <i>Riccardo Maratini, EZTS Euregio Senza Confini r.l.</i>
15:35-15:45	Soočanje z načrtovanjem čezmejne mobilnosti, iz politike v prakso <ul style="list-style-type: none">- <i>Pier Paolo Pentucci, Univerza Cà Foscari iz Benetk</i>
15:45-15:55	Novosti glede vrednotenja dostopnosti in kakovosti javnega prevoza z odprtokodno programsko opremo in odprtimi podatki <ul style="list-style-type: none">- <i>Simon Koblar, Urbanistični inštitut Republike Slovenije</i>
15:55-16:00	Zaključek in predstavitev glavnih vprašanj deležnikov <ul style="list-style-type: none">- <i>Riccardo Maratini/Andrea Ballarin - EZTS Euregio Senza Confini r.l.</i>
16:00-17:20	Moderirana okrogla miza o predstavljeni strategiji z vabljenimi deležniki: <ul style="list-style-type: none">- <i>Paolo Zaramella, TPL FVG S.c.a.r.l.</i>- <i>Alberto Piamonte, Dežela Benečija</i>- <i>Mauro Menegazzo, Infrastrutture Venete S.p.A.</i>- <i>Alessandro Fabbro, ANCI FJK</i>- <i>Matjaž Marušič, EZTS GO</i>- <i>Alessandro Puhali, EZTS GO</i>- <i>Mirjana Vanovac, Slovenske železnice</i>- <i>Miro Kristan, Posoški razvojni center</i>

Povabljeno strokovno osebje bo razpravljalo o predvidenih ciljih in strategijah, ki bodo natančneje obrazložene na sami okrogli mizi.

17:20-17:30

Zaključek, zaključna opažanja in končna OM





- *Massimiliano Angelotti, Dežela Furlanija - Julijska krajina*
- *EZTS Euregio Senza Confini r.l.*

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.

Prva okrogla miza je bila namenjena zlasti opredelitvi informacijskih virov in razpoložljivih podatkov, to drugo soočanje pa je namenjeno izmenjavi glavnih ciljev, strategij in predlaganih ukrepov za razvoj akcijskega načrta CROSSMOBY.

V ta namen bo to drugo soočanje omogočalo vrednotenje zmožnosti predlaganih ukrepov za izbiro najzanimivejših in najrelevantnejših ukrepov, ki bodo nato izpopolnjeni v okviru končnega strateškega čezmejnega načrta.

 KLJUČNE BESEDE	NEFORMALNO INTERAKTIVNO ZASEDANJE IZBRANI UDELEŽENCI (AKTIVNI) BRAINSTORMING O TEHNIKAH, KI PODPIRAJO STRATEŠKO NAČRTOVANJE
 CILJ	VKLJUČITEV DELEŽNIKOV ZA MEDSEBOJNO IZMENJAVO PREDLAGANEGA KONCEPTA CILJEV, STRATEGIJ IN UKREPOV, KI JIH JE TREBA RAZVITI Z NAMENOM ZBIRANJA POBUD IN RELEVANTNIH PREDLOGOV TER DODATNIH PRIMEROV. SEZNAVANJE DELEŽNIKOV Z ZBIRANJEM IN PREDSTAVLJANJEM PODATKOV
 KOORDINACIJA	PP8 - EZTS EUREGIO Senza Confini r.l. VP - Dežela Furlanija - Julijska krajina
 STRUKTURA	NASLOV: PROTI AKCIJSKEMU NAČRTU CROSSMOBY: DELITEV CILJEV IN STRATEGIJ S PREDLAGANIMI UKREPI Glavni cilji okrogle mize in stanje izvedenih ukrepov <i>Predstavitev in umestitev druge faze pobude ter pomembnosti podpore deležnikov v obliki podajanja komentarjev in predlogov</i> Delitev ciljev in strategij s predlaganimi ukrepi: razprava in predstavitev analiz v teku <i>Predstavitev ciljev, strategij in ukrepov ter otvoritev razprave</i> Predstavitev relevantnih vprašanj in tehnične analize, na kateri sloni proces načrtovanja na ravni ČO (glej tudi Strategijo S2 predlaganega akcijskega načrta) <ul style="list-style-type: none"> • <i>soočanje z načrtovanjem čezmejne mobilnosti, iz politike v prakso</i> • <i>novosti glede dostopnosti in kakovosti vrednotenja javnega prevoza z odprtokodno programsko opremo in odprtimi podatki</i> Moderirana okrogla miza z vabljenimi deležniki, področja razprave: <ul style="list-style-type: none"> - <i>komentar glede predlaganih ukrepov in pripadajočih strategij;</i>

	<ul style="list-style-type: none"> - učinkovita uporaba platforme, s posebnim poudarkom na čezmejnem območju in drugimi pobudami v teku: - morebitni predlogi glede mogočih smeri razvoja ali nadaljnjih ukrepov. <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 - Vidiki, ki jih je treba upoštevati pri strategijah in ukrepih - Dostopnost - Odprti podatki - Povezljivost tako v smislu priključljivosti zaključnega segmenta kot v smislu priključljivosti medkrajevnih povezav (železniških) <p>Zaključki: <i>Nadaljnji koraki proti razvoju optimizirane platforme + akcijski načrt</i></p>
--	--

PODRBNOSTI O POVEZAVI

EZTS Euregio Senza Confini vas vabi na Zoom srečanje:

»CROSSMOBY - OKROGLA MIZA DELEŽNIKOV št. 2«

25. oktober 2021 @ 14:45 CET

Za pridružitvev ZOOM srečanju kliknite sem:

<https://us06web.zoom.us/j/81788797036>

ID srečanja: 817 8879 7036

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

<i>Ime in priimek</i>	<i>Vloga</i>	<i>Kontaktne podatki</i>
<i>Sandra Sodini</i>	PP8 - EZTS	
<i>Riccardo Maratini</i>	PP8 - EZTS	riccardo.maratini@euregio-senzaconfini.eu
<i>Andrea Ballarin</i>	PP8 - EZTS PP3 - VS	andrea.ballarin@euregio-senzaconfini.eu andrea@studioballarin.it
<i>Susanna Penko</i>	PP8 - EZTS	susanna.penko@euregio-senzaconfini.eu
<i>Massimiliano Angelotti</i>	VP - FJK	massimiliano.angelotti@regione.fvg.it
<i>Roberta Maccari</i>	VP - FJK	roberta.maccari@regione.fvg.it
<i>Irene Cermeli</i>	VP - FJK	
<i>Nicola Tripano</i>	VP - FJK	nicola.tripano@regione.fvg.it
<i>Pier Paolo Pentucci</i>	PP2 - UNIVO	pierpaolo.pentucci@unive.it
<i>Simone Koblar</i>	PP4 - UIRS	simonk@uirsi.si
<i>Miro Kristan</i>	PP6 - PRC	miro.kristan@prc.si
<i>Alberto Piamonte</i>	Dežela Benečija	
<i>Mauro Menegazzo</i>	Infrastrutture Venete	
<i>Alessandro Fabbro</i>	ANCI FJK	
<i>Matjaž Marusič</i>	EZTS GO	
<i>Mirjana Vanovac</i>	Slovenske železnice	
<i>Paolo Dileo</i>	InCE	

ZAPISNIK SESTANKA

Andrea Ballarin (svetovalec PP8, EZTS) je povzel besedo, da bi izrekel dobrodošlico udeležencem druge okrogle mize deležnikov projekta CROSSMOBY in predstavil Massimiliana Angelottija, predstavnika Dežele FJK, VP projekta, ter Sandro Sodini, predstavnico partnerja EZTS (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. Na kratko je bil povzet cilj projekta CROSSMOBY, s poudarkom na njegovi strateški naravi v okviru

Programa Interreg Italija-Slovenija, ter njegova sinergija z drugimi pobudami kot so projekt FORTIS.

Nato je besedo prevzela Sandra Sodini (PP8 - EZTS), ki se je ponovno zahvalila udeležencem in vsem osebam, vključenim v ta projekt. Nato je izpostavila dva glavna koncepta, pričeni s pomembnostjo področja, ki ga predstavljajo čezmejne ovire (ČO), katerih odprava je ena izmed prednostnih nalog strateškega načrtovanja Evropske komisije za leto 2021-2027 ter ena izmed prednostnih nalog projekta Interreg, ki bo pripomogla k boljšemu upravljanju.

Odprava tovrstnih ovir je pogosto posledica izvajanja dejanj, ki se spopadajo zlasti z izzivi, ki jih takšne čezmejne ovire predstavljajo. V tem smislu so čezmejne javne storitve - ne omejujoč se na prevozne - še posebej pomembne. Ne glede na navedeno je mogoče opaziti občutno pomanjkanje tovrstnih storitev, kar še posebej občutijo državljani čezmejnih območij.

Zahvaljujoč projektom kot je CROSSMOBY je lahko Dežela FJK predlagala strateški načrt, s katerim bi na državni meji s Slovenijo uvedla dodatne prevozne storitve. Cilj dežele FJK je, da enak pristop uvede tudi na državni meji z Avstrijo, saj ta dežela meji tudi na avstrijsko ozemlje. Končni cilj je torej uvedba nekakšnega načrta tristranske mobilnosti, ki bi zahvaljujoč tudi vključitvi obeh EZTS (EZTS Euregio Senza Confini r.l in EZTS GO) pokrivala ta tri obmejna območja. Sodinijeva se je ob koncu svojega nagovora še enkrat zahvalila vsem zainteresiranim stranem, ki so se udeležile tega dogodka, in besedo predala Andrei Ballarinu.

—

Andrea Ballarin je v imenu EZTS (PP8) na kratko predstavil projekt CROSSMOBY, vključno z njegovimi utemeljitvami, pilotnimi akcijskimi načrti in pričakovanimi rezultati. Nato so se udeleženci osredotočili zlasti na vlogo deležnikov in na pomembnost njihovega vključevanja v projektne aktivnosti. Strateški cilj načrta CROSSMOBY je namreč nudenje konkretne podpore strateškemu načrtovanju trajnostne mobilnosti. V ta namen je bil pričet dvostranski dialog z deležniki tako na lokalni ravni, z namenom načrtovanja pilotnih dejavnosti, kot na višji ravni, namenjen pa je podpiranju razvoja končnega akcijskega načrta CROSSMOBY.

Ob upoštevanju navedenega je cilj te druge okrogle mize posvet izbranih zainteresiranih strani za pridobitev njihovih povratnih informacij in predlogov glede logičnega sistema, na katerem temelji akcijski načrt CROSSMOBY. Tu gre predvsem za 6 splošnih ciljev, 7 strategij, ki jih je treba sprejeti za doseganje zastavljenih ciljev, ter 21 ukrepov za udejanjanje strategij.

Riccardo Maratini (PP8 - EZTS) je nato podrobno predstavil cilje, strategije in ukrepe, ki so bili pripravljeni v okviru projekta CROSSMOBY. Navedenih 7 strategij temelji na razvoju integriranega sistema upravljanja (S1), katerega odločevalski proces bo moral temeljiti na specifičnih podatkih in analizah (S2). Tretja strategija je povezana z integracijo storitev JP in čezmejne ravni (S3), uvedba novih železniških in cross-border pomorskih storitev pa sta ključni za strategiji S4 oz. S5. Naslednji cilj strategij se osredotoča na omogočanje uporabnikom izbire med različnimi možnostmi trajnostne mobilnosti (S6) ter obveščanje in ozaveščanje o trajnostni mobilnosti in o turističnih priložnostih, ki so na voljo na referenčnem območju (S7). 2. okrogla miza se bo, natančneje, osredotočala na strategije 3, 4 in 5.

Nato je besedo prevzel Pier Paolo Pentucci (PP2 - UNIVE), ki je podrobneje predstavil strategijo št. 1, katere cilj je bila opredelitev tistih modelov upravljanja, ki lahko najbolj zadostijo potrebam po načrtovanju čezmejne mobilnosti tako na posebnih kot, na splošno, na čezmejnih ozemljih.

Pri proučevanju prometne politike na evropski ravni je bilo mogoče ugotoviti spremembo miselnosti glede pomembnosti, pripisane področju čezmejnih povezav in dostopnosti perifernih ozemelj. Pomembnost, ki se pripisuje temu vidiku, je dejansko postopoma narasla. Čeprav je bila ta tematika v Beli knjigi o prometu iz leta 2011 komaj omenjena, saj se je slednja bolj osredotočala na koridorje TEN-T, je na to področje opozorila Evropska komisija v svoji nedavni Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost (2020), namenjeni zapolnitvi vrzeli mobilnosti na perifernih in čezmejnih predelih s trajnostnimi možnostmi.

Ta nova perspektiva o čezmejnem prevozu na ravni EU je, natančneje, opozorila na tri ključne dejavnike:

- infrastrukture in materialne storitve (čezmejne železniške storitve in avtomatizirana vozila, najem/souporaba čezmejnih vozil, čezmejni sistemi polnilnic in polnilnih mest za EV);
- infrastrukture in nematerialne storitve (čezmejne vozovnice in integrirani plačilni sistemi, načrtovalci čezmejnih poti);
- harmonizacija administrativnih procesov in upravljanja prevozov (čezmejni koordinacijski sistem, souporaba interoperabilnosti, skupni čezmejni razpisi).

Glavno vprašanje v tem primeru je, kako evropske politike preoblikovati v lokalne in, v tem primeru, čezmejne ukrepe. To vprašanje je pokazalo na porajajočo potrebo po čezmejnem večstopenjskem upravljanju, ki se bo lahko spopadlo z zakonodajnimi in upravnimi ovirami in ki bo lahko nudilo takšne možnosti trajnostne mobilnosti, ki bodo lahko zadostile potrebam državljanov in turistov perifernih in nizko poseljenih območij, ki bi se morali v nasprotnem primeru zanašati na uporabo vozil, ki jih imajo v zasebni lasti.

V primeru FJK in Slovenije so se na to potrebo odzvali z vzpostavitvijo neformalnih sistemov upravljanja kot so EZTS in dvostranske okrogle mize, ki se osredotočajo na mobilnost in prevozne storitve. Ti pristopi so ključni tudi za uvedbo storitev JP kot pilotnih akcijskih načrtov v okviru projekta CROSSMOBY, kar ponovno potrjuje pomembnost neformalnih in inovativnih shem upravljanja.

—

Nato je spregovoril Simon Koblar (PP4 - UIRS), ki je na kratko predstavil določene novosti glede dostopnosti in kakovosti vrednotenja javnega prevoza z odprtokodno programsko opremo in odprtimi podatki. Pridobivanje teh podatkov je bilo dejansko pogosto oteženo, zlasti za manjše lokalne organe, ki nimajo potrebnih finančnih virov za nakup drage programske opreme. Tu izvira pomembnost uporabe odprtokodne programske opreme - oziroma vsaj podatkov, podanih v močno razširjenih formatih - ki omogočajo primerjavo informacij, pridobljenih tako z italijanskega kot s slovenskega ozemlja. Nato je predstavil prvo analizo, izvedeno s programsko opremo OpenTripPlanner o dostopnosti ozemlja pokrajine Gorica/Gorizia, podano v obliki časovnic poti, opravljenih z različnimi prevoznimi sredstvi, med njimi JP, avtomobili in peš.

—

Besedo je ponovno prevzel Riccardo Maratini, ki je poudaril pomembnost prvih dveh strategij, na katere se ta druga okrogla miza iz praktičnih razlogov ne bo tesneje osredotočala. Nato je prispevke deležnikov napovedal s predstavitvijo spletne ankete, pripravljene z namenom pridobivanja predlogov deležnikov. Deležnike je povabil, naj s pomočjo obrazca in glede na svoje stališče podane strategije razvrstijo od najbolj do najmanj zanimive ter da naj izmed 21 predlaganih ukrepov izberejo (največ) 5 najpomembnejših. Povabil jih je tudi, naj podajo morebitne komentarje ali dodatne predloge.

—

Nato je svoje stališče glede te tematike podal Mauro Menegazzo (Infrastrutture Venete S.r.l.). Opozoril je, natančneje, na potrebo po tem, da se povpraševanje na določenih območjih obravnava v smislu potreb po mobilnosti oseb. To je ključnega pomena tudi za zagotavljanje ekonomske vzdržnosti, ki je ključen dejavnik načrtovanja novih storitev JP.

Poleg tega je odprl vprašanje letališč kot ključnih vozlišč, ki lahko pripomorejo k boljšim povezavam s preostalim delom Evrope in sveta ter k boljši dostopnosti določenega območja, na ta način pa bi se bilo mogoče odzvati tudi na povpraševanje po mobilnosti državljanov in turistov, ki želijo obiskati ta ozemlja.

Kot sta poudarila Maratini in Ballarin, sta oba pomembna vidika, ki ju je izpostavil Mauro Menegazzo, zajeta v Akcijskem načrtu, natančneje v Strategiji št. 2, namenjeni podpiranju odločevalskega procesa z natančnimi podatki in tehničnimi analizami, ter v

Strategijah št. 6 in 7, ki govorita tako o intermodalnosti kot o na turizem vezanih tokovih mobilnosti.

—

Nato je bila beseda predana Massimilianu Angelottiju (VP - FJK), ki je opozoril na pomembnost tematike čezmejnih javnih prevoznih storitev, na katero se osredotočajo dvostranske okrogle mize, ki trenutno potekajo med FJK in Slovenijo. V okviru različnih načrtovanj so bile uvedene nove čezmejne storitve, med njimi vlakovna povezava Videm/Udine-Ljubljana, ki Ljubljano povezuje tudi s tržaškim letališčem. V predhodnih letih je bila vzpostavljena tudi železniška povezava z ozemljem Koroške (Avstrija) (MICOTRA).

Poleg tega bodo v prihodnosti sprožene tudi določene druge pobude, med drugim železniški in pomorski JP. Storitve pomorskega prevoza so v FJK že prisotne v obliki sezonskih ali letnih linijskih povezav, ki povezujejo obalna območja, npr. linija Trst/Trieste-Milje/Muggia.

Določene izmed uvedenih storitev se, natančneje, financirajo iz transnacionalnega sodelovanja EU, npr. CROSSMOBY in MICROTRA, kar še dodatno opozarja na pomembnost teh pobud kot temeljev tako struktur upravljanja kot konkretnih dejanj.

—

V razpravo se je nato vključil Alberto Piamonte (Dežela Benečija) in opozoril na pomembnost celinskih plovni poti, ki jih je treba obravnavati kot učinkovito sredstvo za nudenje dodatnih storitev JP, ki Benečijo povezujejo z zaledjem.

—

Besedo je nato prevzela Mirjana Vanovac (Slovenske železnice), ki je predstavila trenutno ponudbo storitev čezmejnega javnega prevoza Slovenskih železnic, ki obsega železniške linije, ki Videm/Udine in Trst/Trieste povezujejo z Ljubljano z dvema vožnjama dnevno. Dodatna linija dosega Opčine/Villa Opicina, kjer imajo potniki na voljo druga prevozna sredstva kot je avtobus.

V tem trenutku na Slovenskih železnicah poteka razprava o čezmejnih železniških storitvah s predstavniki dežele FJK in družbe Trenitalia. Cilj je doseganje takšnega dogovora, ki bi omogočal ohranjanje teh železniških linij tudi po zaključku skupnostnih projektov, preko katerih se določena storitev sofinancira.

Drugo čezmejno storitev sta v sodelovanju s hrvaškim Ministrstvom za infrastrukturo implementirali Gorica/Gorizia in Nova Gorica z namenom nudenja učinkovite prometne povezave državljanom in obiskovalcem tega območja, ki prej ni nudilo nikakršnih storitev javnega potniškega prevoza.

Svoj prispevek je sklenila s pripravljenostjo Slovenskih železnic za ohranjanje aktivnih železniških povezav med Trstom/Trieste in Ljubljano ter za uvajanje novih storitev med Gorico/Gorizia in Novo Gorico.

Marini je na tem mestu izpostavil vzporednico med navedeno izjavo in strategijo št. 4 ter čezmejnimi ciljem vključitve glavnih deležnikov zadevnega ozemlja.

—

Nato je besedo prevzel Matjaž Marušič (EZTS GO), ki je poudaril prizadevanja EZTS GO pri uvajanju storitev JP znotraj njegovega referenčnega območja, tj. Gorice/Gorizia in Nove Gorice. V tem smislu je EZTS predvidelo izvedbo določenih infrastrukturnih ukrepov, ki bodo izboljšali dostop do storitev JP. Eden izmed njih je, tudi glede na vlogo Gorice/Gorizia kot evropske prestolnice kulture, izgradnja novih železniških postaj na zadevnem območju.

Analiza, izvedena v okviru projekta CROSSMOBY o liniji Transalpina, je pokazala, da je število potnikov, ki jo uporabljajo, izjemno omejeno glede na njen potencial. To je posledica dejstva, da ti običajno izberejo druge oblike prevoza, zlasti avtobus in avtomobile.

Zato je cilj EZTS GO okrepiti kakovost in učinkovitost železniških storitev na območju Gorice-Gorizia in Nove Gorice na način, ki bi uporabnikom omogočal trajnostno rešitev njihovih potreb po mobilnosti. V ta namen so potrebni večji naporji za seznanjanje državljanov z možnostmi železniškega prevoza in doseganje ekonomske vzdržnosti storitve na način, ki bi zagotavljal kontinuiteto delovanja ter oprijemljive in konkretne rezultate.

—

Besedo je nato prevzel Alessandro Fabbro (ANCI FJK) in na kratko predstavil svoje združenje, ki zastopa vse občine FJK in se neposredno ne ukvarja s tematiko čezmejnega prevoza, zaradi česar se pri tem opira na vizijo in strategijo dežele FJK. Vseeno pa je tematika čezmejnih storitev, vključno s prevozom, področje, na katerega se osredotočajo lokalni razvoj pa tudi dejavnosti občin, vključenih v ANCI FJK.

To ozemlje namreč ni v celoti izkoristilo vseh potencialov ter priložnosti za razvoj, tudi transportnih storitev, ki jih je prinesla oslabitev meja. Z vidika občin se je treba pri tem osredotočiti zlasti na dva vidika:

- na vzpostavljanje čezmejnih storitev na kratke razdalje, kar bi spodbudilo mobilnost državljanov, zaposlenih in podjetij;
- na povezavo perifernih ozemelj z glavnimi mesti in prometnimi vozlišči obmejnih območij, tj. letališči in železniškimi postajami.

Maratini je poudaril, da se na te vidike akcijski načrt sklicuje pri ukrepu št. 8, namenjenem razširitvi in medsebojni povezavi obstoječih storitev JP na obmejnem območju, ter pri

ukrepih št. 9 in 10, ki poudarjata priložnosti, ki jih z vidika zadovoljevanja potreb čezmejnih ozemelj ponujajo prožne transportne storitve, kot to dokazuje DRT storitev, ki jo je na obmejnem območju Trsta/Trieste vzpostavila TPL FJK. Dežela FJK namreč poskuša nadaljevati z uvajanjem tovrstnih storitev zlasti na območju te dežele, s čimer bi državljanom tega območja lahko ponudila učinkovitejše prevozne storitve.

—

Nato se je v razpravo vključil Nicola Tripani (Dežela FJK), ki je podrobneje predstavil prizadevanja Dežele FJK v smislu DRT storitev. Kot je to predvideno v Deželnem načrtu prometnih povezav, se bo v letu 2022 pričel prvi poglobljeni poskus nudenja DRT storitev na dveh hribovitih območjih, natančneje v Kanalski dolini/Val Canale in v Val Degano. Ta storitev bo dopolnila in izboljšala sistem javnega prevoza, saj bo uvedla rešitve mobilnosti na območjih, ki jih JP trenutno ne dosega in ki posledično državljanom brez lastnega osebnega vozila niso dostopna. Načrtovanje tega ukrepa bo potekalo s posebno pozornostjo, posvečeno ekonomski vzdržnosti teh storitev. Po tej prvi poskusni fazi bo cilj tega ukrepa uvedba DRT storitev na vseh območjih te dežele, kjer so takšne storitve najbolj potrebne, vključno s čezmejnimi.

Maratini je poudaril, da je tovrstni tip storitev, ko je govora o mobilnosti v perifernih območjih, vedno bolj v središču pozornosti. To je posledica tudi okrepljene uporabe IKT orodij, ki se sedaj uporabljajo pogosteje kot v preteklosti in ki občutno pripomorejo k načrtovanju in izvedbi teh storitev, ter sprememb, ki so jih povzročile izredne razmere zaradi covid-19. Študijski primer teh storitev je, na primer, Milton Keynes (UK), kjer se je uprava nedavno odločila, da bo vse storitve nekomercialnega javnega prevoza preoblikovala v DRT storitve.

—

Miro Kristan (PP6 - PRC) je ob tem poudaril centralnost potnikov in njihovih potreb. Zainteresirani organi morajo zagotoviti učinkovite in zanesljive storitve, ki bodo zmogle preseči čezmejne administrativne ovire ter državljanom in turistom omogočiti enostavno prečkanje državnih meja.

Poleg tega je širjenje informacij o zadevni storitvi ravno tako pomembno kot sama storitev, saj uporabniki pogosto niti ne poznajo različnih možnosti, ki jih imajo na voljo, kar še zlasti velja za dislocirane storitve drugih držav, ki se nahajajo v bližini državne meje. V dolini Soče je bil, na primer, prepovedan promet za osebne avtomobile; kljub temu je, zahvaljujoč učinkovitemu sistemu javnega prevoza, to območje obiskalo 15.000 turistov.

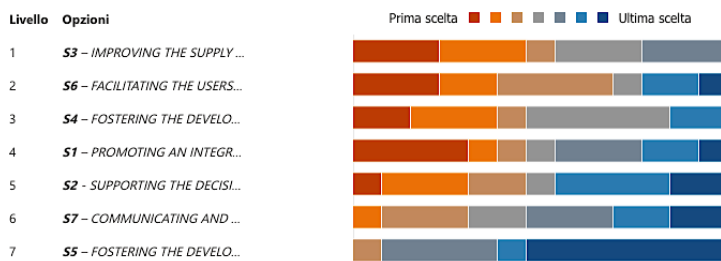
Tu izvira potreba po naložbah v čezmejni prevoz in pomembnost transnacionalnih pobud, ki bi okrepile dialog in sodelovanje med deležniki območja ter uvedle učinkovite in dolgoročno vzdržne transportne možnosti.

Kot je poudaril Riccardo Maratini, so najpomembnejše strategije, ki se osredotočajo na to problematiko, št. 3, ki je namenjena izboljšanju storitev JP na čezmejnih območjih, št. 4, ki se osredotoča na čezmejne storitve železniškega prevoza, ter št. 6, ki opozarja na potrebo po omogočanju potnikom trajnostnih prometnih povezav.

Andrea Ballarin je nato na kratko predstavil rezultate ankete, izvedene v okviru te okrogle mize, na katero je bilo trenutno prejetih 13 odgovorov.

1. Please rank the proposed STRATEGIES from the most to less interesting ones according to your focus

[Altri dettagli](#)



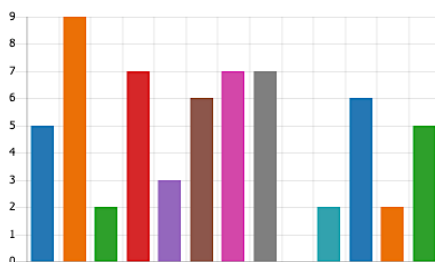
Glede na rezultate sta najpomembnejši strategiji po mnenju deležnikov št. 3 in 6, katerima sledita strategiji 4 in 1.

Najmanj zanimivi strategiji sta po mnenju deležnikov, vključenih v OM2, št. 7 in 5.

2. Choose (maximum) 5 out of the following proposed MEASURES according to your preferences

[Altri dettagli](#)

- S3_M7 - Elaboration of well-ta... 5
- S3_M8 - Extending and interc... 9
- S3_M9 - Developing new and ... 2
- S3_M10 - Developing new an... 7
- S3_M11 - Construction and fu... 3
- S3_M12 - Integrating PT with ... 6
- S4_M13 - Fostering and inter-... 7
- S4_M14 - Fostering and inter-... 7
- S5_M15 - New or improved ye... 0
- S5_M16 - New or improved se... 2
- S6_M17 - Provide comprehens... 6
- S6_M18 - Introduction of a sin... 2
- S6_M19 - ICT tools for seamle... 5



Ukrep, ki je prejel največ glasov (9 od 13), je št. 8, ki mu s 7 glasovi sledijo ukrepi št. 10, 13 in 14.

Ukrepi, ki so prejeli vmesno število glasov, so 12, 17, 7 in 9, izbralo pa jih je 5 ali 6 deležnikov.

Najmanj zanimivi pa so bili za udeležence OM, nasprotno, ukrepi št. 9, 16 in 18.

3. Please report any comment - if available - according to the preferences expressed before on the MEASURES proposed according to your interests and experience

2 Risposte

ID ↑	Nome	Lingua	Risposte
1	anonymous	English (United States)	Dialogue fundamental with DECISION MAKERS (not only with technicians)
2	anonymous	English (United States)	Having efficient and reliable services is fundamental to make citizens trust in PT and therefore to invest on them.

Podana sta bila dva komentarja, v katerih sta bili poudarjeni pomembnost vključevanja organov in odločevalcev ter potreba po vzpostavitvi učinkovitih in zanesljivih storitev JP, ki bi uporabnike prepričali v to, da bi namesto svojih osebnih avtomobilov izbirali nekoliko bolj trajnostne opcije.

Nato je besedo prevzel Riccardo Maratini, ki je napovedal zaključna opažanja Massimiliana Angelottija (VP - FJK), ki se je ponovno zahvalil vsem deležnikom za dragocene prispevke, ki bodo ključno pripomogli k razvoju Akcijskega načrta in pozitivnem zaključku projekta CROSSMOBY. Srečanje je zaključil ob 17.30 uri.

3. Poročilo srečanja

Osnovne informacije o organizaciji OM	
	CROSSMOBY – Interreg VA Italija-Slovenija 2014–2020 OKROGLA MIZA DELEŽNIKOV št. 2 – Razpoložljivost podatkov pri čezmejnem načrtovanju mobilnosti 25. 11. 2021 – ZOOM – 14.45–17.30
Seznam udeležencev	
	Glej uradni zapisnik OM.
Seznam predložene dokumentacije in kratek opis njene vsebine	
	PPT »01_BALLARIN« – Splošen pregled projekta CROSSMOBY in glavnih ciljev okrogle mize št. 2. PPT »02_MARATINI« – Splošen pregled akcijskega načrta CROSSMOBY in pripadajočega logičnega sistema, sestavljenega iz ciljev, strategij in ukrepov. PPT »03_PENTUCCI« – Osredotočenost na strategijo št. 1 akcijskega načrta CROSSMOBY, dano v razpravo deležnikov. PPT »04_KOBLAR« – Splošen pregled in novosti glede dejavnosti UIRS, s posebnim poudarkom na dostopnosti podatkov preko odprtokodne programske opreme.

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 opozorila na potrebo po odpravljanju čezmejnih ovir, cilj, ki si ga FJK prizadeva doseči s projektom CROSSMOBY.

Besedo je v imenu EZTS (PP8) prevzel Andrea Ballarin, ki je predstavil projekt CROSSMOBY, vključno z bistveno vlogo, ki jo imajo pri tem projektu zainteresirane strani, ter splošni cilj druge okrogle mize, tj. pridobitev doprinosa izbranih deležnikov pri akcijskem načrtu CROSSMOBY.

Nato je besedo prevzel Riccardo Maratini, ki je predstavil splošen pregled ciljev, strategij in ukrepov, ki so bili predlagani že v okviru projekta FORTIS, ob tej priložnosti pa so bili še dodatno razviti in uporabljeni v okviru projekta CROSSMOBY (tudi z navedbo primerov in ponazoritev, pripravljenih na podlagi analiz, ki so v teku). Medtem ko cilji opisujejo splošne cilje in potrebe, na katere se je treba odzvati, pa 7 strategij predstavlja seznam področij ukrepanja, s katerimi se je treba soočiti preko predlaganih ukrepov, kar obenem predstavlja zadnji korak za konkretno doseganje ciljev, ki so osnova za akcijski načrt CROSSMOBY.

Pier Paolo Pentucci se je osredotočil, natančneje, na strategijo št. 1, katere cilj je bila opredelitev tistih modelov upravljanja, ki lahko najbolj zadostijo potrebam po načrtovanju čezmejne mobilnosti tako na posebnih kot, na splošno, čezmejnih ozemljih. V primeru FJK in Slovenije so se na to potrebo odzvali z vzpostavitvijo neformalnih sistemov upravljanja kot so EZTS in dvostranske okrogle mize, ki se osredotočajo na mobilnost in prevozne storitve.

Simon Koblar je nato predstavil določene novosti glede dejavnosti, ki jih izvaja UIRS (PP4) o dostopnosti in kakovosti podatkov o javnem prevozu znotraj referenčnega območja CROSSMOBY. Zahvaljujoč odprtim podatkom in odprtostni programski opremi je bila, natančneje, izvedena prva analiza dostopnosti ozemlja pokrajine Gorica/Gorizia z uporabo opreme OpenTripPlanner; ta temelji zlasti na času potovanja z različnimi prevoznimi sredstvi, med njimi JP, avtomobili in peš.

Nato je Riccardo Maratini predstavil prispevke deležnikov s predstavitvijo v ta namen pripravljene spletne ankete, namenjene zbiranju prispevkov deležnikov o z njihovega stališča najzanimivejših strategijah in ukrepih.

Besedo je nato dobil Mauro Menegazzo (Infrastrutture Venete S.p.A.), ki je opozoril na potrebo po tem, da se pred načrtovanjem določene storitve JP obravnava obseg potreb po mobilnosti, prisotnih na posameznih ozemljih, s čimer bi se zagotovila dolgoročna vzdržnost načrtovane storitve, ter na pomembnost letališč, ki bi izboljšala povezljivost območij s preostalim delom Evrope in sveta. Obe področji sta zajeti tudi v akcijski načrt, in sicer, natančneje, v strategije 2, 6 in 7.

Massimiliano Angelotti (FJK) je nato predstavil izkušnje dvostranskih okroglih miz med FJK in Slovenijo, ki so ključno pripomogle k pridobivanju podpore za uvedbo čezmejnih storitev kot je vlak MICOTRA. Poleg tega je dodal, da bodo v prihodnosti uvedene tudi določene druge pobude, med drugim tako železniške kot pomorske storitve JP.

Alberto Piamonte (Dežela Benečija) je opozoril na pomembnost celinskih plovni poti, ki jih je treba obravnavati kot učinkovito sredstvo za nudenje dodatnih storitev JP, ki Benečijo povezujejo z zaledjem.

Mirjana Vanovac (Slovenske železnice) je na kratko predstavila trenutno ponudbo storitev čezmejnega javnega prevoza Slovenskih železnic, ki obsega železniške linije, ki Videm/Udine povezujejo z Ljubljano, Videm/Udine z Opčinami/Villa Opicina ter Gorico/Gorizia z Novo Gorico. Cilj družbe je doseganje takšnega dogovora, ki bi omogočal ohranjanje teh železniških linij tudi po zaključku projektov ter uvedbo novih dodatnih čezmejnih storitev, zajet pa je tudi v strategijo št. 4 akcijskega načrta.

Matjaž Marušič (EZTS GO) je poudaril prizadevanja EZTS GO pri uvajanju storitev JP znotraj njegovega referenčnega območja, tj. Gorice/Gorizia in Nove Gorice, vključno z izgradnjo novih železniških postaj, ki bi izboljšale dostopnost do storitev JP ter okrepile učinkovitost linije Transalpina pri izpolnjevanju potreb po mobilnosti državljanov in turistov.

Nato je besedo dobil Alessandro Fabbro (ANCI FJK). Zatrudi je, da ozemlje ni v popolnosti izkoristilo priložnosti za lokalni razvoj, ki jih nudi njegova čezmejna narava. V ta namen bi bilo treba prednostno vzpostaviti čezmejne storitve JP na kratke razdalje ter zagotoviti povezavo med perifernimi ozemlji ter glavnimi mesti in transportnimi vozlišči. Oba vidika sta v akcijskem načrtu navedena v ukrepih št. 8, 9 in 10.

Nicola Tripani (FJK) je na kratko predstavil aktivnosti, ki jih FJK načrtuje v okviru DRT storitev. Kot je to predvideno v Deželnem načrtu prometnih povezav, se bo v letu 2022 pričel prvi poglobljeni poskus zagotavljanja DRT storitev na dveh hribovitih območjih, s katerimi bo dopolnjena in izboljšana že razpoložljiva ponudba JP. Kot je poudaril Maratini, je tovrstni tip storitev, ko je govora o mobilnosti v perifernih območjih, vedno bolj v središču pozornosti, tudi zaradi bolj razširjene uporabe IKT orodij kot v preteklosti.

Miro Kristan (PRC) je nato poudaril osrednjo vlogo potnikov in njihovih potreb pri načrtovanju storitev JP v sodelovanju z območnimi deležniki ter opozoril na potrebo po ustrezni promociji teh rešitev, ki bi pripomogla k povečanju števila uporabnikov in zagotovila njihovo vzdržnost. Najpomembnejše strategije so pri teh tematikah št. 3, 4 in 6.

Andrea Ballarin je nato na kratko predstavil rezultate ankete, izvedene v okviru te okrogle mize. Glede na pridobljene odgovore sta najpomembnejši strategiji št. 3 in 6, katerima sledita strategiji 4 in 1. Pri ukrepih je največ glasov prejela številka 8, ki ji sledijo št. 10, 13 in 14. Podana sta bila dva komentarja, v katerih sta bili poudarjeni pomembnost vključevanja organov in odločevalcev ter potreba po vzpostavitvi učinkovitih in zanesljivih storitev JP.

Nato je Riccardo Maratini predstavil končna opažanja Massimiliana Angelottija, ki se je ponovno zahvalil vsem udeležencem za njihove prispevke ter vključenim partnerjem za organizacijo OM. Srečanje je zaključil ob 17.30 uri.

Glavni poudarki

- **Vrzeli in težave**

- Prisotnost prepek in čezmejnih ovir tako administrativne kot pravne narave, ki ovirajo razvoj čezmejnih storitev, katerih odprava je bila opredeljena kot ena izmed prednostnih nalog tudi na evropski ravni.
- S problematiko nizke dostopnosti tako glavnih vozlišč intermodalnega prevoza kot so letališča kot infrastruktur JP kot je železniška linija bi se bilo treba spopasti tudi z načrtovanjem gradnje novih železniških postaj, kjer bi ozemlje to zahtevalo.
- Splošno pomanjkanje učinkovitih povezav med perifernimi ozemlji ter glavnimi mesti in transportnimi vozlišči obmejnih območij kot so letališča in železniške postaje.
- Ne zadostna promocija novih storitev in rešitev, ki pogosto lahko privede do nizke stopnje koriščenja rešitev s strani uporabnikov in torej k slabi ekonomski vzdržnosti in učinkovitosti, kar lahko privede do prekinitve storitve.

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

- Opredelitev najprimernejših shem in modelov upravljanja za soočanje s problematiko čezmejne mobilnosti in vodenje njenega načrtovanja. Pri uvajanju modelov dodaten izziv predstavlja način, na katerega je mogoče te sheme ohraniti aktivne in delujoče v smislu podporne strukture uvajanja novih storitev JP, zlasti na čezmejnih ozemljih.
- Pozorno vrednotenje povpraševanja po mobilnosti s strani državljanov in turistov, ki obiskujejo zadevno območje, pred samim načrtovanjem storitev JP, saj to privede do večjega obsega uporabe teh storitev in močno vpliva na njihovo ekonomsko vzdržnost, ki je ključna za ohranjanje storitev tudi po zaključku EU projektov.
- Opredelitev novega načrta oživitve in učinkovitejšega izkoriščanja celinskih plovnih poti, ki na določenih območjih predstavljajo alternativno in izvedljivo rešitev uvajanja novih storitev JP za državljane in turiste.
- Načrtovanje in uvajanje nove storitve DRT, katere prožna narava je izjemno učinkovita pri izpolnjevanju potreb po mobilnosti na perifernih in nizko poseljenih območjih, vključno s čezmejnimi.

- **Izpostavljene prednostne naloge**

- Izmed 7 predlaganih strategij sta strategiji, ki sta jih deležniki prepoznali kot najpomembnejši, naslednji:

