

# Interreg



## ITALIA-SLOVENIJA



### CROSSMOBY

## O.3.5.1 - Report su quadro di riferimento strategico transfrontaliero

## O.3.5.1 - Poročilo o čezmejnih strateških okvirih

### POVZETEK - SLOVENSKA RAZLIČICA

Ta projekt podpira Program sodelovanja Interreg V-A 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**

**Avtor: PP8 – EZTS Euregio Senza Confini r.l., v sodelovanju z VP - FJK, PP2 - UNIVE, PP4 - UIRS in vsemi drugimi projektnimi partnerji**

**Datum: 30. 06. 2021**



V okviru projekta CROSSMOBY je posebna dejavnost (WP3.1 - »Attività 5 - Analisi e strumenti a supporto della definizione di un quadro di riferimento strategico transfrontaliero«/Dejavnost 5 – Analiza čezmejnega strateškega okvira in orodij») namenjena pripravi splošnega in poenotnega čezmejnega pregleda, ki temelji na natančno zbranih podatkih in analizah sistema multimodalnega transporta na celotnem čezmejnem območju, zajetem v Program sodelovanja Interreg Italija–Slovenija 2014–2020.

Programsko območje (gl. Slika 1) se razteza na skupno 19.841 km<sup>2</sup> na obeh straneh državne meje, na njem pa skupno prebiva približno 3 milijone prebivalcev. Obsega torej ne le območja v neposredni bližini državne meje, temveč tudi bolj oddaljena območja, do katerih je treba pristopati strateško.



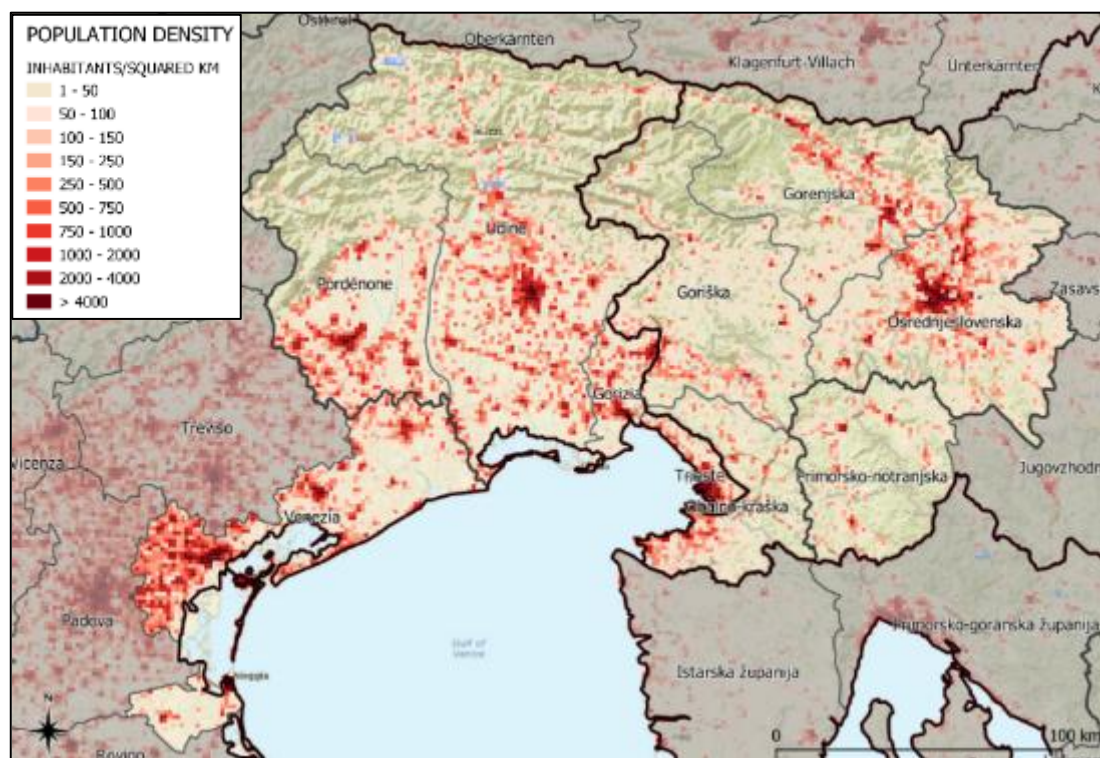
Slika 1 – Programsko območje čezmejnega sodelovanja Italija–Slovenija 2014–2020

Tovrstni pristop je namenjen podpiranju kompleksnega sistema večstopenjskega upravljanja, ki je na kratko povzet v naslednji preglednici, v kateri je navedeno število divizij in upravnih organov glede na različne stopnje skupne klasifikacije statističnih teritorialnih enot (NUTS) na italijansko-slovenskem območju.

STOPNJA	ITALIJA		SLOVENIJA	
Država v celoti (NUTS 0)	Republika Italija [1]		Republika Slovenija [1]	
Regija (NUTS 2)	Običajne regije [1]		Avtonomne dežele [1]	-
Pokrajina (NUTS 3)	Metropolitanska območja [1]	Pokrajine [0]	EDR [4]	Statistične regije [5] <sup>1</sup>
Občinski (LAU)	Občine [44]	Občine [0]	Občine [215]	Občine [70, vključno s 4 mestnimi občinami]

*Število divizij in upravnih organov glede na različne stopnje NUTS na italijansko-slovenskem območju*

Poleg tega je treba v tem primeru upoštevati tudi visoko heterogenost območij v smislu geografskih lastnosti in gostote poseljenosti analiziranega območja (gl. Slika 2).



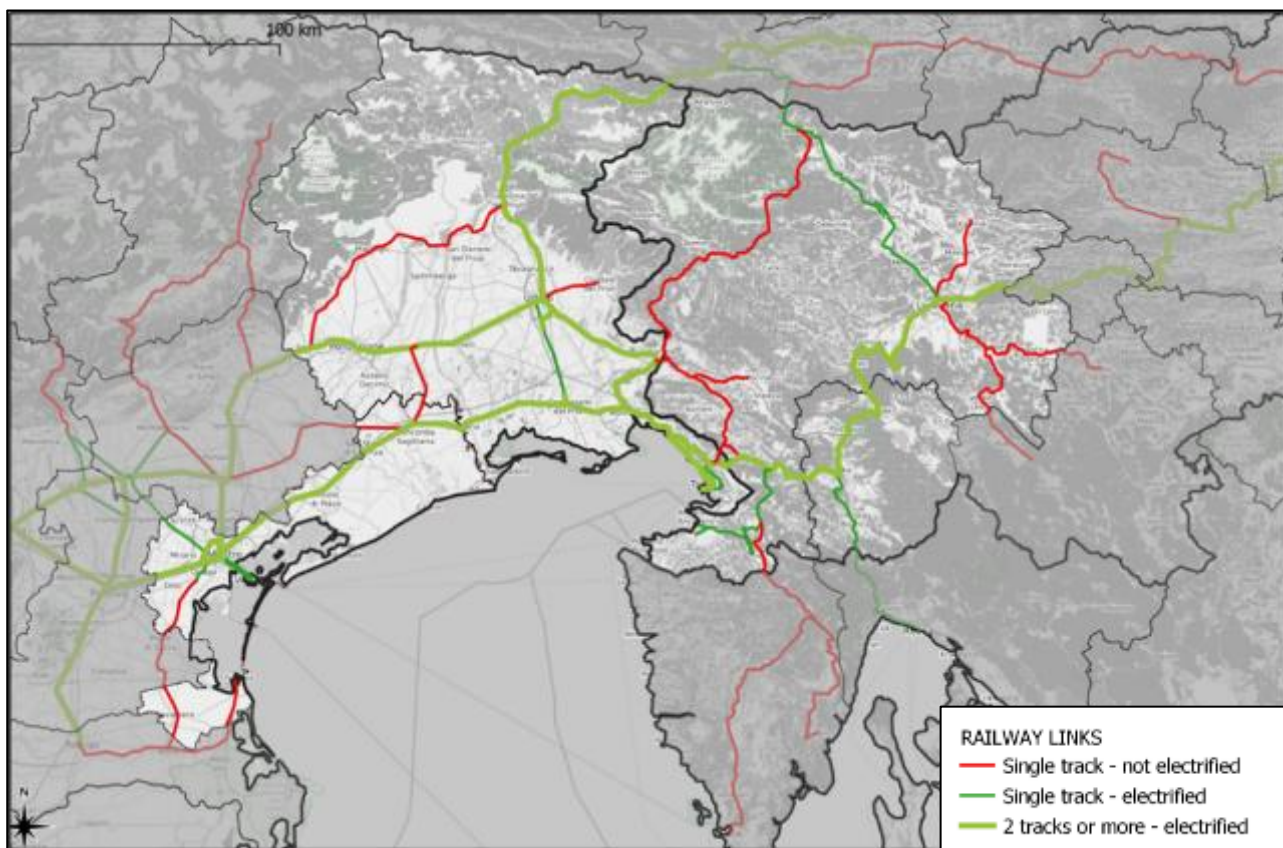
*Slika 2 – Porazdelitev gostote poseljenosti na Programskem območju Italija–Slovenija. Vir: ISTAT, SURS, EUROSTAT.*

Skupaj s številnimi urbani območji je mogoče opaziti močno prisotnost perifernih in ruralnih območij, tudi hribovitih. Glavna urbana območja so Trst/Trieste, Videm/Udine, Gorica/Gorizia,

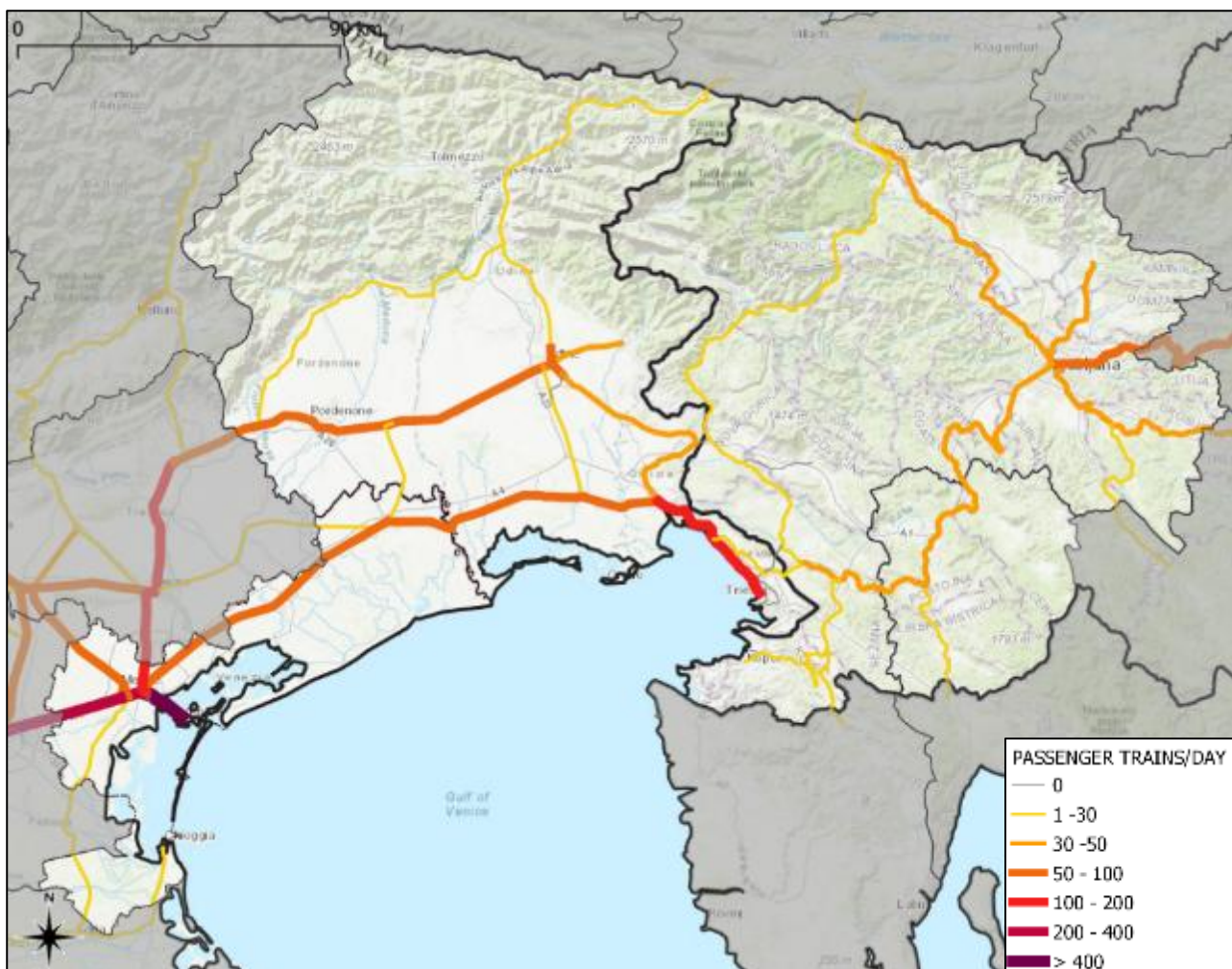
Ljubljana, Pordenone, Benetke/Venezia, somestje Koper–Izola–Piran, Nova Gorica, Kranj in Postojna. Poleg tega je mogoče opazna predmestna okolja in t. i. »urban sprawl« opaziti na, na primer, jugozahodnem delu italijansko-slovenskega območja (zlasti v delu, ki se nahaja med Benetkami/Venezia in bližnjima pokrajinama Padova in Treviso. Za druge kontekste (npr. Trst/Trieste) je, tudi zaradi njihovih geomorfoloških lastnosti, značilen dokaj opazen odklon med močno urbaniziranimi okolji in ruralnimi okolji/periferijo.

Tovrstna heterogenost se odraža tudi na različnih stopnjah povpraševanja po transportu, ki odseva ključne potrebe, na katere se je treba odzvati s takšnimi dejavnostmi načrtovanja, ki bodo omogočale razvoj učinkovitega in vzdržnega multimodalnega transporta.

Če se osredotočimo na ponudbo transportnih storitev, opazimo, da imajo na tem področju ključno vlogo lastnosti povezanih mrež. Seveda spodbujanje multimodalnosti pomeni, da je treba posebno pozornost nameniti lastnostim in potencialom železniškega omrežja (Slika 3), ki zajema koridorje, ki so priznani tudi na ravni Evropske unije (kot koridorji mreže TEN-T core).



Slika 3 – Omrežje železniških povezav na programskem območju Italija–Slovenija

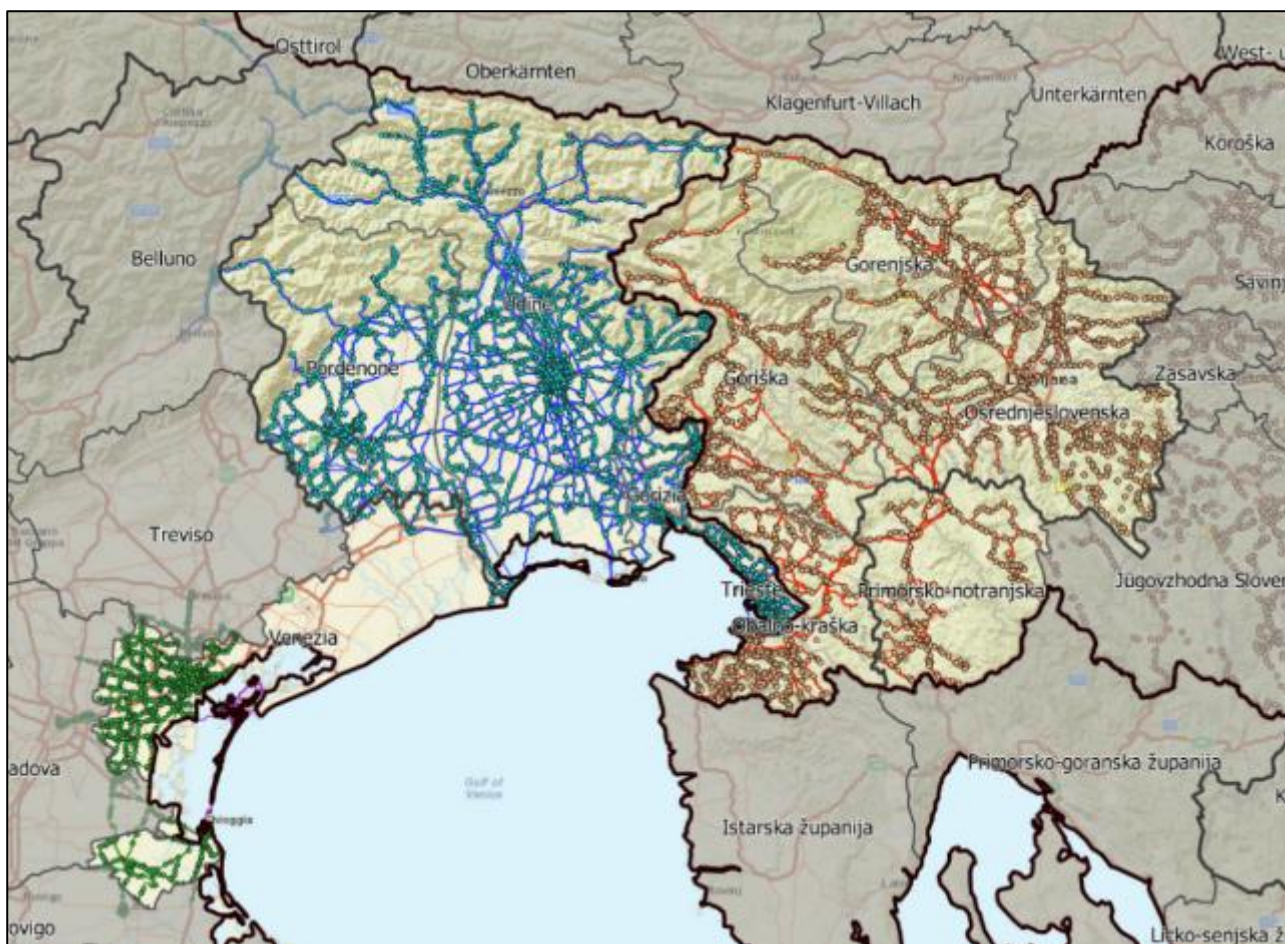


Slika 4 – Pretok potniških vlakov na omrežju železniških povezav na programskem območju Italija–Slovenija

Učinkovita ponazoritev najgostejše mreže avtobusnih povezav se zdi danes veliko bolj udejanljiva s pomočjo naraščajoče (čeprav ne v celoti) razpoložljivosti podatkov v formatu »General Transit Feed Specification« (GTFS), ki predstavlja dokaj razširjen standard uporabe.

V tem smislu Slika 5 prikazuje zemljevid s postajališči (georeferenciranimi točkami, ki jih na tematskem prikazu ponazarjajo krogi) in pripadajočimi povezavami (povezave so ponazorjene z večimi georeferenciranimi linijami). Barve tematskega zemljevida bralcu omogočajo razlikovanje med glavnimi tremi podatkovnimi bazami:

- TPL FVG, ki pokriva avtobusne storitve v deželi FJK in prekomorske storitve, zlasti na območju Trsta;
- ACTV na beneškem ozemlju (ki obsega tudi zajeten del plovnih storitev);
- izvajalci medkrajevnega javnega prevoza na slovenskem ozemlju.



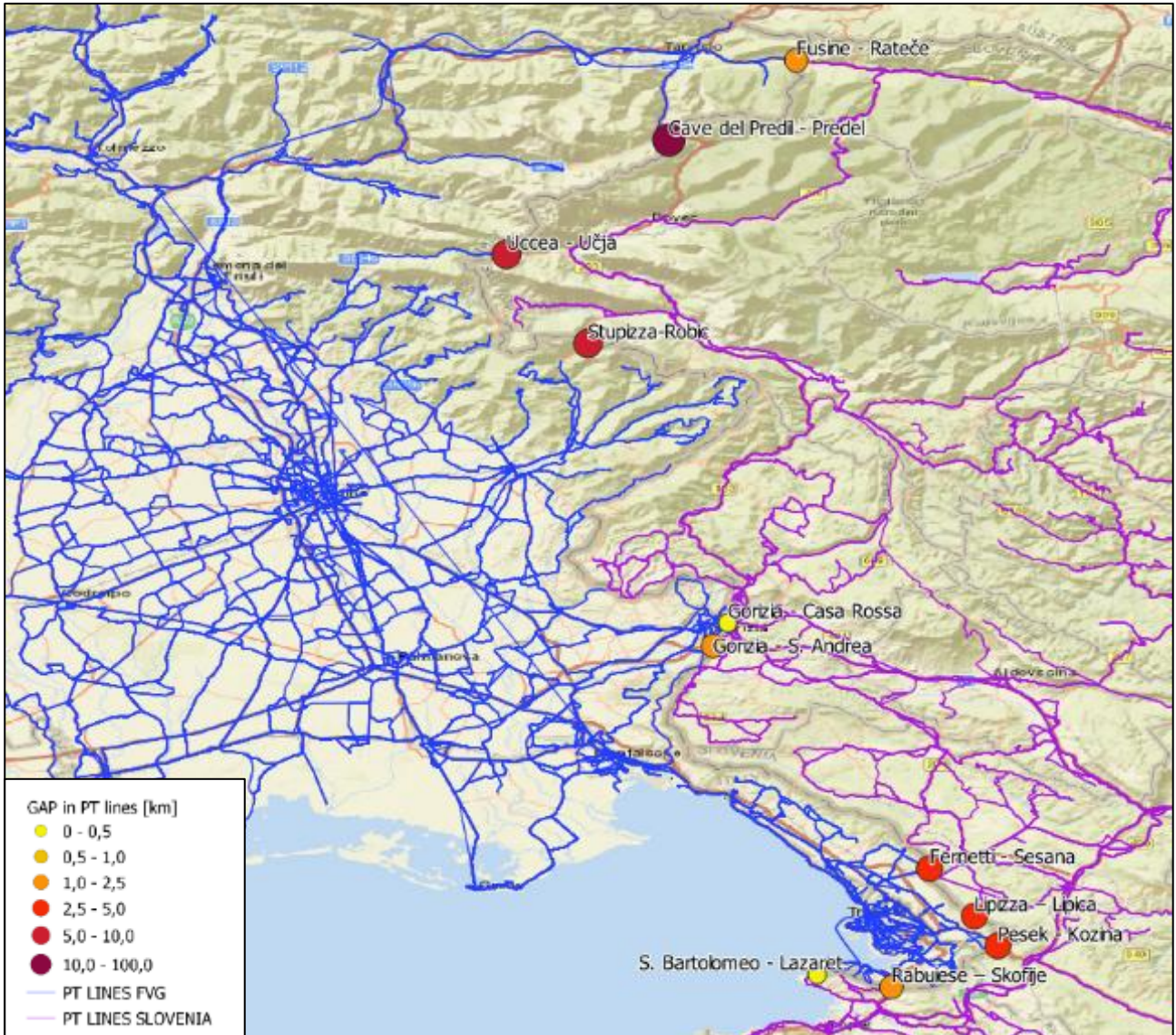
*Slika 5 – Podatkovne baze GTFS, ki zagotavljajo informacije o storitvah javnega prevoza na programskem območju Italija-Slovenija*

Ob tem je treba poudariti, da v trenutnih razmerah, razen pri omejenem številu izjem (npr. mednarodna mestna linija, ki Gorico/Gorizia povezuje z Novo Gorico, in slovenska linija, ki poteka po 2 km italijanskega območja, ne da bi se ob tem ustavljala na vmesnih postajališčih, da doseže območje Podsabotina v bližini Gorice/Gorizia), nobena storitev lokalnega javnega avtobusnega prevoza ne poteka preko državne meje.

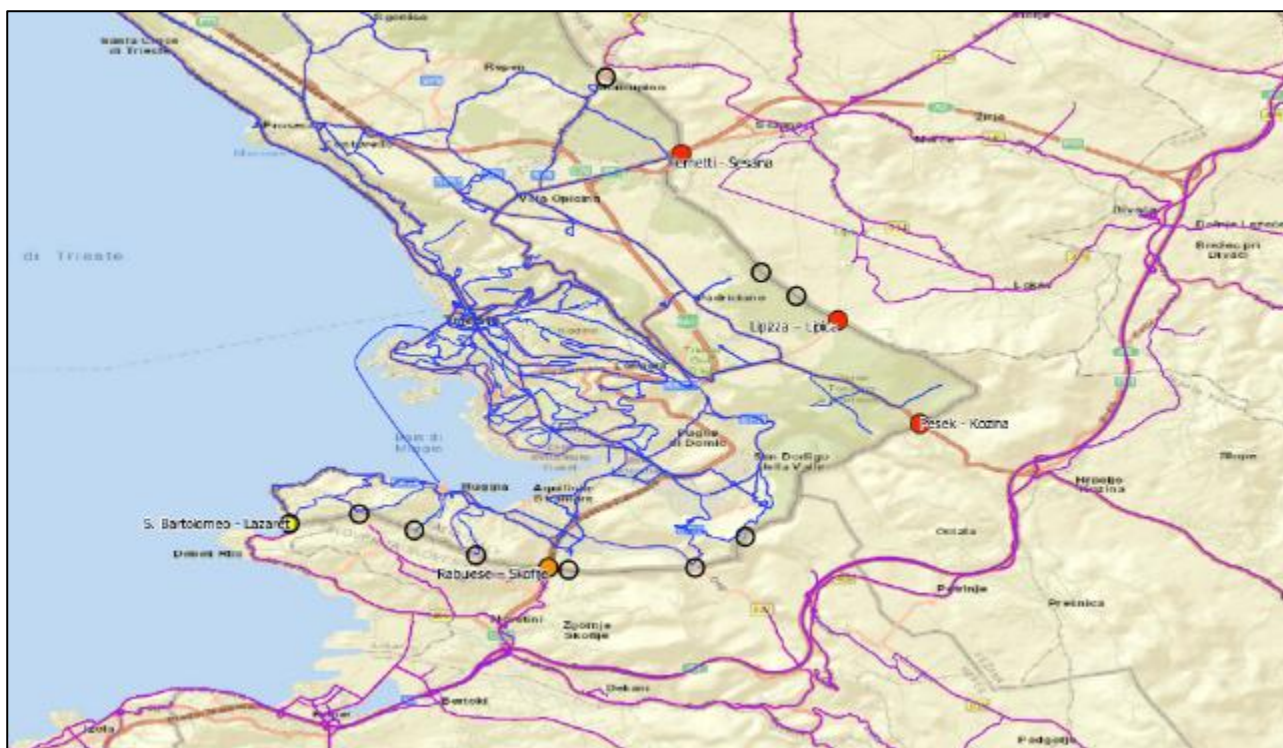
Natančneje, Slika 6 in 7 predstavljata tematsko ponazoritev vrzeli v fizični razdalji (podani v km) med storitvami javnega prevoza na italijanskem in slovenskem območju, pri čemer kot referenčne točke služijo pomembnejši mejni prehodi, navedeni v Načrtu javnega prevoza Dežele Furlanije - Julijske krajine.

Vzdolž italijansko-slovenske meje je bilo opredeljenih, povedano nekoliko bolj na splošno, približno 40 mejnih prehodov (brez storitev javnega prevoza). V ta namen je treba, tudi ob upoštevanju

dejstva, da državna meja presega 232 km, opozoriti na omejeno število čezmejnih povezav, ki so državljanom skupno na voljo.



Slika 6 – Pregleden prikaz pomembnejših mejnih prehodov, navedenih v Načrtu javnega prevoza Dežele Furlanije - Julijske krajine.

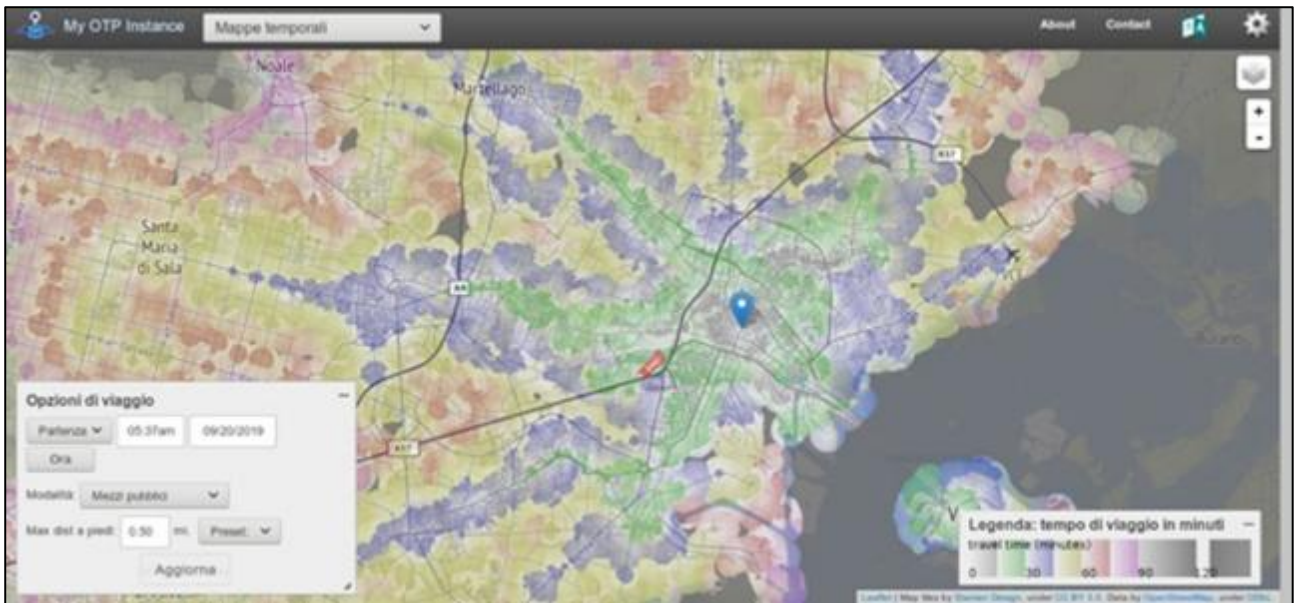


*Slika 7 – Podroben prikaz vrzeli med storitvami čezmejnega lokalnega javnega prevoza na območju Trsta.*

Poleg tega je poglobljena analiza obstoječe ponudbe ključna za ustrezno vrednotenje dostopnosti analiziranih področij, tj. ključnega vidika, ki izraža potrebe določenega ozemlja, na katere se mora odzvati področje načrtovanja mobilnosti. Smernice Evropske unije so namreč poudarile osrednjo vlogo dostopnosti kot enega izmed glavnih ciljev, ki jih je treba zasledovati pri inovativnem pristopu, ki ga uvajajo Urbanistični načrti za trajnostno mobilnost (PUMS).

Prvo oceno dostopnosti je mogoče opraviti tudi na podlagi kartografske ponazoritve z izohronami (oz. tematskega zemljevida, na katerem bi bilo mogoče prikazati območja, ki jih je mogoče z določene točke doseči v različnih časovnih obdobjih). Sledeča Slika 8 je, na primer, primer prikaza z izohrono, ki temelji na času potovanja s cestnimi javnimi transportnimi sredstvi. Trenutno so v teku tudi dodatne in bolj poglobljene analize dostopnosti, katerih rezultati bodo predstavljeni v zadnji različici pričujočega dokumenta.





*Slika 8 – Primer zemljevida s ponazoritvami izohron.*