

Interreg



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



CROSSMOBY

0.3.7.2 - Priporočila za enoten razvoj ukrepov za izboljšanje čezmejne mobilnosti

USMERJEN PRISTOP

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, Končna

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

Datum: 21. 02. 2022



Università
Ca' Foscari
Venezia
Dipartimento
di Management



Posoški razvojni center



Euregio Senza Confini¹
Euregio Ohne Grenzen^{mbH}
Carinzia-Friuli Venezia Giulia Veneto
Kärnten-Friuli Adulch Venetien-Venezien



Kazalo

Preambula	3
1. Uvod in umestitev v kontekst	4
2. Priporočila.....	7
2.1. Priporočilo 1	7
2.2. Priporočilo 2	7
2.3. Priporočilo 3	8
2.4. Priporočilo 4	9
2.5. Priporočilo 5:	9
2.6. Priporočilo 6	10
2.7. Priporočilo 7	10
2.8. Priporočilo 8	11
2.9. Priporočilo 9	11
2.10. Priporočilo 10	12
2.11. Priporočilo 11	12
2.12. Priporočilo 12	13
3. Zaključki	14

Preambula

V okviru WP3.1- ATT 7 (*»Piano d'azione strategico transfrontaliero/Čezmejni strateški akcijski načrt«*) projekt CROSSMOBY zagotavlja skupno vizijo o strateških perspektivah čezmejne mobilnosti, ki ji je treba slediti s Čezmejnim strateškim akcijskim načrtom (O.3.7.1), slednji pa vodi do tu predstavljenih *Priporočil za enoten razvoj ukrepov za izboljšanje čezmejne mobilnosti* (O.3.7.2).

ATT 7 posledično predstavlja enega izmed zaključnih korakov skupnega razvoja projekta, ki je nastal zlasti na podlagi strukturiranega posvetovanja z deležniki ozemlja (ATT 6 - *»Piattaforma dei portatori di interesse per il dialogo e la pianificazione transfrontaliera/Platforma interesnih skupin za čezmejni dialog in načrtovanje«*), z njim pa je bilo mogoče doseči dobro ozaveščenost o različnih stališčih, ki jih je treba upoštevati pri načrtovanju čezmejne mobilnosti, ki temelji tudi na priložnostih enotnega okvira zbiranja in analiziranja podatkov na čezmejni ravni, izvedenega v okviru ATT 5 (*»Analisi e strumenti a supporto della definizione di un quadro di riferimento strategico transfrontaliero/Analiza čezmejnega strateškega okvira in orodja«*).



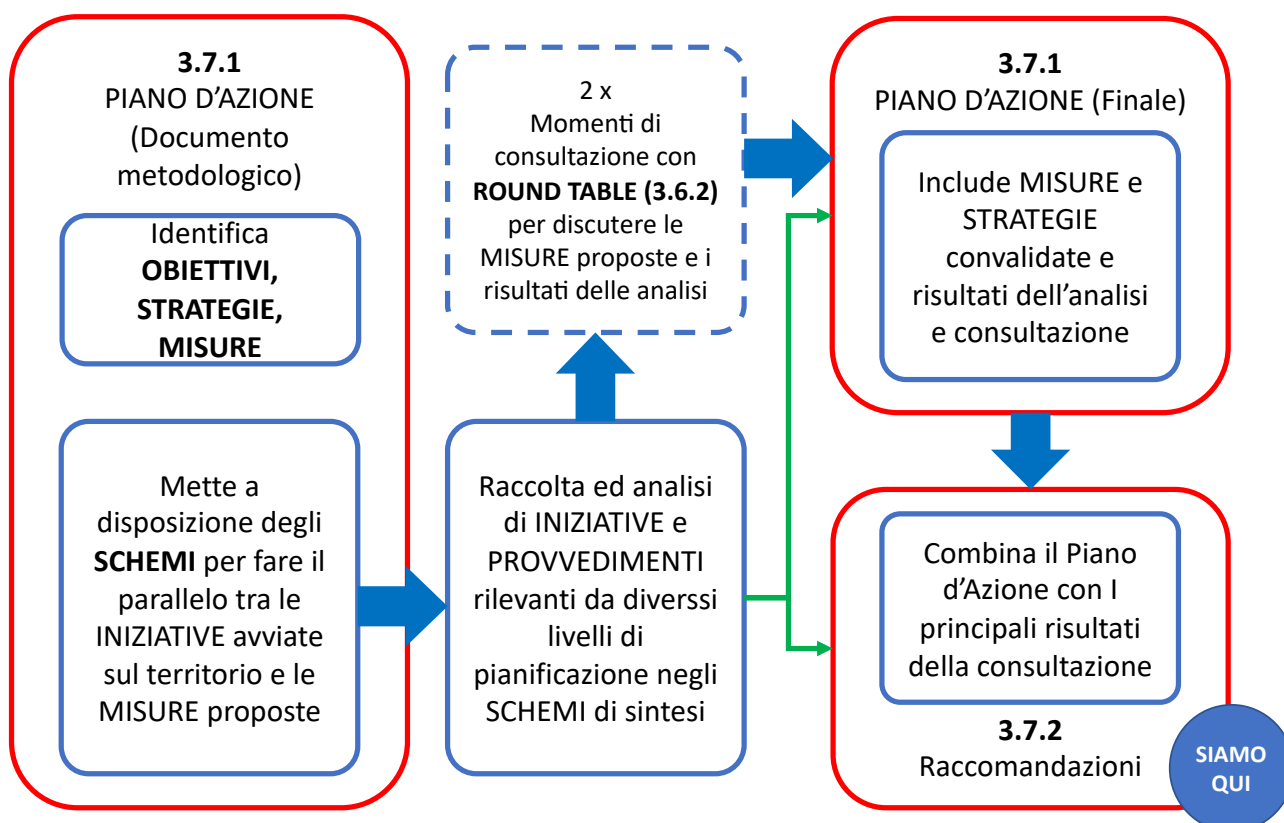
Slika 1 - Umestitev ATT 7 v splošni logični okvir WP3.1

ATT7 torej v bistvu predstavlja orodje, ki usmerja razpravo v okviru posvetovanj, organiziranih v okviru ATT6, ter pripomore k določanju glavnih rezultatov takšnih posvetovanj. Ti rezultati skupaj s strateškimi znanji, ki so na voljo preko informacijskih orodij, razvitih v okviru ATT5, že sami po sebi privedejo do opredelitve strateške vizije, ki podpira in usmerja ključna vprašanja novega programskega obdobja v makro-regionalni perspektivi.

1. Uvod in umestitev v kontekst

Glede na glavne rezultate projekta posvetovanja, izvedenega v obliki okroglih miz, organiziranih v okviru projekta (Dejavnost 3.6), glede na analize podatkov, zbranih v okviru dejavnosti 3.5, in ob strogem upoštevanju strateškega akcijskega načrta, opredeljenega v okviru Dejavnosti 3.7, ta dokument predstavlja zgoščen povzetek *Priporočil za enoten razvoj ukrepov za izboljšanje čezmejne mobilnosti*, ki bi morala predstavljati koristno orodje za soočanje s prihodnjim procesom načrtovanja transportov in mobilnosti na programskem območju.

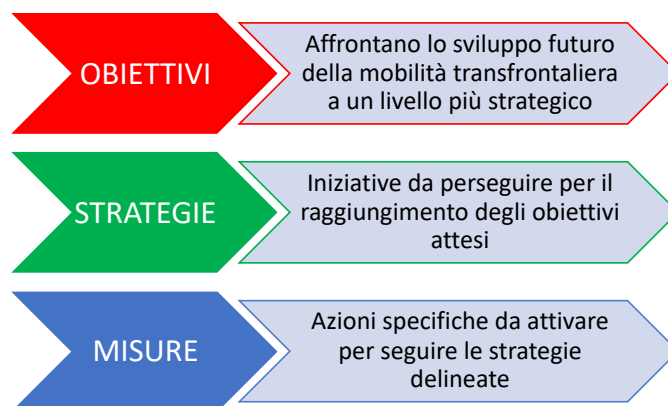
V ta namen spodnja ponazoritev povzema status tega posebnega izročka, ki v bistvu predstavlja zaključno fazo skupnega posvetovalnega procesa in omogoča pripravo teh končnih priporočil.



Slika 2 - Skupen shematskih prikaz faz ATT 7

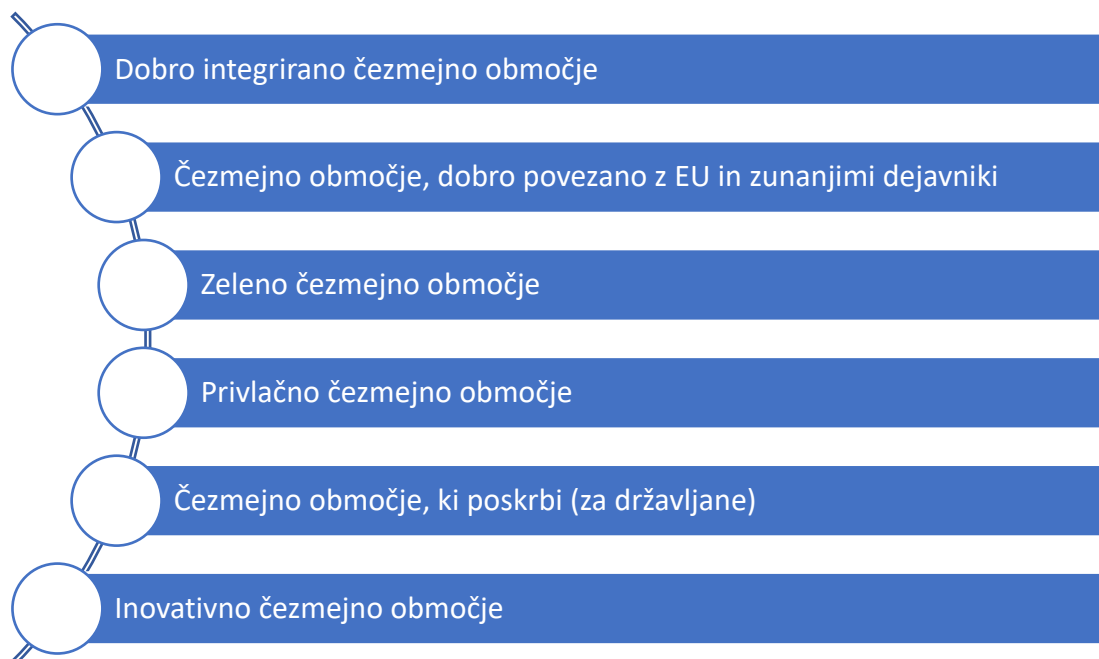
Poleg tega je treba poudariti, da so bila priporočila, navedena v naslednjem poglavju, pripravljena v skladu s 7-imi glavnimi strategijami, izpostavljenimi pri splošni strategiji CROSSMOBY (3.7.1), te pa same po sebi povezane s 6-imi glavnimi cilji tega projekta, ki so na tem mestu navedeni kot povzetek izhodišča predstavljenih obdelav.

Čezmejni strateški akcijski načrt CROSSMOBY je bil pravzaprav zasnovan v skladu s konsolidirano in hierarhično strukturirano strateško vizijo, ki je ponazorjena na naslednji sliki.

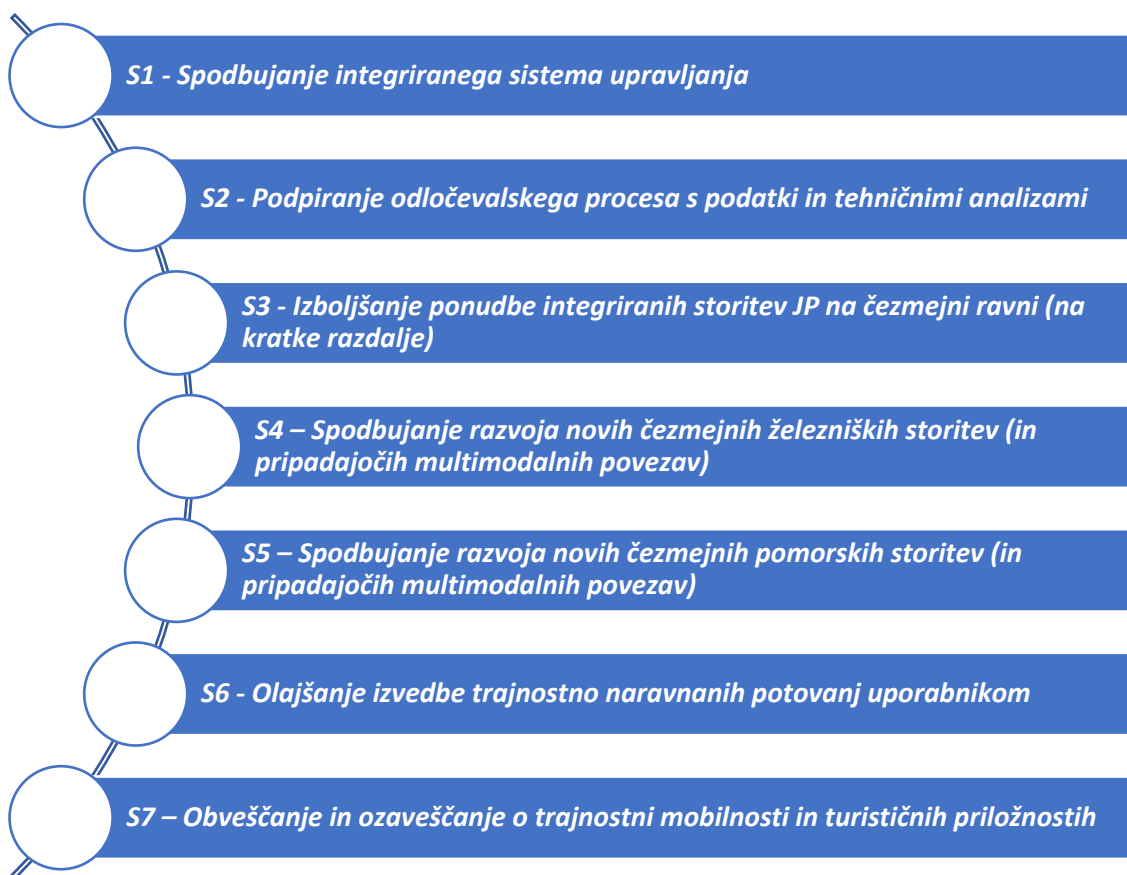


Slika 3 - Shematski prikaz hierarhičnih stopenj akcijskega načrta

Kot je bilo že navedeno, je 6 opredeljenih glavnih CILJEV odprlo pot 7-im glavnim STRATEGIJAM, ponazorjenim na naslednjih slikah.



Slika 4 - Predlagani CILJI akcijskega načrta CROSSMOBY, kapitalizirani s projektom FORTIS



Slika 5 - Splošna definicija STRATEGIJ, predlaganih za akcijski načrt CROSSMOBY, povzetih po projektu FORTIS

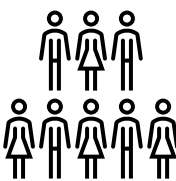
Oba elementa (CILJI in STRATEGIJE) sta bila kapitalizirana s projektom FORTIS (Interreg Italija-Slovenija) in sta na ta način privedla do predlaganega seznama konkretnih UKREPOV, navedenega v že predloženem Akcijskem načrtu.

Glede na dejstvo, da gre v tem primeru za nekoliko bolj strateško vizijo, so se priporočila osredotočala na STRATEGIJE kot na vmesno stopnjo akcijskega načrta, na dimenzijo, pri kateri bi morali ti vnosi predstavljati ustrezen korak naprej.

2. Priporočila








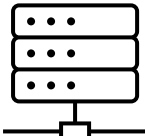
V naslednjih odstavkih so določeni glavni rezultati opisani v obliki priporočil, povezanih z glavnimi strategijami, opredeljenimi v strateškem pristopu projekta CROSSMOBY.

2.1. Priporočilo 1








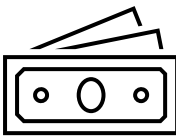
Spodbujanje večstopenjskega upravljanja na čezmejni ravni						
POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY						
1	2	3	4	5	6	7
	<p>Za čezmejno območje sta izjemno značilni visoka kompleksnost ter različna tipologija deležnikov, ki jih je treba vključiti v razvoj trajnostnih transportnih rešitev, ki podpirajo učinkovito čezmejno integracijo. V ta namen je treba poudariti, da s tem povezani izzivi vplivajo na različne kontekste, ki obsegajo tako lokalno raven kot koridorje na dolge razdalje in ki zaobjamejo tako urbana okolja kot oddaljena ruralna območja. Zato je treba za ustrezno soočenje s tem okvirjem spodbujati in si prizadevati vzpostavitev pristopa večstopenjskega upravljanja.</p>					

2.2. Priporočilo 2

Izmenjava podatkov in tehnične analize kot podpora procesu odločanja pri načrtovanju transportov
POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY








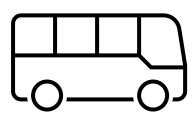
						
						
<p>Odločevalski proces je treba na področju načrtovanja transportov podpreti s poglobljeno tehnično oceno in napovedmi, temelječimi na dejanskih podatkih/resničnih dejstvih. Razpoložljivost in integracija podatkov sta zato ključna elementa tega procesa, ki bi ga bilo treba še dodatno izboljšati in razviti v skladu s skupno vizijo. V ta namen so pomembne priložnosti vezane na možnost izkoriščanja vedno bolj razpoložljivih (odprtih) podatkov o transportni ponudbi, ki so na voljo v skupnih formatih (npr. GTFS). Po drugi strani bi bilo treba storiti pomembne korake naprej, v smeri učinkovitejšega zbiranja in izmenjave podatkov, zlasti v delu, ki zadeva povpraševanje po transportu (tudi z izkoriščanjem inovativnih virov kot so podatki, pridobljeni s pomočjo mobilnih telefonov).</p>						

2.3. Priporočilo 3








<h2 style="margin: 0;">Stroškovno učinkoviti posegi za zapolnjevanje vrzeli na čezmejni ravni</h2>						
<p style="color: green; margin: 0;">POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY</p>						
						
						
<p>Na državni meji med Italijo in Slovenijo so za omrežje avtobusnih storitev značilne vrzeli, ki ovirajo enostavno multimodalno potovanje. Ob upoštevanju omejene razdalje med zadnjimi postajališči, zajetimi v sistem javnega prevoza posamezne države (ta znaša od nekaj sto metrov do nekaj kilometrov), bi doseganje vsaj prve čezmejne etape predstavljalo stroškovno dostopno</p>						

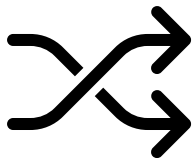
	rešitev, ki bi omogočila integracijo med storitvami javnega prevoza na obeh straneh državne meje.
--	---

2.4. Priporočilo 4


Razvoj prilagodljivih in ugodnih rešitev za ruralna območja in območja z nizko stopnjo povpraševanja (DRT)	
POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY	
	
	
	
	
	<i>Demand Responsive Transport (DRT)</i> je način prilagodljivega transporta, ki se prilagaja potrebam svojih uporabnikov: to je pomemben način soočanja z različnimi vidiki problematike, ki preko zmanjševanja uporabe osebnih avtomobilov in podpiranja uporabe multimodalnega transporta pri povezovanju (tudi) oddaljenih skupnosti in območij z nizko stopnjo povpraševanja (kar velja tudi za številne predele IT-SI območja in pomemben del čezmejnih ozemelj) s širšimi transportnimi omrežji ugodno vpliva tudi na okolje.

2.5. Priporočilo 5:

Omrežje integriranih multimodalnih storitev (kolo-avtobus-vlak-ladja)	
POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY	
	
	
	
	

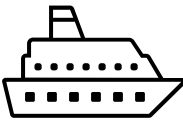
	<p>Ponudba multimodalnih in integriranih storitev je poleg potrebe po pričetku dialoga med različnimi ponudniki transporta in transportnih sredstev ključna tema, pri kateri bi se bilo treba osredotočiti na specifične sinergije, ki bi poskrbele za privlačnejšo naravo celotnega itinerarja in zagotovile alternativno rešitev že ustaljeni rabi zasebnih avtomobilov.</p>
---	--

2.6. Priporočilo 6

<h3>Železniške storitve za spodbujanje čezmejne dostopnosti</h3>						
<p>POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY</p>						
1	2	3	4	5	6	7
	<p>Storitve čezmejnega železniškega potniškega prometa bi se morale osredotočiti na spodbujanje privlačnosti teh storitev kot alternativni rešitvi uporabe osebnih avtomobilov. To bi bilo mogoče doseči z vzpostavitvijo, uvedbo in povečanjem vrednosti novih storitev čezmejnega železniškega potniškega prometa na obstoječi železniški infrastrukturi osi Benetke/Venezia-Trst/Trieste-Ljubljana, ki bi jo bilo tako mogoče povezati z drugimi pomembnimi in bolj oddaljenimi namembnimi kraji (npr. z Dunajem ali Zagrebom). Poleg tega bi bilo treba potencial Bohinjske železniške proge/Ferrovia Transalpina (Jesenice-Trst/Trieste) sprostiti tudi z uvedbo določenih stroškovno učinkovitih ukrepov (npr. na odseku Gorica/Gorizia-Nova Gorica).</p>					

2.7. Priporočilo 7

<h3>Spodbujanje čezmejnih pomorskih storitev</h3>
<p>POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY</p>

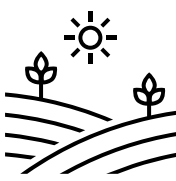
1	2	3	4	5	6	7
						
<p>Podpiranje določanja ustrezne ravni vzdržnosti pri razvoju pomorskih storitev, zlasti s sklicevanjem na njihovo čezmejno dimenzijo, lahko ob podpori večstopenjskega upravljanja, ki bi moralo pri zagonu storitev spodbujati neodvisnost od državnih pomoči, predstavlja gonilno silo lokalnega razvoja in spodbuja vlogo vmesnika med morjem in kopnim.</p>						

2.8. Priporočilo 8

<h2>Spodbujanje integriranega sistema prodaje vozovnic</h2>						
<p>POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY</p>						
1	2	3	4	5	6	7
						
<p>Ustvarjanje ugodnih pogojev za uporabnike transporta preko vzpostavljanja integriranih multimodalnih čezmejnih sistemov prodaje vozovnic, ki bi potnikom omogočili potovanje z različnimi načini transporta ter uporabo storitev različnih ponudnikov na večih ozemljih in v večih državah.</p>						

2.9. Priporočilo 9

<h2>Spodbujanje trajnostne dimenzije kot najbolj privlačne in najbolj oprijemljive teme</h2>						
<p>POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY</p>						


1	2	3	4	5	6	7
						
<p>Trajnost bi bilo treba na enostaven način pretvoriti v konkretne teme, s katerimi bi morali biti deležniki bolj seznanjeni. Vodilno temo, ki bi jo bilo treba pri tem poglobiti, predstavlja spodbujanje namenskih pobud, ki lahko povečajo zunanje učinke v obliki popustov ali glob (navedeno le kot primer) ter širša vprašanja dostopnosti.</p>						

2.10. Priporočilo 10


<h2>Krepitev zavedanja o razpoložljivih obstoječih priložnosti</h2>						
<p>POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY</p>						
1	2	3	4	5	6	7
						
<p>Spodbujanje ustrezne kampanje ozaveščanja o dostopnosti in o načrtovanju transportov postaja vedno pomembnejša prednostna naloga, ki bi morala omogočati prenašanje ključnih sporočil raznoliki skupini deležnikov in tako prispevati k zavestnemu pristopu k soočanju s to problematiko.</p>						

2.11. Priporočilo 11

<h2>Spodbujanje info-mobilnosti pri raznoliki skupini deležnikov, vključno z upravljavci</h2>						
<p>POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY</p>						

1	2	3	4	5	6	7
						
<p>Spodbujanje info-mobilnosti je ključnega pomena za krepitev zavedanja uporabnikov glede priložnosti in storitev dostopnosti, ki so na voljo na njihovem območju, ter za večstopenjsko upravljanje. Tovrstna spodbuda bi morala omogočati izboljšanje koordinacije storitev in zagotavljati učinkovitejše spodbujanje posebnih politik.</p>						

2.12. Priporočilo 12

<h3>Turistična zanimivost kot priložnost za razvoj ozemeljske dostopnosti</h3>						
<p>POVEZAVA S STRATEGIJAMI PROJEKTA CROSSMOBY</p>						
1	2	3	4	5	6	7
						
<p>Zaradi posebnega položaja čezmejnih območij je treba v tem primeru bolje razumeti priložnosti, ki jih ponuja sezonski turizem. Ta pravzaprav predstavlja močno gonilno silo za nove priložnosti trajnostnega razvoja, zlasti v poletni sezoni, ki bi jih bilo treba dodatno razviti in izkoristiti pri izpopolnjevanju pobud o načrtovanju dostopnosti in njihove trajnosti.</p>						

3. Zaključki

Priporočila, zajeta v tem izročku, predstavljajo rezultate izdelanega pristopa, temelječega na posebnem dialogu z zainteresiranimi stranmi ter na kapitalizaciji izkušenj, pridobljenih v različnih kontekstih.

Ta priporočila je treba obravnavati kot smernice za prihodnji razvoj pobud za načrtovanje transportov, zlasti na čezmejnem območju, kjer bi morala pomembnost usklajenega pristopa pridobiti večjo veljavo.

Istočasno se ta priporočila opirajo na strategije, opredeljene v predhodni fazi projekta, slednje pa temeljijo na prizadevanjih, ki so bila na področju načrtovanja vložena v drug projekt, ki ga financira EU preko Programa Italija-Slovenija, tj. projekt FORTIS.

Te smernice poleg tega v bistvu predstavljajo celoten sklop načinov transporta in glavna tematska področja, ki jih je treba obravnavati pri opisovanju transportnega sektorja, vključno s sodelovanjem, shematskimi prikazi in obeti za financiranje, razvojem IKT in pripadajočimi priložnostmi ter multimodalnimi rešitvami, prodajo vozovnic in trajnostnim pristopom, ki veljajo za posebno pomembne pri strateškem pristopu, predlaganem v okviru projekta CROSSMOBY.