

# Interreg



UNIONE EUROPEA  
EVROPSKA UNIJA

## ITALIA-SLOVENIJA



### CROSSMOBY

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

## 0.3.9.1 REGIONALNE PLATFORME

### 0.3.9.1 Titolo in lingua italiana

Versione / Verzija: N./Št. 1

Autore / Avtor: Luka Mladenovič

Data / Datum: Februar 2022



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA



Università  
Ca' Foscari  
Venezia  
Dipartimento  
di Management



Posoški razvojni center



Euregio Senza Confini<sup>it-s</sup>  
Euregio Ohne Grenzen<sup>sl</sup>  
Carisio-Friuli Venezia Giulia Veneto  
Koper-Ilirski Adrič Slovenija-Vostizza



## Indice / Kazalo

### Vsebina

<b>Poročilo v slovenskem jeziku</b> .....	<b>3</b>
Uvod .....	3
Namen aktivnosti .....	3
Regionalna platforma za pripravo CPS Julijske Alpe .....	3
Regionalna platforma obalnih občin .....	4
Zaključki .....	5
<b>Report in italiano</b> .....	<b>6</b>
Introduzione .....	6
Scopo dell'attività .....	6
Piattaforma regionale per la preparazione del PUMS riguardante le Alpi Giulie .....	7
Piattaforma regionale dei comuni costieri .....	7
Conclusioni .....	8

## Poročilo v slovenskem jeziku

### Uvod

Projekt CROSSMOBY je skušal prispevati k izboljšanja učinkovitosti načrtovanja trajnostne mobilnosti in nuditi čezmejne povezave javnega prevoza z uporabo pristopa, ki temelji na močnem inštitucionalnem sodelovanju. Tako je skušal doseči konkretne izboljšave za prebivalce območja Programa tudi v smislu zmanjšanja emisij iz prometa. Glavne aktivnosti projekta so bile poleg vzpostavitve novih čezmejnih transportnih storitev tudi izboljšanje praks načrtovanja mobilnosti v celotni regiji. Pričakovane bistvene spremembe se bodo pokazale preko preizkušanja ponovno vzpostavljene železniške potniške povezave, podpornih storitev in preko novega pristopa k načrtovanju mobilnosti, ki temelji na obstoječi metodologiji priprave celostnih prometnih strategij.

### Namen aktivnosti

Pretekle izkušnje s celostnim prometnim načrtovanjem v Sloveniji so bile usmerjene v delo lokalnih skupnosti (občin), ki imajo jasno upravno in administrativno vlogo pri prostorskem in prometnem načrtovanju. Izkušnje z učenjem novih metod načrtovanja so potekale med leti 2015 in 2017, ko je potekal večji razpis Ministrstva za infrastrukturo v okviru katerega je svoje prve Celostne prometne strategije pripravilo več kot 80 od 213 občin.

Prve izkušnje pa so pokazale tudi prve izzive načrtovanja na tem nivoju. Mnogo načrtovalcev, predvsem v manjših občinah, je kmalu ugotovilo, da večina prometnih tokov, ki povzročajo izzive, nima izvira ali cilja v obravnavani občini. Učinkovitost ukrepov, ki so bili predvideni v okviru občinskih CPS je bila zato omejena. Kmalu so se pričele pojavljati pobude o medobčinskem povezovanju pri načrtovanju prometa oziroma o pripravi regionalnih CPS.

To je med načrtovalci predstavljalo izziv, saj v Sloveniji ni ustanovljenih regij oziroma pokrajin, ki bi formalno imele pristojnosti za načrtovanje in izvajanje aktivnosti. Dodaten izziv predstavljajo obmejna območja, kjer so se v zadnjih letih povečali čezmejni prometni tokovi tudi za dnevno mobilnost prebivalcev. Ker je formalno sodelovanje občin in drugih deležnikov v takem obsegu zahtevno, smo v okviru projekta preizkušali drugačne oblike sodelovanja. Predlagali smo ustanovitev platform, ki bi omogočale sodelovanje in komuniciranje deležnikov pri razvoju skupnih projektov in načrtovanju mobilnosti. Z rednim srečevanjem in izmenjavo informacij o načrtovanih aktivnostih, projektih v katere so deležniki vključeni in iskanju sinergij med temi aktivnostmi, bi lahko bistveno bolj učinkovito uporabljali razpoložljiva sredstva.

### Regionalna platforma za pripravo CPS Julijske Alpe

Regionalna platforma za pripravo Celostne prometne strategije območja Julijskih Alp je bila ustanovljena s strani projektne partnerja PRC v pričetku projekta. Združevala je različne

deležnike, od predstavnikov občin v območju (Bled, Bohinj, Bovec, Brda, Cerčno, Gorje, Idrija, Jesenice, Kanal ob Soči, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin and Žirovnica), predstavnikov ključnih organizacij kot so Turizem Bohinj, BSC Kranj, Triglavski narodni Park ter ponudnikov avtobusnih in železniških prevozov. Deležniki so aktivno sodelovali pri vseh ključnih korakih priprave celostne prometne strategije. Tokom trajanja projekta je potekala vrsta komunikacijskih aktivnosti. Te so bile zaradi epidemioloških razmer sicer pogost okrnjene na komunikacijo preko speta. Vseeno je bila organizirana vrsta delavnic in sestankov, ki so omogočali aktivno sodelovanje pri pripravi celostne prometne strategije ter izmenjavo informacij o aktivnostih posameznega deležnika.

Urbanistični inštitut Republike Slovenije pa je nudil strokovno podporo predvsem v dveh ključnih korakih priprave in sicer pri delavnici za pripravo skupne vizije za razvoj prometnega sistema v regiji in delavnici za pripravo nabora ukrepov za akcijski načrt strategije.

Izkušnje z občinskim in regionalnim pristopom k celostnem prometnem načrtovanju so bile obravnavane v okviru raziskave, ki jo je Urbanistični inštitut opravil spomladi 2020. Raziskava je pokazala pomen in potrebo po pristopu k načrtovanju, ki presega občinski nivo, neglede na to ali je obravnavano regionalno območje upravna ali problemska regija, kot je to območje Julijskih Alp. Rezultati raziskave so bili objavljeni v okviru publikacije z naslovom »Cross-border transport and mobility in the EU«, ki je nastala v okviru projekta.

Z zaključkom priprave CPS Julijske Alpe se pričinja novo zahtevno obdobje sodelovanja deležnikov. Zaključil se je projekt, ki je spodbudil sodelovanje pri pripravi, deležnike pa čaka še izvajanje strategije. Za to so predvidena redna letna srečanja, kjer bo opravljen pregled izvedenih aktivnosti, potekali pa bodo tudi pogovori o izvajanju aktivnosti v naslednjem obdobju. Ta faza stalnega sodelovanja predstavlja poseben izziv že na podlagi izkušenj na nivoju občin. Zato ji bo na zahtevnejšem regionalnem nivoju potrebno nameniti še več pozornosti.

## **Regionalna platforma obalnih občin**

Koordinacija regionalne platforme obalnih občin je bila v okviru projekta predvidena od pomladi 2020. Združevala bi slovenske obalne občine Ankaran, Koper, Izola in Piran, po potrebi pa bi bila k sodelovanju povabljeni tudi zaledna občina Hrpelje-Kozina.

V okviru projekta je potekala vrsta srečanj, ki so skušala najti načine za sodelovanje. Prva pobuda je predvidevala sodelovanje občin pri pripravi prijave na razpis za financiranje v okviru finančnega mehanizma ELENA, ki ga je koordiniralo podjetje GOLEA, Urbanistični inštitut Republike Slovenije pa je nudil strokovno podporo in koordinacijo pri razvoju ukrepov. Pobuda se je izkazovala kot obetavna, saj so občine pričele z razvojem podobnih ali skupnih rešitev na področju mobilnosti, kot so povezovalne kolesarske steze, skupni sistemi za izposajo koles, storitve javnega prevoza v navezavi s kolesarskimi produkti itd. Priprava prijave je nazadnje bila ustavljena, saj ni bilo mogoče zagotoviti državnega sofinanciranja za predvidene ukrepe.

Drugi poskus sodelovanja obalnih občin v okviru projekta je potekal na podlagi preteklih sodelovanj na področju trajnostne mobilnosti, kjer se je izkazal interes za skupno delo občin na področju zagotavljanja boljših storitev javnega prometa in naslavljanja izzivov parkiranja, predvsem v času poletne sezone.

Urbanistični inštitut Republike Slovenije je januarja 2020 organiziral posvet o pristopih k urejanju parkiranja, ki je med predstavniki obalnih občin spodbudil dodatno zanimanje za sodelovanje. V naslednjih mesecih je potekalo več pripravljanih in koordinacijskih srečanj s ključnimi deležniki. Delavnica za vzpostavitev sodelovanja je bila zaradi epidemioloških ukrepov večkrat prestavljena. Zadnji poskus izvedbe je bil organiziran oktobra 2021, a je bil nekaj dni pred dogodkom zaradi poslabšanja razmer in bolezni udeležencev odpovedan.

Sodelovanje v okviru te platforme je bilo zaradi epidemioloških razmer in manj formalno zastavljenih ciljev zahtevnejše. Vseeno so bili odzivi deležnikov večinoma pozitivni in izkazuje se, da bi se z bolj jasno določenimi izzivi in nekoliko večjo formalizacijo sodelovanja, lahko tako sodelovanje v prihodnje nadaljevalo.

## Zaključki

Pristop z naslavljanjem specifičnih izzivov za sodelovanje na regionalnem področju se izkazuje kot primeren, saj spodbuja deležnike k sodelovanju pri skupnem iskanju rešitev za izzive. Vseeno pa predstavljajo neformalne oblike sodelovanja deležnikov, kot so platforme, pogosto premalo motivacije za aktivno delo in vzdrževanje aktivnosti skozi večletno obdobje.

Za dobro delovanje podobnih platform bi bilo potrebno zagotoviti sredstva za dolgoročno delovanje in podeliti vloge pri koordinaciji partnerjev in za organizacijo srečanj. Kdo bi to vlogo lahko izvajal v Sloveniji ni povsem jasno. V nekaterih območjih bi jo lahko prevzele regionalne razvojne agencije, ki pa bi za to morale pridobiti sredstva in zagotoviti kadre s specifičnimi znanji.

Mogoče se rešitev za te izzive najde v prihodnjih letih, saj je v Sloveniji v pripravi Zakon o celostnem prometnem načrtovanju, ki predvideva pripravo regionalnih celostnih prometnih strategij. Te strategije bodo rabile skrbnika, ki bo deloval na regionalnem nivoju in bi lahko prevzel tudi vlogo koordinatorja aktivnosti, ki se načrtujejo in izvajajo na lokalnem nivoju.

Vsekakor pa bodo izkušnje, pridobljene v okviru projekta CrossMoby koristile pri razvoju sistema celostnega prometnega načrtovanja na regionalnem nivoju v prihodnje.

## Report in italiano

### Introduzione

Il progetto CROSSMOBY ha contribuito a migliorare l'efficienza della pianificazione della mobilità sostenibile fornendo collegamenti di trasporto pubblico transfrontalieri e utilizzando un approccio basato su una forte cooperazione istituzionale. Si è quindi cercato di ottenere miglioramenti concreti per gli abitanti dell'area di Programma, anche in termini di riduzione delle emissioni dei trasporti. Le principali attività del progetto sono state, oltre alla creazione di nuovi servizi di trasporto transfrontaliero, anche il miglioramento delle pratiche di pianificazione della mobilità in tutta la regione. I cambiamenti significativi previsti vengono dimostrati attraverso i risultati della sperimentazione del ristabilito collegamento ferroviario per i passeggeri, i servizi di supporto e un nuovo approccio alla pianificazione della mobilità basato sulla metodologia esistente per la preparazione di strategie integrate di trasporto.

### Scopo dell'attività

L'esperienza passata con la pianificazione integrata del traffico in Slovenia si è concentrata sul lavoro delle comunità locali (Comuni), che hanno un chiaro ruolo amministrativo e di gestione nella pianificazione territoriale e del traffico. L'esperienza di apprendimento di nuove modalità di pianificazione è avvenuta tra il 2015 e il 2017, quando si è svolta un'importante grande gara del Ministero delle Infrastrutture, nell'ambito della quale oltre 80 comuni su 213 hanno predisposto le loro prime Strategie di Trasporto Integrato.

Tuttavia, le prime esperienze hanno mostrato anche le prime sfide poste dalla pianificazione a questo livello. Molti pianificatori, soprattutto nei Comuni più piccoli, hanno rilevato che la maggior parte dei flussi di traffico impegnativi non ha origine o destinazione nel comune in questione. L'efficacia delle misure previste dal PUMS comunale è stata pertanto limitata.

Emersero, di conseguenza, iniziative di integrazione intercomunale nella pianificazione dei trasporti e di predisposizione di PUMS regionali.

Il tutto ha rappresentato una sfida per i pianificatori, poiché in Slovenia non ci sono regioni o province che abbiano la responsabilità formale sulla pianificazione e sull'attuazione delle attività. Un'ulteriore sfida è rappresentata dalle aree di confine, dove negli ultimi anni sono aumentati anche i flussi di traffico transfrontaliero per la mobilità quotidiana dei residenti. Poiché la cooperazione formale dei comuni e di altre parti interessate è così impegnativa, diverse forme di cooperazione sono state testate all'interno del progetto. Abbiamo proposto la creazione di piattaforme che consentano la partecipazione e la comunicazione degli stakeholder nello sviluppo di progetti comuni e nella pianificazione della mobilità. Incontrandosi e scambiandosi regolarmente informazioni sulle attività pianificate, sui progetti in cui sono coinvolti gli stakeholder e trovando sinergie tra queste attività, le risorse disponibili potrebbero essere utilizzate in modo molto più efficiente.

## **Piattaforma regionale per la preparazione del PUMS riguardante le Alpi Giulie**

La piattaforma regionale per la preparazione della Strategia Integrata di Trasporto delle Alpi Giulie è stata istituita dal partner PRC all'inizio del progetto. Ha riunito varie parti interessate, da rappresentanti dei Comuni della zona (Bled, Bohinj, Plezzo, Brda, Circhina, Gorje, Idria, Jesenice, Canale d'Isonzo, Caporetto, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmino e Žirovnica), rappresentanti di organizzazioni chiave come Turizem Bohinj, BSC Kranj, Parco nazionale del Triglav e fornitori di servizi di autobus e treni. Le parti interessate hanno partecipato attivamente a tutte le fasi chiave della preparazione della strategia di trasporto integrato. Durante il progetto si sono svolte una serie di attività di comunicazione. A causa della situazione epidemiologica, queste sono state spesso ridotte alla comunicazione via Internet. Ciononostante, sono stati organizzati una serie di laboratori e incontri, che hanno consentito la partecipazione attiva all'elaborazione di una strategia di trasporto integrato e lo scambio di informazioni sulle attività dei singoli responsabili.

L'Istituto Urbano della Repubblica di Slovenia (UIRS) ha fornito il supporto di esperti in due fasi fondamentali di preparazione, vale a dire un seminario per la preparazione di una visione comune per lo sviluppo del sistema di trasporto nella regione e uno per la preparazione di una serie di misure per il piano d'azione strategico.

L'esperienza con l'approccio comunale e regionale alla pianificazione integrata dei trasporti è stata discussa nell'ambito di un'indagine condotta dall'Istituto Urbano nella primavera del 2020. La ricerca ha evidenziato l'importanza e la necessità di un approccio alla pianificazione che vada oltre il livello comunale, indipendentemente dal fatto che l'area regionale in questione sia una regione amministrativa o problematica, come la regione delle Alpi Giulie. I risultati della ricerca sono stati pubblicati nell'ambito della pubblicazione intitolata "Trasporto transfrontaliero e mobilità nell'UE", realizzata nell'ambito del progetto.

Con il completamento della preparazione del PUMS riguardante le Alpi Giulie, inizia un nuovo impegnativo periodo di cooperazione tra le parti interessate. Il progetto, durante la cui preparazione è stata incoraggiata la cooperazione, è stato completato e le parti interessate sono quindi concentrate sull'attuazione della strategia. A tal proposito sono previsti incontri annuali regolari, durante i quali sarà illustrata una panoramica delle attività implementate e si terranno colloqui sull'attuazione delle attività successive. Questa fase di cooperazione permanente rappresenta una sfida speciale basata sull'esperienza a livello comunale. Pertanto, avrà bisogno di ancora più attenzione ad un livello regionale più esigente.

## **Piattaforma regionale dei Comuni costieri**

Il coordinamento della piattaforma regionale dei comuni costieri è previsto nell'ambito del progetto dalla primavera del 2020. Unirebbe i comuni costieri sloveni di Ancarano, Capodistria,

Isola e Pirano e, se necessario, potrebbe essere invitato a partecipare anche il Comune dell'entroterra di Erpelle-Cosina.

Nell'ambito del progetto, si sono tenuti una serie di incontri per trovare il modo di lavorare insieme. La prima iniziativa prevedeva la partecipazione dei comuni alla preparazione delle domande di finanziamento nell'ambito del meccanismo finanziario ELENA, coordinato da GOLEA; l'Istituto Urbano della Repubblica di Slovenia ha fornito supporto professionale e coordinamento nello sviluppo delle misure. L'iniziativa si è rivelata promettente, poiché i Comuni hanno iniziato a sviluppare soluzioni di mobilità simili o comuni, come il collegamento di piste ciclabili, sistemi comuni di noleggio di biciclette, servizi di trasporto pubblico relativi ai prodotti per la bicicletta, ecc. La preparazione della domanda è stata infine interrotta, in quanto non è stato possibile fornire il cofinanziamento statale per le misure previste.

Il secondo tentativo di coinvolgere i Comuni costieri nel progetto si è basato sulla cooperazione passata nel campo della mobilità sostenibile, dove è stato mostrato interesse per il lavoro congiunto dei Comuni nel fornire migliori servizi di trasporto pubblico e affrontare le sfide dei parcheggi, soprattutto durante la stagione estiva.

Nel gennaio 2020, l'Istituto Urbano della Repubblica di Slovenia ha organizzato una conferenza sugli approcci alla gestione dei parcheggi, che ha stimolato un ulteriore interesse nella cooperazione tra i rappresentanti dei Comuni costieri. Nei mesi successivi si sono svolti numerosi incontri preparatori e di coordinamento con le principali parti interessate. Il laboratorio per stabilire la cooperazione è stato più volte posticipato a causa della situazione epidemiologica. L'ultimo tentativo di attuazione è stato organizzato nell'ottobre 2021, ma è stato annullato pochi giorni prima dell'evento a causa del deterioramento delle condizioni pandemiche e della condizione di malattia di alcuni partecipanti.

La cooperazione all'interno della piattaforma è stata quindi resa impegnativa, in primis dalla situazione epidemiologica e dagli obiettivi fissati in modo non approfondito. Tuttavia, le risposte delle parti interessate sono state ampiamente positive e risulta evidente che con sfide più chiare e una formalizzazione leggermente maggiore della cooperazione, tale cooperazione in futuro potrebbe essere portata avanti.

## Conclusioni

Un approccio che affronti le sfide specifiche per la cooperazione nel campo regionale si sta rivelando appropriato, poiché incoraggia le parti interessate a lavorare insieme per trovare soluzioni alle sfide. Tuttavia, le modalità informali di partecipazione delle parti interessate, come le piattaforme, spesso non incoraggiano un'adeguata motivazione a lavorare attivamente e a mantenere le attività su un periodo pluriennale.



Affinché piattaforme simili funzionino bene, dovrebbero essere concessi finanziamenti per operazioni a lungo termine e dovrebbero essere assegnati ruoli precisi ai partner di coordinamento e all'organizzazione delle riunioni. Non è del tutto chiaro chi potrebbe svolgere questo ruolo in Slovenia. In alcune aree l'attività potrebbe essere rilevata da agenzie di sviluppo regionale, che dovrebbero raccogliere fondi e fornire personale con competenze specifiche.

Forse una soluzione a queste sfide sarà trovata nei prossimi anni, poiché la Slovenia sta preparando una legge sulla pianificazione integrata dei trasporti, che prevede la preparazione di strategie regionali integrate di trasporto. Queste strategie richiederanno un fiduciario che lavorerà a livello regionale e potrebbe anche assumere il ruolo di coordinatore delle attività pianificate e realizzate a livello locale.

In ogni caso, l'esperienza maturata attraverso il progetto CROSSMOBY sarà utile in futuro per l'ulteriore sviluppo del sistema integrato di pianificazione dei trasporti a livello regionale.