

Interreg



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



CROSSMOBY

O.3.5.1 - Report su quadro di riferimento strategico transfrontaliero

O.3.5.1 - Poročilo o čezmejni 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. 3

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

Datum: 25. 02. 2022



Università
Ca' Foscari
Venezia
Dipartimento
di Management



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 km² 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.



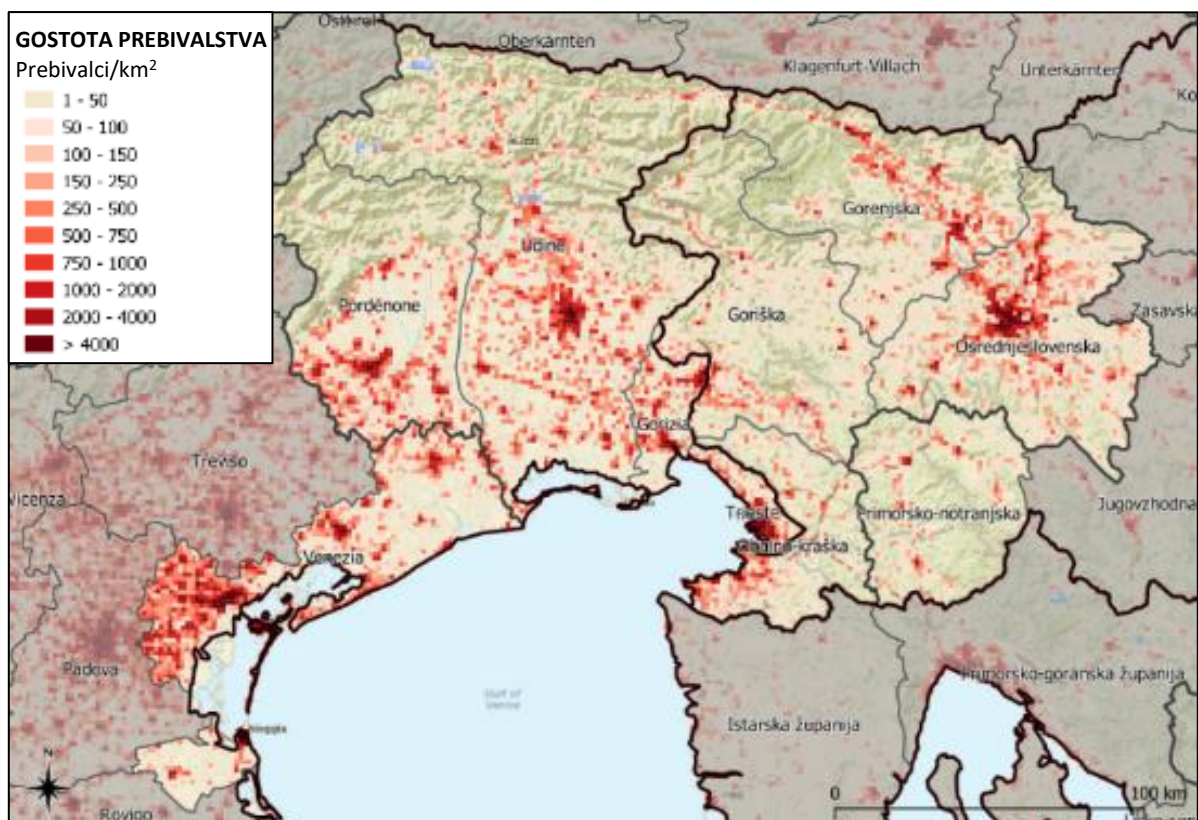
Slika 1 – Programsko območje čezmejnega sodelovanja Italija–Slovenija 2014–2020

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] ¹
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

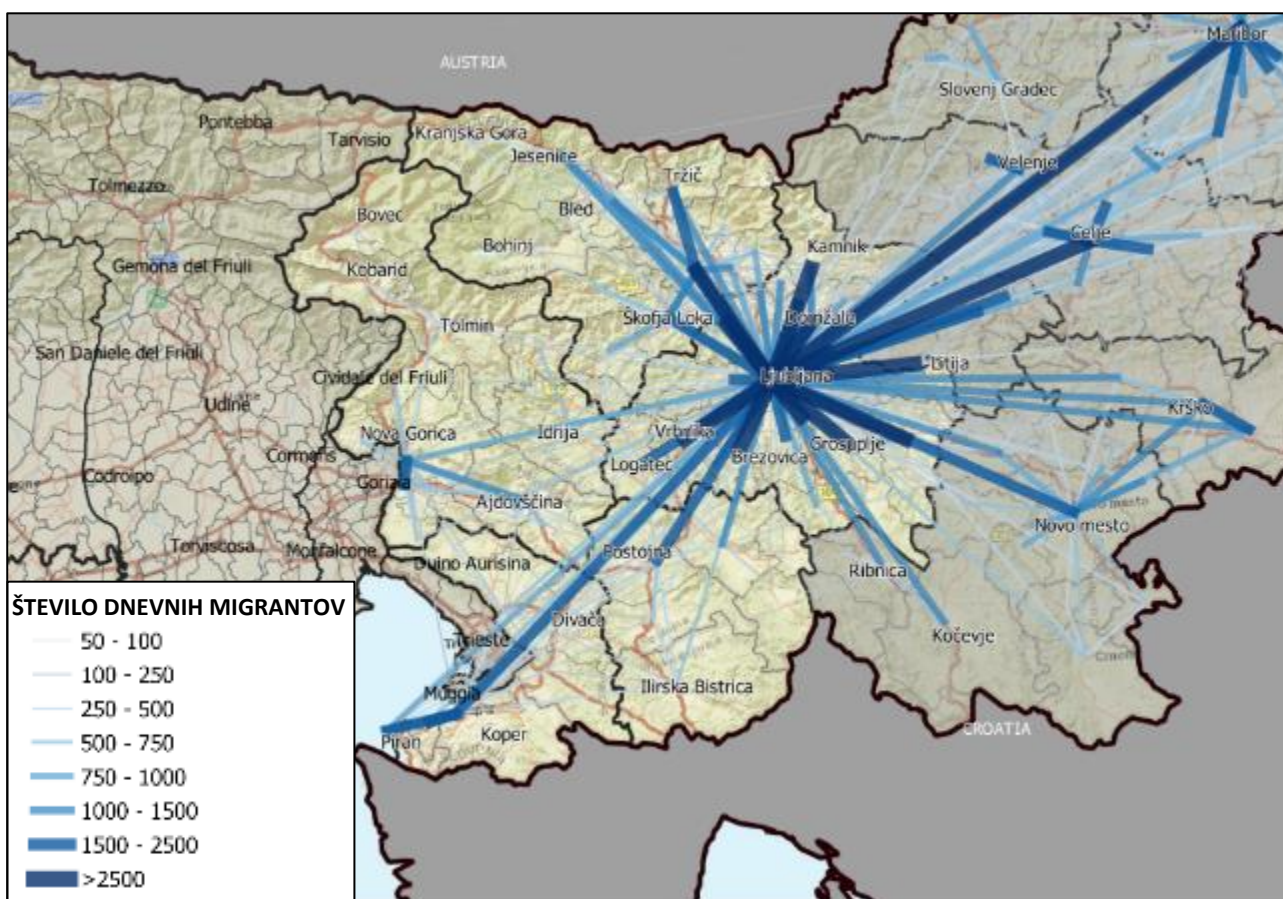
Poleg tega je treba v tem primeru upoštevati tudi visoko heterogenost območij v smislu geografskih lastnosti in gostote poseljenosti analiziranega območja (gl. Slika 2).



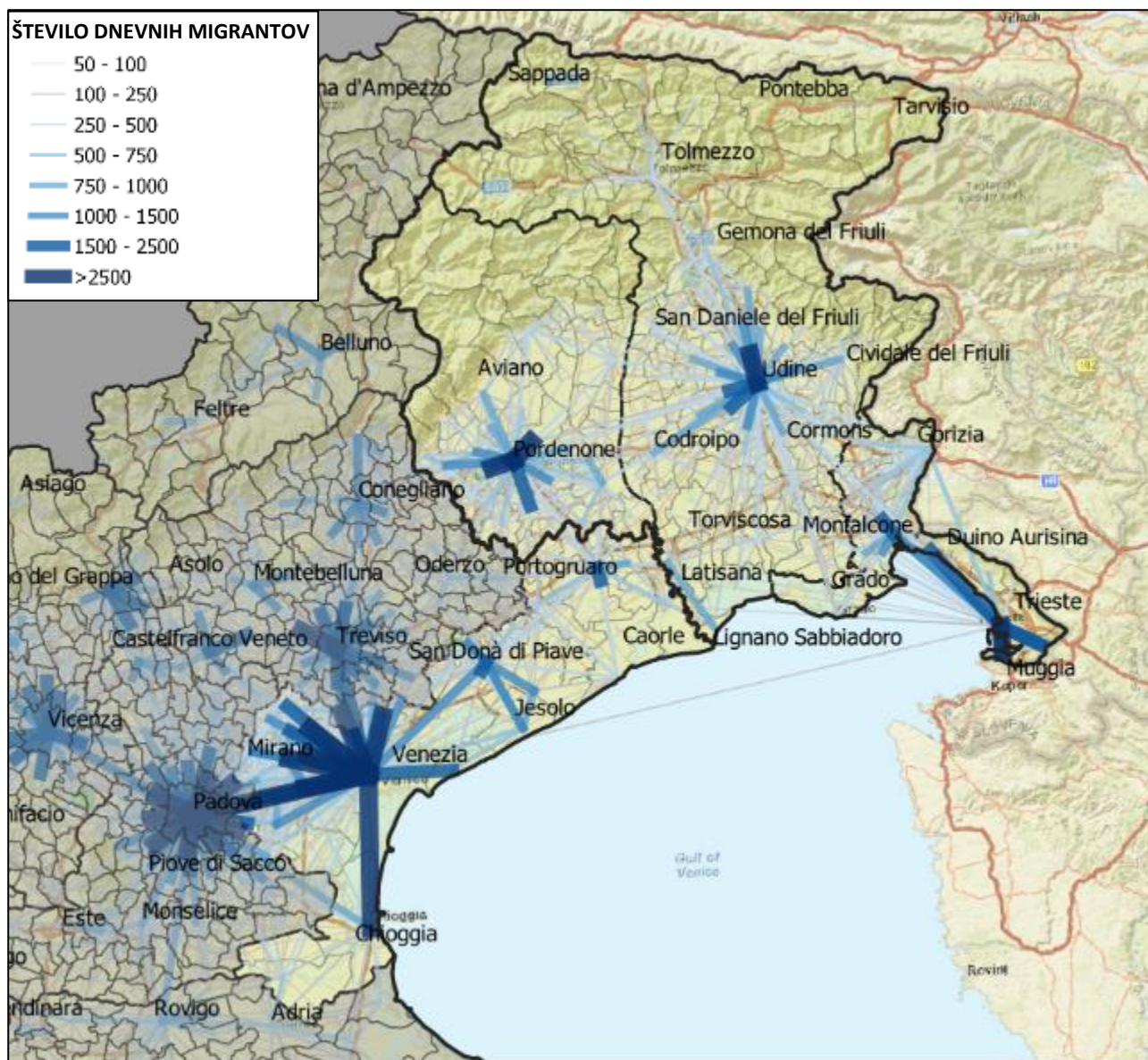
Slika 2 – Porazdelitev gostote poseljenosti na Programskem območju Italija–Slovenija. Vir: ISTAT, SURS, EUROSTAT.

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. Kar zadeva podatke po povpraševanju, enega izmed ključnih virov informacij predstavljajo raziskave, ki se na državni ravni izvajajo preko vprašalnikov (npr. redni ali stalni popisi prebivalstva), ki omogočajo celovit pregled nad dnevnimi migranti, ki se na pot odpravljajo zaradi izobraževanja ali delovnih aktivnosti.



Slika 3 – Glavne smeri povpraševanja po transportu dnevnih migrantov med slovenskimi občinami. Vir: Obdelava podatkov SURS (podatkovna baza SiStat).

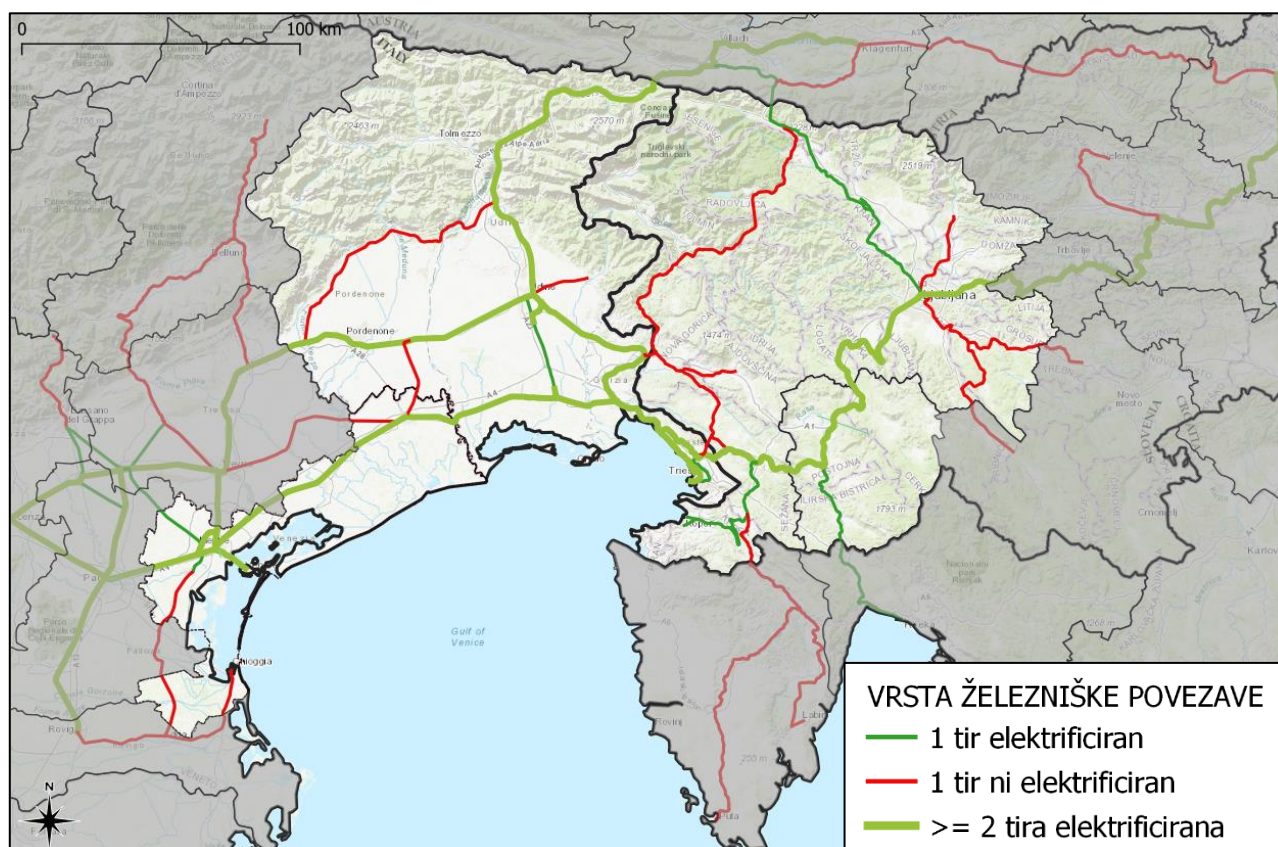


Slika 4 – Glavne smeri povpraševanja po transportu dnevnikih migrantov med italijanskimi občinami v času jutranje prometne konice. Vir: obdelava podatkov popisa prebivalstva ISTAT 2011.

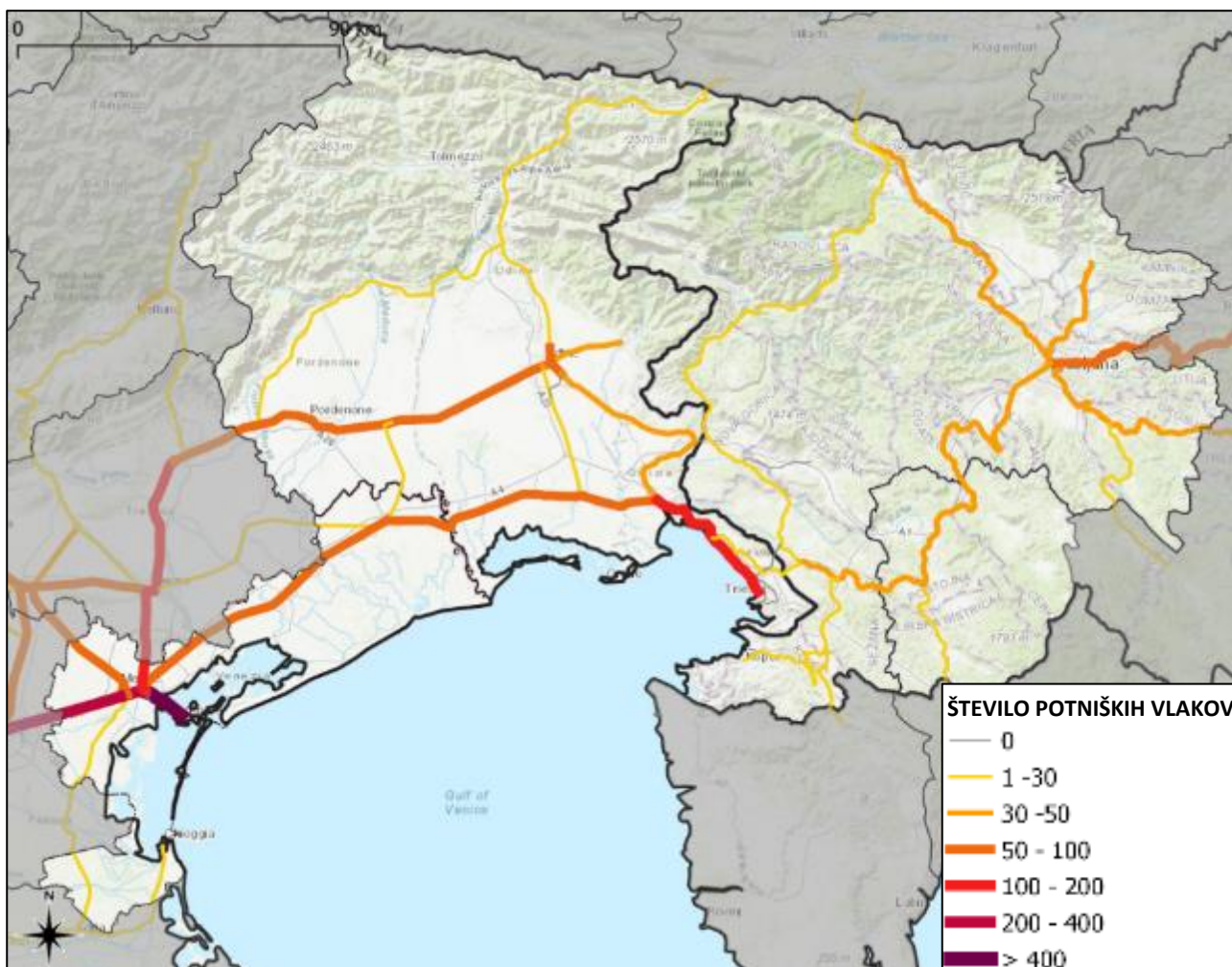
V ta namen Slika 3 in Slika 4 prikazujeta rezultate izvedenih analiz italijanske oz. slovenske podatkovne baze. Ponujene ponazoritve omogočajo opredeljevanje glavnih privlačevalcev ter različnih stopenj povpraševanja na različnih delih čezmejnega območja. Ob tem je treba poudariti, da so za glavni središči, Benetke/Venezia in Ljubljana, značilne občutne povezave med Izhodiščem–Ciljem in zaledjem, ki segajo preko čezmejnega italijansko-slovenskega območja. Pomembnejši poli v bližini državne meje so tudi območje Trsta/Trieste, Kopra in Gorice/Gorizia–Nove Gorice. Razpoložljivi viri podatkov (ki so sicer dokaj omejeni v smislu stopnje podrobnosti) sicer kažejo na nizko stopnjo čezmejnega dnevnega migrantstva v smislu skupne odstotne vrednosti.

Vseeno pa je treba onkraj specifične stopnje posodobljenosti in podrobnosti teh podatkov opozoriti tudi na dejstvo, da se podatki, pridobljeni s popisom, navezujejo le na specifični vidik mobilnosti dnevnih migrantov, manjkajo pa informacije o drugih relevantnih oblikah potovanj, tudi priložnostnih, opravljenih z drugačnimi nameni (npr. poslovna srečanja, nakupovanja, obiski, turizem itd.), ki seveda predstavljajo občuten del skupnega povpraševanja po transportnih storitvah. Za boljšo pokritost vseh teh različnih vidikov nam je danes na voljo opazna in inovativna priložnost (ki si zasluži poglobljene obravnave), ki nam jo nudi uporaba podatkov, pridobljenih iz omrežja mobilne telefonije. V ta namen navajamo izkušnjo, ki jo je v teh letih pridobila uprava Dežele Furlanije - Julijske krajine in ki je omogočila tudi pripravo poročila, namenjenega dinamiki čezmejne mobilnosti.

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 5), ki zajema koridorje, ki so priznani tudi na ravni Evropske unije (kot koridorji mreže TEN-T core).



Slika 5 – Omrežje železniških povezav na programskem območju Italija–Slovenija



Slika 6 – Pretok potniških vlakov na omrežju železniških povezav na programskem območju Italija–Slovenija

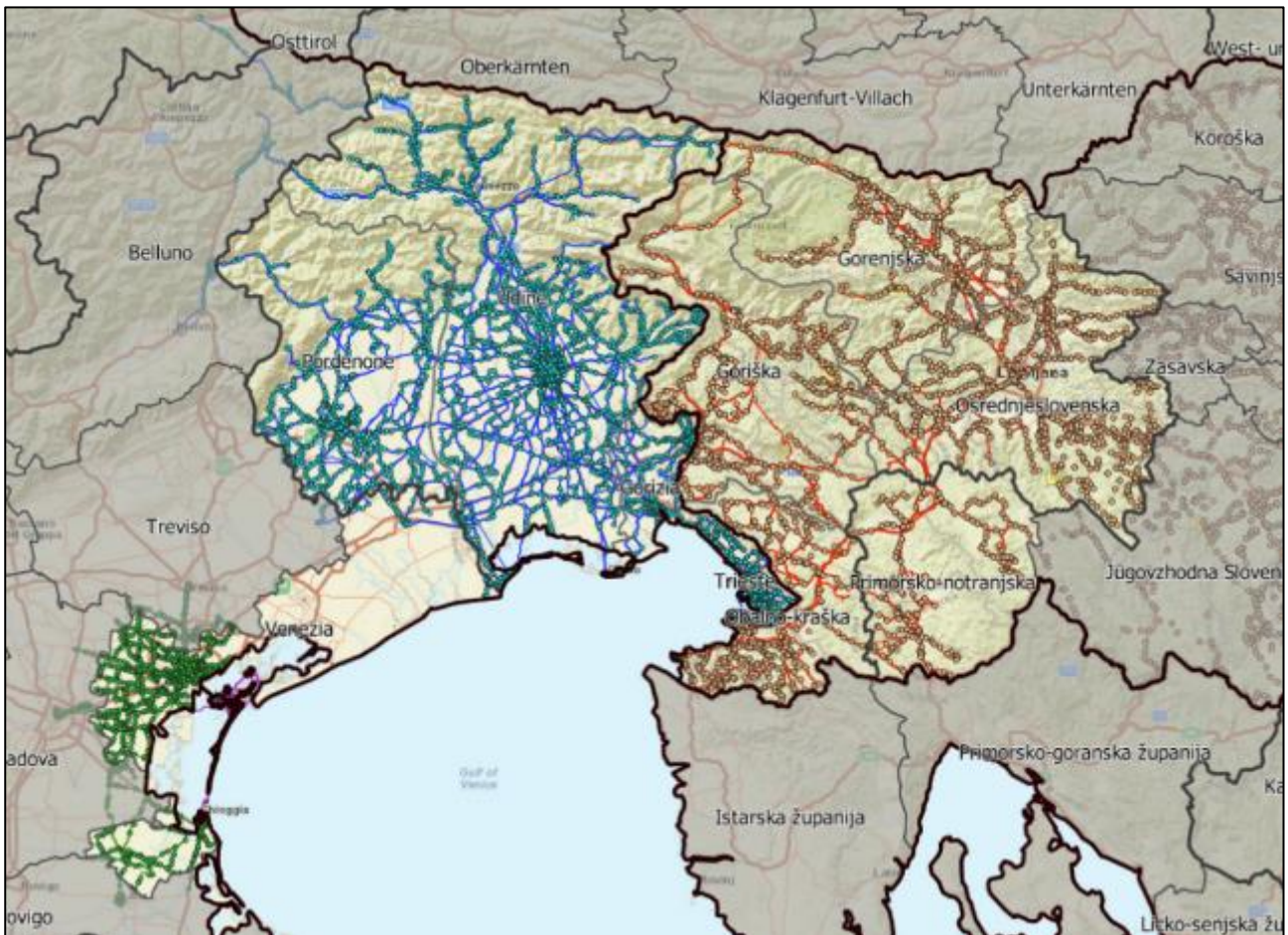
Vseeno pa je uporaba železniških povezav za zagotavljanje čezmejnega potniškega prevoza in občasno tudi prevoza v bližini meje v določenih primerih izredno omejena. Le preko železniškega pilotnega projekta CROSSMOBY je bilo pravzaprav mogoče zapolniti obstoječo vrzel na liniji Trst/Trieste–Ljubljana, medtem ko na povezavi Gorica/Gorizia–Nova Gorica potniški vlaki trenutno ne vozijo. Ta situacija je, kot želimo poudariti, dokaj različna od števila konvergentnih storitev na vozliščih v Benetkah/Venezia (zlasti v tem primeru), Trstu/Trieste in v manjši meri v Ljubljani ter v Vidmu/Udine.

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 7 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.

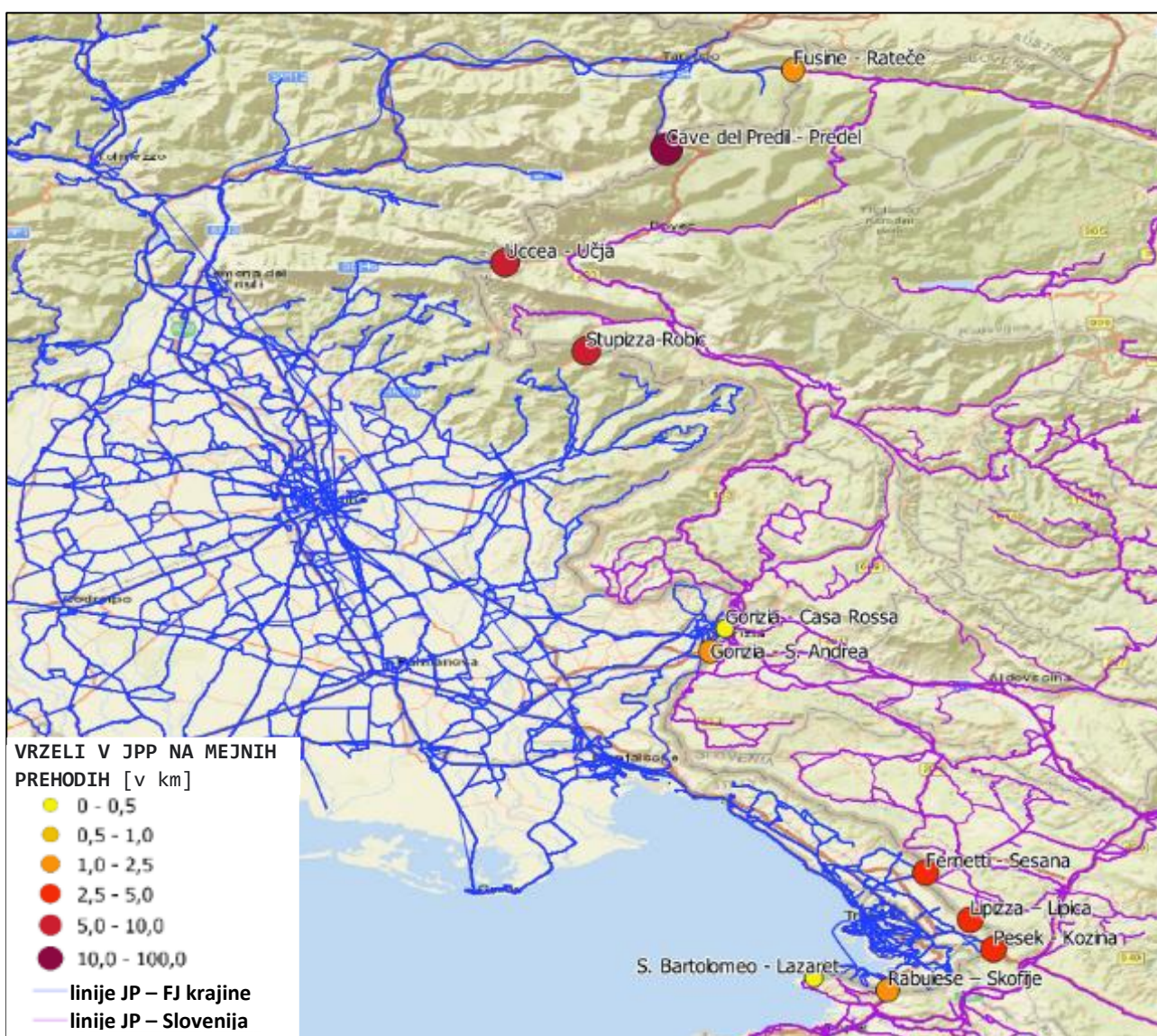


Slika 7 – Podatkovne baze GTFS, ki zagotavljajo informacije o storitvah javnega prevoza na programskem območju Italija-Slovenija

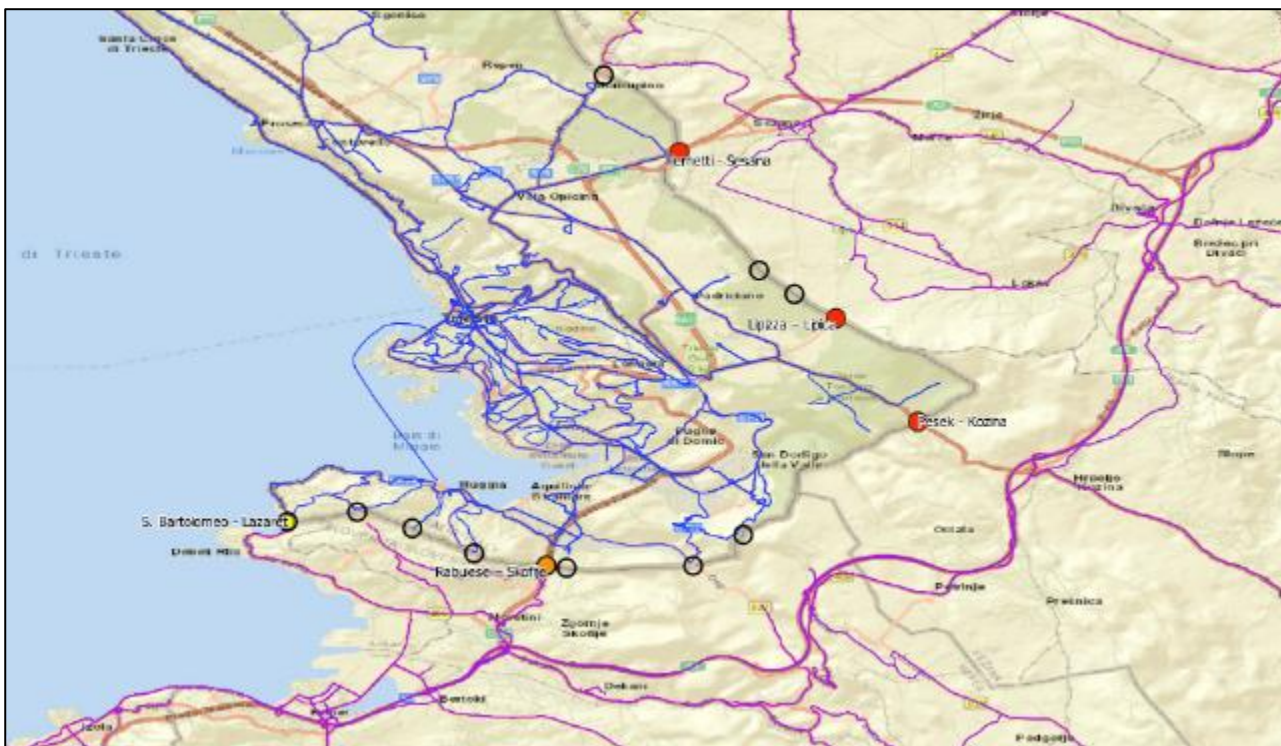
Ob tem je treba poudariti, da v trenutnih razmerah, razen pri omejenem številu izjem (npr. mednarodna mestna linija, ki Gorico/Gorizia povezuje z Novo Gorico, in slovenska linija, ki poteka po 2 km italijanskega območja, ne da bi se ob tem ustavljala na vmesnih postajališčih, da doseže območje Podsabotina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

Natančneje, Slika 8 in 9 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 8 – Pregleden prikaz pomembnejših mejnih prehodov, navedenih v Načrtu javnega prevoza Dežele Furlanije - Julijske krajine.



Slika 9 – Podroben prikaz vrzeli med storitvami čezmejnega lokalnega javnega prevoza na območju Trsta.

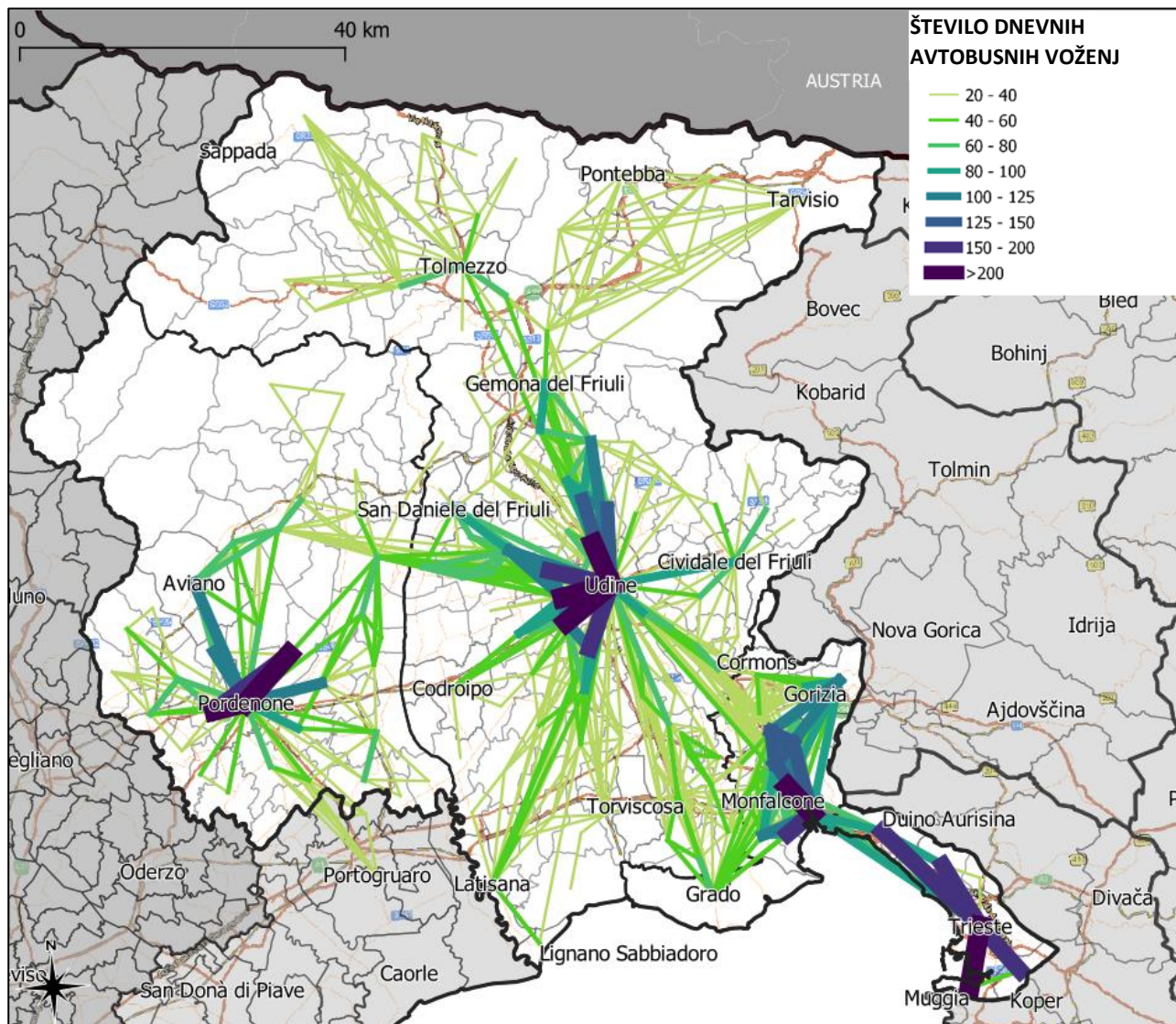
Za bolj poglobljen vpogled nad stopnjo povezljivosti in dostopnosti, ki jo zagotavlja javni prevoz, je treba ovrednotiti in prikazati dejansko število storitev. V ta namen je treba poudariti tudi, da višje število storitev ne zagotavlja le večjih transportnih zmogljivosti, temveč predstavlja tudi ključno lastnost ravni določene storitve, kot jo dojema uporabnik.

Pri predstavitvi skupnega števila storitev znotraj regije je mogoče zaznati veliko raznolikost v številu storitev, ki gre od visoke frekvence, značilne za storitve glavnih mestnih središč, do izrazito manjših frekvenc, ki so značilne za storitve na ruralnih/hribovitih predelih, kjer je povpraševanje manjše (njihovo število je močno omejeno zlasti v času izven prometnih konic).

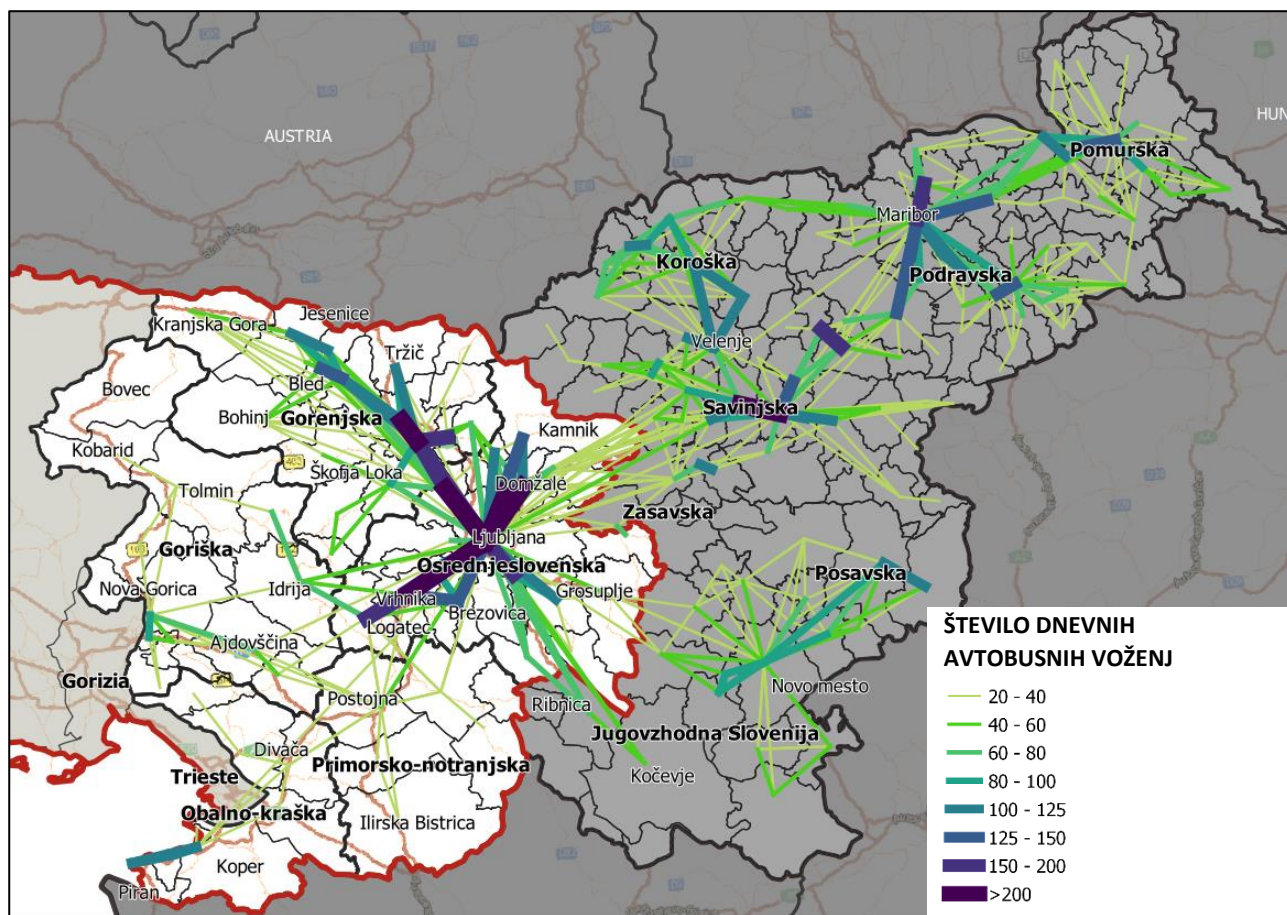
V tem smislu je treba v okviru obsežne analize posebno pozornost nameniti povezavam med različnimi občinami. V zvezi s tem Slika 10 predstavlja povzetek števila dnevni avtobusnih povezav med različnimi občinami v deželi Furlaniji - Julijski krajini (seštejemo dve nasprotni smeri, ki povezujeta vsak par občin).

Tudi ta predstavitev in analiza seveda poudarja glavno vlogo povezav iz/do glavnih središč, pričenši s Trstom/Trieste in Vidmom/Udine. S predstavitve je razvidna tudi relevantna povezljivost z zaledjem.

Opozoriti je treba tudi na nasprotje med velikim številom storitev ob državni meji na tržaško-goriškem območju ter pomanjkanjem čezmejne povezljivosti tudi zaradi vrzeli, opisanih na prejšnjih straneh in v razpoložljivih podatkih, čeprav te razlike niso le posledica »mejnega učinka«, temveč tudi heterogenosti geomorfoloških in urbanizacijskih značilnosti, ki jih je mogoče najti, če se z obalnega območja pomaknemo na Kras.



Slika 10 – Tematska ponazoritev števila dnevni javnih prometnih povezav med različnimi občinami v deželi Furlaniji - Julijski krajini.



Slika 11 – Tematska ponazoritev števila dnevnih javnih prometnih povezav med različnimi občinami v Sloveniji.

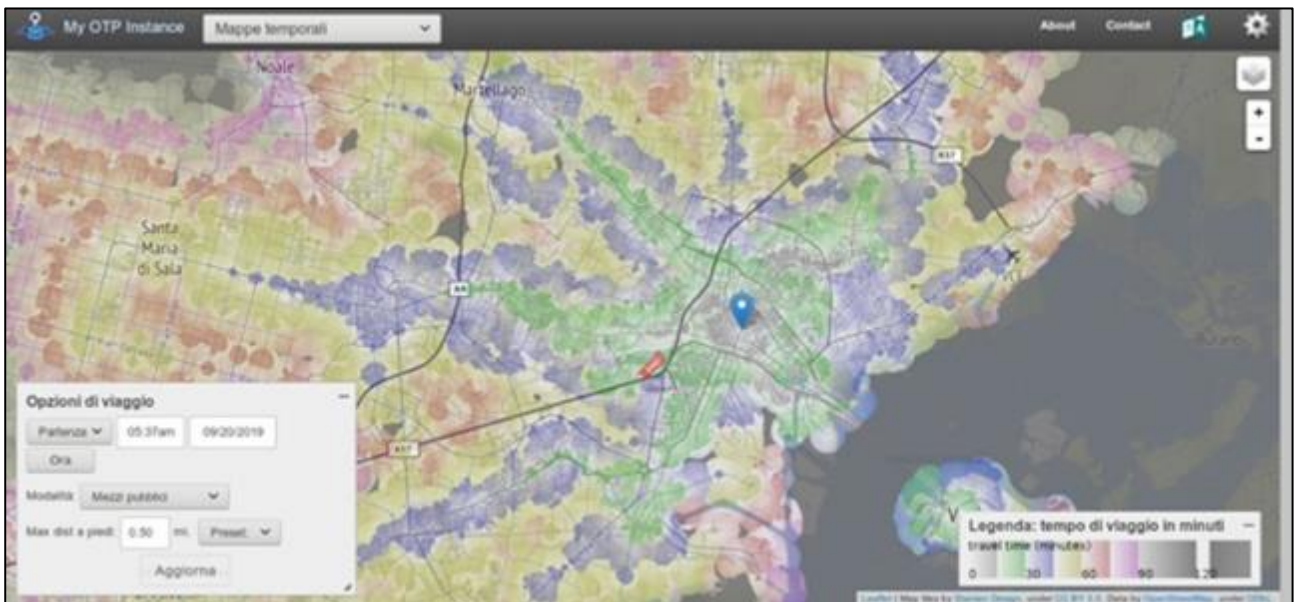
Opazne razlike je, na splošno, mogoče opaziti tudi v primeru ruralnih in hribovitih območij znotraj same Dežele Furlanije - Julijske krajine. Te razlike so še posebej vezane tudi na pripadajoče razlike med povpraševanjem na različnih območjih. Jasno je namreč, da je na območjih z nizkim povpraševanjem še posebej težko zagotoviti vsaj delno ekonomsko vzdržnost storitev. Po drugi strani pa potreba po zagotavljanju dostopnosti spodbuja iskanje ekonomsko ugodne rešitve oziroma poudarja družbeni značaj potrebe po zagotavljanju alternative rešitve odvisnosti od avtomobila tudi za oddaljena območja.

Podobne pripombe je treba podati tudi glede slovenskega konteksta, kjer je mogoče ugotoviti občutno večje število povezav v zvezi z Ljubljano. Bližje italijansko-slovenski meji poteka ustrezno število storitev na obalnem območju, predvsem med Koperom in Piranom. Poleg tega, čeprav so zanj značilne nižje vrednosti, je določeno število povezav povezano z relacijo Nova Gorica s Šempetrom-Vrtojbo in Ajdovščino.

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 12 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 12 – Primer zemljevida s ponazoritvami izohron.

Preizkušene so bile tudi druge in bolj poglobljene vrste analiz, ki omogočajo oceno možnosti za izvedbo potovanja iz vozlišča na druge destinacije z vrnitvijo v istem dnevu (s priročnimi pragovi), s čimer se prikaže možnost, povezana z uporaba podatkov GTFS in OpenStreetMap.