

# 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

Predstavitev regionalnih platform v Sloveniji

Sottotitolo in lingua italiana

Versione / Verzija: N./Št. 1

Autore / Avtor: Luka Mladenovič

Data / Datum: Februar 2022



Università  
Ca' Foscari  
Venezia  
Dipartimento  
di Management



## 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 Ankarán, Koper, Izola in Piran, po potrebi pa bi bila k sodelovanju povabljená 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 izposojó 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 cercato di contribuire a migliorare l'efficienza della pianificazione della mobilità sostenibile e di fornire collegamenti di trasporto pubblico transfrontalieri utilizzando un approccio basato su una forte cooperazione istituzionale. Si è quindi cercato di ottenere miglioramenti concreti per gli abitanti dell'area del 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 saranno dimostrati attraverso la 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 presto scoperto 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. Iniziarono presto ad emergere iniziative di integrazione intercomunale nella pianificazione dei trasporti e di predisposizione di PUMS regionali.

Questa è stata una sfida tra pianificatori, poiché in Slovenia non ci sono regioni o province che abbiano la responsabilità formale della pianificazione e dell'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, abbiamo testato diverse forme di cooperazione 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 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 le 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 ancora in attesa dell'attuazione della strategia. Per questo 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 a 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, e 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 di misure epidemiologiche. 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 e della malattia dei partecipanti.

La cooperazione all'interno di questa piattaforma è stata più impegnativa a causa della situazione epidemiologica e degli obiettivi fissati in modo meno formale. Tuttavia, le risposte delle parti interessate sono state ampiamente positive e sembra 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 sul periodo pluriennale.

Affinché piattaforme simili funzionino bene, dovrebbero essere concessi finanziamenti per operazioni a lungo termine e dovrebbero essere assegnati ruoli ai partner di coordinamento e



all'organizzazione delle riunioni. Non è del tutto chiaro chi potrebbe svolgere questo ruolo in Slovenia. In alcune aree, 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 lo sviluppo di un sistema integrato di pianificazione dei trasporti a livello regionale.

# 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

## O.3.10.1 NR.2 PROGETTI PILOTA IMPLEMENTATI PER PIATTAFORMA

## O.3.10.1 N.2 IZVEDENI PILOTNI PROJEKTI PLATFORM

Sottotitolo in lingua italiana

Pilotni projekti slovenskih partnerjev

Versione / Verzija: N./Št. 1

Autore / Avtor: Luka Mladenovič, Simon Koblar

Data / Datum: Februar 2022



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA



Università  
Ca' Foscari  
Venezia  
Dipartimento  
di Management



Posoški razvojni center



Euregio Senza Confini<sup>1</sup>  
Euregio Ohne Grenzen<sup>mbH</sup>  
Carinzia-Friuli Venezia Giulia Veneto  
Kärnten-Friuli Venezia Giulia

## Indice / Kazalo

<b>Poročilo v slovenskem jeziku .....</b>	<b>4</b>
Uvod .....	4
Regionalna platforma za pripravo CPS Julijske Alpe.....	5
Julijske Alpe – čezmejna avtobusna linija.....	5
Spodbujanje trajnostne mobilnosti v Dolini Soče.....	8
Regijska celostna prometna strategija za Julijske Alpe .....	12
Revitalizacija Bohinjske železniške proge .....	14
Regionalna platforma obalnih občin .....	16
Kopalni bus Crossmoby .....	16
Kolo bus Crossmoby .....	17
Ladijski prevozi Crossmoby.....	18
Kras – Brkini bikes.....	19
<b>Report in italiano .....</b>	<b>21</b>
Introduzione .....	21
Piattaforma regionale per la preparazione del PUMS riguardante le Alpi Giulie.....	22
Alpi Giulie – linea di autobus transfrontaliera.....	22
Promozione della mobilità sostenibile nella Valle dell'Isonzo .....	25
Piano regionale della mobilità urbana sostenibile - Alpi Giulie.....	29
Rilancio della linea ferroviaria di Bohinj.....	32
Piattaforma regionale dei comuni costieri.....	34
Navetta spiaggia Crossmoby .....	34
Bici-bus Crossmoby.....	35
Trasporti marittimi Crossmoby.....	36
Bici Carso – Brkini .....	37



## 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.

V okviru projekta je bila izvedenih vrsta različnih pilotnih aktivnosti. Nekatere od njih so bile predvidene že v zgodnji fazi projekta, druge so bile razvite na podlagi analize stanja na področju celostnega prometnega načrtovanja v regiji, ki je bila izvedena v prvem letu projekta.

V okviru delovnega sklopa 3.2 je bila predvidena ustanovitev dveh regionalnih platform za spodbujanje celostnega prometnega načrtovanja. Opis platform je vključen v poročilo O.3.9.1. Regionalne platforme. Vsaka od platform je poleg rednih srečanj bila vključena tudi v izvedbo pilotnih aktivnosti. Za izbor pilotnih aktivnosti so bili predhodno postavljeni kriteriji. Eden ključnih je bil, da aktivnosti podpirajo delovanje železniške povezave med Trstom in Ljubljano za različne ciljne skupine uporabnikov in spodbujajo regionalno povezovanje tako pri načrtovanju, kot pri izvajanju aktivnosti.

## Regionalna platforma za pripravo CPS Julijske Alpe

### Julijske Alpe – čezmejna avtobusna linija

**Lokacija** Julijske Alpe (Slovenija–Italija)

---

#### Na kratko

Posoški razvojni center se je skupaj s Turistično zvezo Gornjega Posočja, Triglavskim narodnim parkom in občinami Bovec, Kobarid in Tolmin lotil izziva vzpostavitve avtobusnih povezav na območju doline Soče. Ta ukrep je bil izbran ob upoštevanju potreb in prejšnjih izkušenj. Rezultat je bil uvedba nove čezmejne avtobusne povezave Bovec–Trbiž–Kranjska Gora, do katere je prišlo v poletni sezoni 2019. Leta 2020 je bila podaljšana od Bovca do Mosta na Soči. Zaradi uspeha te povezave je bila v letu 2021 dodana dodatna čezmejna linija: Tolmin–Kobarid–Čedad.

---

#### Kontekst

Cilj uvedbe obeh čezmejnih prog je bil povečati dostopnost Julijskih Alp (dolina Soče, Kranjska Gora) ter omogočiti povezavo z večjimi središči na italijanski strani (Čedad, Trbiž). Namen je bil optimizirati pretok obiskovalcev in prebivalcev na obmejnem območju. Čezmejna povezava z javnim potniškim prometom je za Julijske Alpe in kraje ob državni meji pomembna tako s turističnega vidika kot tudi z vidika vsakodnevnih potreb prebivalcev. Istočasno zagotavljata čezmejni proggi povezavo slovenskega železniškega omrežja (železniška postaja Most na Soči) z italijanskim železniškim omrežjem (železniška postaja v Trbižu in Čedadu). Pred uvedbo čezmejne proge Bovec–Trbiž–Kranjska Gora je bila na voljo povezava med Bovcem in Trbižem (in naprej s Kranjsko Goro), in sicer enkrat dnevno. Vendar v poletni sezoni to ni zadostovalo za vse obiskovalce.

Pilotna avtobusna linija v okviru projekta je dodala dva odhoda v vsako smer in možnost prevoza koles (prikolica za 15 koles). V tej obliki pred uvedbo pilotne linije ni bila na voljo nobena čezmejna povezava s Čedadom. Po uvedbi pilotne linije v poletni sezoni 2021 je bila večkrat dnevno na voljo povezava med Čedadom in Tolminom ter Kobaridom. Cilj je tudi po zaključku projekta ohraniti čezmejne povezave (vsaj v sezonski obliki).

---

#### V praksi

V prvi fazi pilotne aktivnosti je bila v poletni sezoni 2019 vzpostavljena čezmejna proga Bovec–Trbiž–Kranjska Gora z dvema odhodoma na dan v vsako smer. V poletni sezoni 2020 je bila proga podaljšana do železniške postaje Most na Soči, ista proga je bila ohranjena tudi v sezoni 2021, saj se je izhodišče na železniški postaji Most na Soči izkazalo za zelo uspešno. Prevoz koles na prikolici je bil možen v obeh sezonah. V juliju in avgustu 2020 in 2021 je avtobus na tej proggi vozil vsak dan, z odhodom zjutraj z železniške postaje Most na Soči proti Tolminu, Kobaridu, Bovcu, čez prelaz Predel do železniške

postaje v Trbižu (I) in nato v Kranjsko Goro. Od tam se avtobus vrača v Bovec. Popoldanska povezava s Kranjsko Goro se namesto v Mostu na Soči začne v Bovcu. Zvečer se avtobus vrača iz Kranjske Gore na železniško postajo Most na Soči.

V drugi fazi v poletni sezoni 2021 je bila vzpostavljena še ena čezmejna avtobusna povezava od Kobarida in Tolmina do Čedad na italijanski strani. Čezmejna linija je bila prvič vzpostavljena v poletni sezoni 2021 (julij in avgust), avtobus vozi med Tolminom, Kobaridom, Robičem, Špetrom in Čedadom vsak dan s štirimi odhodi v vsako smer.

---

## Rezultati

V času pilotne aktivnosti je storitev uporabljalo skupno 1.983 potnikov na obeh čezmejnih linijah.

Promocija je potekala preko več komunikacijskih kanalov:

- družbena omrežja in spletne strani (Posoški razvojni center, turizem doline Soče, projekt Crossmoby, avtobusni prevoznik Nomago),
- promocijska gradiva (zloženske),
- tiskovne konference in sporočila za javnost,
- prispevek v lokalnem časopisu Posočje SOČAsnik,
- radijski oglasi.

Osnovne informacije o progi Most na soči ŽP–Bovec–Trbiž–Kranjska Gora:

Obdobje izvajanja: vsak dan od 1. 7. do 31. 8.

Dva odhoda na dan v vsako smer.

Ponudnik storitve: Nomago

Vrsta vozila: 30-sedežni avtobus s prikolico za 15 koles

Število prepeljanih potnikov: med pilotno aktivnostjo skupaj 1.893; 800 (2019), 594 (2020), 499 (2021).

V poletni sezoni 2021 je bil zabeležen upad števila prepeljanih potnikov na tej progi v primerjavi s sezonama 2019 in 2020, kar bi lahko v veliki meri pripisali omejitvam zaradi epidemije covid-19.

V sezoni 2021 je bilo ob upoštevanju števila turistov število prepeljanih potnikov avgusta (331) večje kot v juliju (168), v obeh mesecih je bilo višje tudi število potnikov v smeri Bovec–Kranjska Gora (269) v primerjavi s številom potnikov prepeljanih v nasprotno smer (230).

Med pogosteje uporabljena postajališča na tej progi sodijo: Bovec, železniška postaja Trbiž, Kranjska Gora, Strmec in Log pod Mangartom.

Osnovne informacije o progi Tolmin–Kobarid–Čedad:

Obdobje izvajanja: vsak dan od 1. 7. 2021 do 31. 8. 2021

Ni možnosti za prevoz koles.

Štirje odhodi na dan v vsako smer.

Ponudnik storitve: Nomago

Vrsta vozila: 30-sedežni avtobus

Število prepeljanih potnikov (2021): 90

Cena na vožnjo: po ceniku

Na tej progi je bilo v dolino Soče prepeljanih več potnikov kot iz nje, 59 odstotkov vseh potnikov je bilo prepeljanih na relaciji Čedad–Kobarid. Večina potnikov je storitev uporabila v mesecu avgustu.

---

**Izzivi,  
priložnosti in  
prenosljivost**

V sezonah 2020 in 2021 so na delovanje čezmejnih prog vplivali ukrepi za zaježitev epidemije covid-19. Na uporabo linije so močno vplivale poostrene zahteve za prehod državne meje (dovoljenja, pogoji ipd.), kar se je odražalo v manjšem številu potnikov v letu 2021.

---

**Podrobneje**

[Spletna stran](#) Posoškega razvojnega centra

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)



## Spodbujanje trajnostne mobilnosti v Dolini Soče

**Lokacija** Dolina Soče (Slovenija)

---

### Na kratko

V okviru pilotne aktivnosti Crossmoby so bile uvedene različne pobude, ki spodbujajo trajnostno mobilnost na širšem območju Doline Soče. Ob upoštevanju potreb lokalnega območja in izkušenj iz preteklih let je Posoški razvojni center v okviru projekta CROSSMOBY skupaj s Turizmom Doline Soče, Triglavskim narodnim parkom in občinami Bovec, Kobarid in Tolmin pristopil k celovitemu in celostnemu načrtovanju sezonskih avtobusnih prevozov v dolini Soče. Pilotna aktivnost združuje pobude za umirjanje prometa v alpskih dolinah, izmenične prevoze, demonstracije e-mobilnosti ter kampanjo za ozaveščanje.

---

### Kontekst

Ta pilotna aktivnost je pod eno streho združila prej razdrobljene pobude za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Občini Tolmin in Bovec že imata CPS. Regionalni CPS za Julijske Alpe je bil v letu 2021 v fazi razvoja. Nanašal se je na veliko že obstoječih ukrepov v zvezi s trajnostno mobilnostjo. Cilj te pilotne aktivnosti je bil združiti vse te aktivnosti.

---

### V praksi

#### 1) Uvedba enotnega sistema shuttle bus/hop-on hop-off povezav po dolini Soče.

V juliju 2019 in 2020 je v Dolini Soče v sodelovanju z Občino Tolmin, Triglavskim narodnim parkom in Zavodom za turizem potekal promocijski dan umirjanja prometa v alpskih dolinah z enodneвно zaprtjem doline Tolminke za motorna vozila. Namesto motornega prometa so obiskovalci lahko uporabljali javni prevoz (shuttle bus Tolmin–Javorca). V času Festivala pohodništva v Dolini Soče (september 2019 in september 2020) so bili organizirani posebni avtobusni prevozi do pohodniških izhodiščnih točk po dolini, da bi preprečili prometne zastoje. V poletnih mesecih (julij–avgust) 2020 je bil preizkušen eksperimentalni pristop za sofinanciranje kobariškega hop-on hop-off avtobusa, ki v poletnih mesecih povezuje Kobarid z okoliškimi vasmimi in turističnimi točkami. V poletni sezoni 2021 so bile omenjene aktivnosti nadgrajene v celovit sistem hop-on hop-off in shuttle bus prevozov v treh občinah Doline Soče. Dolina Tolminke je bila leta 2021 vse poletje zaprta za promet, obiskovalcem je bila na voljo avtobusna povezava. Kobariški hop-on hop-off avtobus je bil optimiziran na podlagi izkušenj iz preteklih let. Avtobus je povezoval Breginjski kot in Nadižo, Drežniško planino, Livško planino in planino Kuhinja s Kobaridom. Leta 2021 je bil hop-on hop-off avtobus prvič vzpostavljen tudi v Bovcu, kjer povezuje Bovec z okoliškimi vasmimi, turističnimi znamenitostmi in pohodniškimi izhodišči (Lepena, Mangartsko sedlo). Vsi trije sistemi shuttle bus/hop-on hop-off so bili časovno prilagojeni glede na prihode/odhode avtobusov na čezmejnih linijah Tolmin–Čedad in Most na

Soči–Trbiž–Kranjska Gora.

**2) Drugi del je bil namenjen ozaveščanju o e-mobilnosti. Ciljni skupini sta bili dve: zaposleni v javnem sektorju in prebivalci. V ta namen je Posoški razvojni center izvedel dve aktivnosti:**

**a) E-car sharing:**

Oblikovanje koncepta souporabe avtomobilov za službene namene v javnem sektorju (pilot v Tolminu, z možnostjo širitve na okoliške občine v Dolini Soče). Znotraj koncepta povezujemo zainteresirane institucije, potencialne ponudnike e-vozil in ponudnike storitev polnjenja. V okviru pilota smo najeli VW ID. Tri e-vozila so bila za čas enega leta na voljo za potrebe Posoškega razvojnega centra. Poleg prikaza koncepta souporabe e-vozil smo izvedli tudi preizkus uporabnosti e-vozil in uporabniške izkušnje med vožnjo po hribovitih območjih. Na splošno ponudniki e-vozil na območju Doline Soče ne vidijo gospodarskega interesa prav zaradi posebnosti tega območja (hribovit teren, precejšnja oddaljenost od središč, razpršena in neustrezna polnilna infrastruktura). V poletni sezoni smo podaljšali preizkušanje uporabniške izkušnje in demonstracijo souporabe e-vozil razširili na ciljno skupino lokalnega prebivalstva. V juliju, avgustu in septembru smo prebivalcem omogočili brezplačen tridnevni najem električnega vozila.

**b) Mikromobilnost**

Demonstracija uporabe trajnostnih rešitev na področju mikromobilnosti na območju mesta Tolmin – najeli smo e-skuter za preizkušanje primernosti za širšo uporabo v službene namene na primeru manjšega podjetja.

Mikromobilnost ponuja nove priložnosti za trajnostno mobilnost na kratke razdalje, obenem pa lahko predstavlja rešitev za zadnji del poti, ko gre za navezovanje na javni potniški promet.

Za promocijo aktivnosti je bilo uporabljenih več kanalov:

- družbena omrežja in spletne strani (Posoški razvojni center, Zavod za turizem, projekt Crossmoby),
- promocijska gradiva (zloženke),
- tiskovne konference in sporočila za javnost,
- prispevek v brezplačnem tiskanem mediju SOČAsnik,
- prispevek v tematski publikaciji Triglavskega narodnega parka.

---

## **Rezultati**

V času pilotne aktivnosti je bilo na danem območju s shuttle busom in hop-on hop-off povezavami prepeljanih skupno 8.443 potnikov. Na vseh progah je veljala enotna cena 2 EUR/osebo. Vlogo operaterja je prevzelo podjetje Nomago d. o. o.

Hop-on hop-off BOVEC

Povezava hop-on hop-off Bovec je bila predmet pilota šele v sezoni 2021. Na voljo je bila od 1. 7. 2021 do 31. 8. 2021 v obliki 20-sedežnega avtobusa z

---

možnostjo prevoza 4 koles. Linija je obratovala vsak dan, in sicer na naslednjih progah:

- Bovec–slap Boka (1x na dan),
- Bovec–slap Virje (3x na dan),
- Bovec–Čezsoča (3x na dan),
- Bovec–trdnjava Kluže (2x na dan),
- Bovec–Lepena (2x na dan),
- Bovec–Mangartsko sedlo (2x na dan).

Število prepeljanih potnikov (2021): 925

#### **Shuttle bus MANGART**

Na mangartski cesti je bil v poletni sezoni vzpostavljen spremenjen prometni režim, predvsem zaradi prometne varnosti, pomanjkanja parkirnih mest in umiritve prometa; cesta je bila opremljena z avtomatsko zapornico z števcem prometa in digitalnim prikazovalnikom zasedenosti parkirnih mest.

Shuttle bus je ob sobotah in nedeljah povezoval Log pod Mangartom z Mangartskim sedlom s štirimi odhodi na dan v vsako smer. Avtobus je vozil med 1. 7. 2021 in 31. 8. 2021. Storitve so zagotavljali 20-sedežni avtobus in dva kombija. Možnosti za prevoz koles ni bilo.

Število prepeljanih potnikov (2021): 408

#### **Hop-on hop-off KOBARID**

Hop-on hop-off Kobarid deluje v poletnih mesecih že od leta 2016 ter povezuje Kobarid z okoliškimi vasi in turističnimi točkami. V sezoni 2021 je avtobus vozil od 1. 7. 2021 do 31. 8. 2021. Storitve je zagotavljal 20-sedežni avtobus z možnostjo prevoza 4 koles. Avtobus je vozil po delno spremenjenih voznih redih in progah, kar je bila posledica uvedbe čezmejne linije do Čedadada. Avtobus v tej sezoni ni vozil do mejnega prehoda Robič, zato so bile izpuščene tudi vasi Svino, Sužid in Magozd. Po drugi strani pa je bil ob 5.20 zjutraj dodan dodaten odhod za zagotavljanje povezave do planine Kuhinja.

Poti in odhodi:

- Kobarid–planina Kuhinja (3x na dan)
- Kobarid–Livsko in Kolovrat (2x na dan)
- Kobarid–Breginjski kot in Nadiža (2x na dan)
- Kobarid–Drežniško (2x na dan).

Število prepeljanih potnikov (2021): 1.237

#### **Shuttle bus JAVORCA**

Izmenični avtobus je vozil na relaciji Tolmin–Javorca vsak dan od 25. 6. 2021 do 26. 9. 2021, in sicer 6-krat na dan. Storitve je zagotavljal 20-sedežni

---

avtobus brez možnosti prevoza koles.

Število prepeljanih potnikov (2021): 5.873

---

**Izzivi,  
priložnosti in  
prenosljivost**

Omejujoči dejavniki:

- Epidemija COVID-19,
- kratek čas za zagotovitev zadostne promocije in vidnosti povezav shuttle bus/hop-on hop-off,
- nejasno delovanje (financiranje) povezav shuttle bus/hop-on hop-off po koncu projekta,
- pomanjkanje gospodarskega interesa s strani ponudnikov sistemov souporabe in polnjenja.

Prenosljivost:

Koncept prevoza je bil že predstavljen v okviru projekta RRC Koper, ki je nato na podoben način uvedel pilotne linije. Pobudo za širitev in prenos koncepta so podale tudi lokalne skupnosti v dolini Nadiže na italijanski strani meje.

---

**Podrobneje** [Spletna stran](#) Posoškega razvojnega centra

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Regijska celostna prometna strategija za Julijske Alpe

**Lokacija** Julijske Alpe (Slovenija)

---

### Na kratko

Regijska celostna prometna strategija (CPS) pokriva širše območje Julijskih Alp in gre za pilotni primer razvoja celostne prometne strategije za prometno regijo – regijo, ki ni opredeljena kot upravna enota. Naš pilot je razdeljen na dve statistični regiji: Goriško in Gorenjsko. Odločitev za razvoj strategije temelji na vse večji potrebi po celoviti obravnavi prometnega načrtovanja na tem območju, ki se je v zadnjih letih uveljavilo kot ena vodilnih turističnih destinacij v Sloveniji in kjer turistični obisk nenehno raste. Zavarovana območja narave, med njimi Triglavski narodni park in Biosferni rezervat Julijske Alpe pod zaščito Unesca, zahtevajo bolj celostne in trajnostne pristope k upravljanju prometa, ki bi ob zagotavljanju gospodarskega razvoja poudarjali pomen življenjskega okolja, socialne pravičnosti in varstva narave.

Regijska raven ponuja dobre možnosti za izpolnitev potrebe po celostnem prometnem načrtovanju. Zagotavlja povezavo med nacionalnim in lokalnim prometnim načrtovanjem in v pripravljalni proces vključuje ključne deležnike.

---

### Kontekst

Pilotna aktivnost je bila izvedena na širšem območju Julijskih Alp. Vključene občine so: Bled, Bohinj, Bovec, Brda, Cerklje, Gorje, Idrija, Jesenice, Kanal ob Soči, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin in Žirovnica.

Trenutno ni skupnega dokumenta, ki bi obravnaval problematiko prometne ureditve in prometnega načrtovanja na regijski ravni. 10 od 14 vključenih občin je sprejelo občinski CPS. Cilj je vzpostaviti sistem celostnega prometnega načrtovanja na regionalni ravni.

---

### V praksi

Izvajanje aktivnosti se je začelo jeseni 2019. Priprava je potekala v več korakih.

#### Oblikovanje vizije

Na delavnici, katere so se udeležili člani ožje in širše delovne skupine, je potekal pogovor o dolgoročnem razvoju Julijskih Alp. Podan je bil predlog skupne vizije prihodnjega razvoja in načrtovana okvirna področja za strateške cilje.

Žal je velik del priprav regijskega CPS potekal v času epidemije covid-19, zato je bilo delavnic manj, kot je bilo predvideno. Večina sodelovanja je bila preusmerjena na virtualne kanale.

#### Analiza stanja na področju mobilnosti

Za pregled stanja na področju prometa v regiji so bile v prvi fazi pregledane in analizirane obstoječe prometne študije na medobčinski, regijski in državni

ravni ter načrtovani nacionalni projekti. Na podlagi dostopnih podatkov s področja prometa so bili izdelani prostorski prikazi stanja prometa in prometnih obremenitev v regiji, ki so predstavljeni v poglavju »Stebri trajnostne mobilnosti«. V drugi fazi je bil oblikovan spletni vprašalnik za občine in občinske službe ter druge ključne odločevalce in deležnike z zadevnega območja. Ta je omogočil boljši vpogled v trenutno stanje in načrte na področju upravljanja prometa v posameznih občinah in v celotni regiji Julijskih Alp. Sodelovale so vse občine v regiji. V tretji fazi smo opravili poglobljene intervjuje s ključnimi deležniki. Ugotovitve iz raziskave in intervjujev so bile podlaga za načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti, predstavljenih v nadaljevanju dokumenta.

#### Opredelitev poteka aktivnosti

Na podlagi prejšnjih korakov smo izdelali ključne strateške smernice in seznam ukrepov, ki smo jih preverili znotraj ožje delovne skupine ter pri predstavnikih vključenih občin in ključnih deležnikov, ki bodo v prihodnjih odgovorni za njihovo izvajanje.

#### Priprava dokumenta

Na podlagi vseh prejšnjih korakov bo pripravljen končni dokument.

---

## Rezultati

Ključni rezultat je končni dokument, vendar je mogoče izpostaviti tudi več drugih korakov. V proces priprave CPS je bilo skupno vključenih 36 različnih deležnikov.

- Delavnica, ki jo je izvedla širša delovna skupina, ki je vključevala vse deležnike na danem območju,
- analiza obstoječih prometnih študij na medobčinski, regijski in državni ravni ter načrtovanje nacionalnih projektov,
- raziskava med občinami o stanju in načrtih na področju upravljanja prometa ter poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki,
- sestanki delovne skupine (Posoški razvojni center, Turizem Bohinj, BSC Kranj, Triglavski narodni park, Urbanistični inštitut RS),
- sklop predlogov ukrepov in aktivnosti vpletenih deležnikov,
- usklajevanje akcijskega načrta z vsemi vpletenimi deležniki,
- priprava dokumenta RCPS JA,
- predstavitev.

---

## Izzivi, priložnosti in prenosljivost

- Zamuda pri izvajanju zaradi epidemije covid-19.
- Pomanjkanje pravne podlage

---

**Podrobneje** [Spletna stran](#) Posoškega razvojnega centra

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Revitalizacija Bohinjske železniške proge

**Lokacija** Železniška proga Jesenice–Nova Gorica (Slovenija)

**Na kratko** Ta pilotna aktivnost je bila namenjena razvoju Bohinjske železnice (Jesenice–Nova Gorica) kot medregionalnega in čezmejnega stebra trajnostne mobilnosti med Julijskimi Alpami in Jadranom, da bi zagotovili dnevno mobilnost prebivalcev in obiskovalcev ter podprli gospodarstvo.

**Kontekst** Bohinjska železniška proga je zaradi konfiguracije terena idealna rešitev za povezavo med gorenjsko in primorsko stranjo Julijskih Alp, obenem omogoča (potencialno) povezljivost z avstrijskim in italijanskim železniškim omrežjem. Prav tako gre za pomembno vstopno točko na območje Triglavskega narodnega parka. Proga z vso spremljajočo infrastrukturo je zastarela in ne ustreza sodobnim standardom.

Za kakovostno storitev je nujna posodobitev voznega parka, ureditev določenih infrastrukturnih pomanjkljivosti in preureditev ključnih železniških postaj v večmodalne točke. Postopna posodobitev železniške infrastrukture s strateško vizijo je ključnega pomena za celovit razvoj sistema javnega prometa. Potrebna je tudi ustrezna povezava slovenskega železniškega sistema z avstrijskim (Jesenice–Beljak) in italijanskim (Nova Gorica–Gorica).

### V praksi

- Ustanovljen je bil konzorcij za Bohinjsko progo (vključuje občine ob progi, regionalne razvojne agencije in turistične organizacije).
- Izdelana je bila socialno-ekonomska študija, ki umešča Bohinjsko železniško progo v območje tromej in valorizira pomen turizma kot sinergijskega elementa mobilnosti državljanov.
- V sodelovanju z občino Tolmin potekajo dogovori za pripravo projektne naloge za vzpostavitev večmodalne točke na železniški postaji Most na Soči.
- Organizacija čezmejnega strokovnega posveta na temo vzpostavitve čezmejne potniške povezave Gorica–Nova Gorica (Nova Gorica, 28. 9. 2020).
- Izvedba čezmejne potniške povezave Jesenice–Nova Gorica–Gorica (I) in razvoj novih čezmejnih produktov z italijanskim in avstrijskim omrežjem – v teku, načrt izvedbe do leta 2023.
- Ustanovljen je bil stalni posvetovalni odbor za Bohinjsko progo (železniški operater, Ministrstvo za promet, Agencija za infrastrukturo Slovenije in predstavniki konzorcija), ki skrbi tako za strateške kot operativne zadeve.
- Umestitev Bohinjske proge v strateške in izvedbene dokumente za razvoj železniškega omrežja v Republiki Sloveniji.

### Rezultati

- Konzorcij za Bohinjsko železniško progo
- Socialno-ekonomska študija
- Projektna naloga za vzpostavitev večmodalne točke na železniški

postaji Most na Soči

---

**Izzivi,  
priložnosti in  
prenosljivost**

- Kompleksnost sistema
- Omejena prilagodljivost zaradi integracije v celovit (mednarodni) prometni sistem na železniškem omrežju

**Podrobneje**

[Spletna stran](#) Posoškega razvojnega centra

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)



## Regionalna platforma obalnih občin

### Kopalni bus Crossmoby

Lokacija	Brkini–Koper (Slovenija)
Na kratko	Kopalni bus Crossmoby je nova storitev prevoza potnikov od Brkinov do Kopa. Storitve je delovala julija in avgusta 2021, in sicer vsak dan, kar je prebivalcem tega območja omogočilo dostop do obale.
Kontekst	Razlog za vzpostavitev »kopalnega busa« v poletnem času je pomanjkanje tovrstnih storitev in nezadostna povezava od Brkinov do slovenske obale, ki bi omogočala uporabo javnega prevoza na tej relaciji, zato prebivalci v večini primerov uporabljajo predvsem avtomobile. Gre za pilotno aktivnost projekta CROSSMOBY, programa sodelovanja Interreg V-A Italija-Slovenija 2014–2020, ki se bo nadaljevala tudi v naslednjih sezonah, torej po zaključku projekta.
V praksi	<p>Storitev kopalnega busa Crossmoby je bila aktivna vsak dan, od julija do avgusta 2021, in je bila na voljo brezplačno. Trasa avtobusa je naslednja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Odhod zjutraj ob 8:00:</b> Obrov – Javorje – Huje – Rjavče – Tatre – Orehek pri Materiji – Slivje – Markovščina – Materija – Tublje – Hrpelje – Kozina – Krvavi Potok – Klanec pri Kozini – Petrinje – Koper.</li> <li>• <b>Odhod popoldne ob 18:00:</b> Koper – Petrinje – Klanec pri Kozini – Krvavi Potok – Kozina – Hrpelje – Tublje – Materija – Markovščina – Slivje – Orehek pri Materiji – Tatre – Rjavče – Huje – Javorje – Obrov.</li> </ul>
Rezultati	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brezplačna storitev za potnike</li> <li>• Sezonska storitev</li> <li>• Vsakodnevna storitev v juliju v avgustu</li> </ul>
Izzivi, priložnosti in prenosljivost	Nadaljevanje storitve po zaključku projekta ni zagotovljeno.
Podrobneje	<p><a href="#">Spletna stran</a> Crossmoby</p> <p><a href="#">Facebook stran</a> Crossmoby</p>

## Kolo bus Crossmoby

Lokacija	Koper–Kras (Slovenija)
Na kratko	<p>Crossmoby – kolo bus, brezplačni avtobusni prevozi od Kopra do Krasa</p> <p>Projekt CROSSMOBY, program sodelovanja Interreg VA Italija-Slovenija 2014–2020, je uvedel novo storitev za potnike v poletnih sezonah 2020 in 2021. Gre za storitev krožnega avtobusnega prevoza za potnike in kolesarje, imenovano KOLO BUS. Avtobusni prevozi so brezplačni in so na voljo ob petkih, sobotah in nedeljah v času od julija do oktobra.</p>
Kontekst	<p>Razlog za uvedbo storitve KOLO BUS je izhajal iz predhodne izkušnje s podobno storitvijo, ki je bila implementirana v okviru drugega, že zaključenega projekta INTERREG.</p> <p>Prebivalci zadevnega območja in odločevalci so se strinjali, da bi bilo koristno nadaljevati s storitvijo, zato se je sistem KOLO BUSA v okviru programa sodelovanja CROSSMOBY, Interreg VA Italija-Slovenija 2014–2020 nadaljeval in predstavlja možnost intermodalnega in trajnostnega prometa.</p>
V praksi	<p>KOLO BUS je brezplačna storitev za prebivalce in za obiskovalce čezmejnega območja, ki so lahko od julija do oktobra uporabljali brezplačni avtobusni prevoz na krožni poti: Koper (glavna avtobusna postaja) – Kozina – Lipica – Divača – Sežana (avtobusna postaja) – Sežana (občina) – Štanjel – Sežana (avtobusna postaja) – Sežana (občina) – Divača – Kozina – Koper (glavna avtobusna postaja) v sezoni 2020, z dodanimi postanki Škocjanske jame in Rodik v letu 2021.</p> <p>Avtobus je opremljen s prikolico za kolesa (KOLO BUS), ki je prav tako na voljo brezplačno. Storitve se izvaja ob vikendih (petek–nedelja) v dopoldanskem in popoldanskem času. Odhodi so z glavne avtobusne postaje v Kopru. Predhodna rezervacija sedežev ni potrebna, niti ni možna.</p>
Rezultati	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Storitve KOLO BUSA za potnike in kolesarje na relaciji Koper–Kras</li> <li>• Nadaljevanje storitve iz prejšnjega projekta INTERREG</li> <li>• Zadovoljni uporabniki, brezplačna storitev</li> <li>• Alternativna možnost mobilnosti</li> </ul>
Izzivi, priložnosti in prenosljivost	<p>Storitev je bila vzpostavljena v okviru projekta CROSSMOBY, ki se bo zaključil februarja 2022. Ni zagotovljeno, da se bo storitev nadaljevala tudi po zaključku projekta, čeprav si bo Regionalni razvojni center Koper prizadeval za to.</p>
Podrobneje	<p><a href="#">Spletna stran</a> Crossmoby</p> <p><a href="#">Facebook stran</a> Crossmoby</p>

## Ladijski prevozi Crossmoby

Lokacija	Koper – Izola – Piran – Ankaran (Slovenija)
Na kratko	<p>Ladijski prevozi za potnike in kolesa CROSSMOBY se izvajajo v okviru projekta CROSSMOBY, program sodelovanja Interreg VA Italija-Slovenija.</p> <p>V letu 2020 je bila storitev aktivna med vikendi, v letu 2021 vsak dan razen ponedeljkov. Obratovalna sezona je bila od konca junija do začetka oktobra.</p>
Kontekst	<p>Potreba po uvedbi storitve ladijskega prevoza za potnike je izvirala iz potreb prebivalcev območja in obiskovalcev, saj se potovanje med posameznimi mesti slovenske obale v poletnih mesecih zapleta zaradi zastojev na cestah.</p> <p>Tovrstna pobuda za potnike in kolesarje je bila organizirana prvič, in sicer v okviru projekta CROSSMOBY, program sodelovanja Interreg VA Italija-Slovenija 2014–2020.</p>
V praksi	<p>CROSSMOBY ponuja storitev brezplačnega ladijskega prevoza za potnike in kolesa. Storitve je bila uvedena leta 2020, in sicer samo ob sobotah in nedeljah. Po uspešnem prvem letu je bila v sezoni 2021 razširjena na vse dni v tednu razen ponedeljkov, delovala je od konca junija do začetka oktobra.</p> <p>Postajališča za potnike so naslednja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ankaran, pomol Valdoltra</li> <li>• Koper, zunanja obala ob parkirišču na Ukmarjevem trgu</li> <li>• Izola, na pomolu pred hotelom Marina</li> <li>• Piran, pristanišče na pomolu pri rdečem svetilniku</li> </ul> <p>Rezervacije sedežev niso možne.</p>
Rezultati	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ladijski prevoz za potnike in kolesa v poletnih tednih v Kopru, Izoli, Piranu, Ankaranu (slovenska obala)</li> <li>• Alternativna možnost potovanja</li> <li>• Zadovoljni uporabniki</li> </ul>
Izzivi, priložnosti in prenosljivost	<p>Storitev je bila vzpostavljena v okviru projekta CROSSMOBY, ki se bo zaključil februarja 2022. Ni zagotovljeno, da se bo storitev nadaljevala tudi po zaključku projekta, čeprav si bo Regionalni razvojni center Koper prizadeval za to.</p>
Podrobneje	<p><a href="#">Spletna stran</a> Crossmoby</p> <p><a href="#">Facebook stran</a> Crossmoby</p>

## Kras – Brkini bikes

### Lokacija

#### Na kratko

Kras – Brkini bikes je sistem souporabe koles, vzpostavljen poleti 2020 v okviru projekta CROSSMOBY, Interreg VA Program sodelovanja Italija-Slovenija 2014–2020. Sistem je sestavljen iz 5 postaj za izposajo koles s skupno 25 električnimi kolesi, ki so razporejene na območju občin Divača, Sežana, Komen in Hrpelje - Kozina.

#### Kontekst

Potreba po vzpostavitvi sistema souporabe koles na Krasu je izhajala iz potreb čezmejnega prebivalstva in volje županov, v skladu z merili za izbiro pilotnih aktivnosti CROSSMOBY. Večina postaj se nahaja ob železniških postajah vzdolž železniške proge CROSSMOBY iz Trsta v Ljubljano. Sistem uvaja novo možnost v smislu mobilnosti in intermodalnosti znotraj tega območja.

#### V praksi

Na slovenskem Krasu je bil poleti 2020 vzpostavljen nov avtomatski sistem souporabe koles kot pilotna aktivnost projekta CROSSMOBY, programa sodelovanja Interreg VA Italija-Slovenija 2014–2020. Omrežje je sestavljeno iz 5 postaj in 25 električnih koles, ki so bila uporabnikom brezplačno na voljo do konca novembra 2021. V najhladnejših mesecih, od novembra do aprila, izposoja koles ni mogoča.

Lokacije postaj za izposajo koles so v slovenskih občinah Divača, Hrpelje - Kozina, Sežana in Komen:

- Komen, na »placu«, OMV Komen, 119a, Komen
- Štanjel, avtobusna postaja, Štanjel 41, Štanjel
- Sežana, pri Osnovni šoli Srečka Kosovela, Kosovelova ulica 6, Sežana
- Divača, parkirišče ob električni polnilnici, dostop iz ulice Trg 15. aprila 1b, Divača
- Hrpelje - Kozina, pri parku Žaga, Istrska ulica 19, Kozina

Informacije o storitvi in možnost registracije so na voljo na več lokacijah:

- Turistično informacijski center TIC Sežana, Partizanska cesta 4, Sežana
- Turistično informacijski center TIC Štanjel, Štanjel 1a, Štanjel
- Občina Hrpelje - Kozina, Reška cesta 14, Kozina
- Muzej slovenskih filmskih igralcev: Škrateljnova domačija, Muzej Divača, Kraška cesta 26, Divača

Po registraciji lahko uporabniki začnejo z uporabo storitve, pri čemer je uporaba možna tudi prek mobilne aplikacije <https://mobiln.si/>.

#### Rezultati

- En sistem souporabe koles
- 5 postaj

- 25 koles
- Zadovoljni uporabniki

---

**Izzivi,  
priložnosti in  
prenosljivost**

Dogovorjeno je bilo, da bodo občine v kraški regiji po zaključku projekta prevzele sistem za nadaljevanje storitve.

---

**Podrobneje**

[Spletna stran](#) Crossmoby  
Mobilna aplikacija: <https://mobiln.si/>

## Report in italiano

### Introduzione

Il progetto CrossMoby ha cercato di contribuire a migliorare l'efficienza della pianificazione della mobilità sostenibile e di fornire collegamenti di trasporto pubblico transfrontalieri utilizzando un approccio basato su una forte cooperazione istituzionale. Si è quindi cercato di ottenere miglioramenti concreti per gli abitanti dell'area del 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 saranno dimostrati attraverso la 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.

Nell'ambito del progetto sono state realizzate diverse attività pilota. Alcuni di essi sono stati previsti in una fase iniziale del progetto, altri sono stati sviluppati sulla base dell'analisi della situazione nel campo della pianificazione integrata dei trasporti nella regione, effettuata nel primo anno di progetto.

Il pacchetto di lavoro 3.2 prevede la creazione di due piattaforme regionali per promuovere la pianificazione integrata dei trasporti. Una descrizione delle piattaforme è inclusa nel rapporto O.3.9.1. Piattaforme regionali. Oltre alle riunioni periodiche, ciascuna piattaforma è stata coinvolta anche nell'attuazione di attività pilota. In precedenza, erano stati fissati criteri per la selezione delle attività pilota. Uno di quelli chiave è stato quello di esecuzione di attività a supporto dell'operatività del collegamento ferroviario tra Trieste e Lubiana per vari gruppi target di utenti e a promozione dell'integrazione regionale sia nella pianificazione che nell'attuazione.

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

### Alpi Giulie – linea di autobus transfrontaliera

**Luogo** Alpi Giulie (Slovenia-Italia)

**In sintesi** Il Centro di sviluppo della valle dell'Isonzo, insieme all'ente turistico della valle dell'Isonzo, il parco nazionale del Triglav e i comuni di Plezzo, Caporetto e Tolmino hanno affrontato insieme la sfida dei collegamenti in autobus nella valle dell'Isonzo. Questa misura è stata scelta in base alle esigenze e alle esperienze precedenti. Ciò ha portato all'introduzione nella stagione estiva 2019 di un nuovo collegamento di autobus transfrontaliero tra Plezzo-Tarvisio-Kranjska Gora. Nell'anno 2020 il servizio è stato esteso da Plezzo a Santa Lucia d'Isonzo. Sulla base del successo di questa linea, nel 2021 è stata aggiunta un'ulteriore linea transfrontaliera: Tolmino-Caporetto-Cividale.

**Contesto** L'obiettivo dell'introduzione di entrambe le linee transfrontaliere era di aumentare l'accessibilità delle Alpi Giulie (Valle dell'Isonzo, Kranjska Gora) e allo stesso tempo permettere il collegamento con i centri più grandi sul versante italiano (Cividale, Tarvisio). L'obiettivo è quello di ottimizzare il flusso di visitatori e residenti nell'area di confine. Il collegamento transfrontaliero con il trasporto pubblico è importante per le Alpi Giulie e i luoghi lungo il confine di stato sia dal punto di vista turistico che per le necessità quotidiane dei residenti. Allo stesso tempo, entrambe le linee transfrontaliere permettono il collegamento della rete ferroviaria slovena (attraverso la stazione di Santa Lucia d'Isonzo) con la rete ferroviaria italiana (stazioni ferroviarie di Tarvisio e Cividale). Prima dell'introduzione della linea transfrontaliera Plezzo-Tarvisio-Kranjska Gora, Plezzo era collegata con Tarvisio (e poi con Kranjska Gora) una volta al giorno. Nella stagione estiva, questo non era sufficiente per tutti i visitatori.

La linea di autobus pilota all'interno del progetto ha aggiunto due partenze in ogni direzione e la possibilità di trasportare biciclette (rimorchio per 15 biciclette). Non esisteva un collegamento transfrontaliero di questo tipo con Cividale prima dell'introduzione della linea pilota. Dopo l'introduzione della linea pilota, Cividale è stata collegata a Tolmino e Caporetto per quattro volte al giorno nella stagione estiva del 2021. L'obiettivo è quello di mantenere i collegamenti transfrontalieri (almeno in forma stagionale) anche dopo la fine del progetto.

**I fatti** Nella prima fase dell'attività pilota, la linea transfrontaliera Plezzo-Tarvisio-Kranjska Gora è stata istituita nella stagione estiva 2019, con due partenze al giorno in ogni direzione. Nella stagione estiva 2020, la linea è stata prolungata fino alla stazione ferroviaria di Santa Lucia d'Isonzo e lo stesso percorso è

stato mantenuto nella stagione 2021, poiché il punto di partenza alla stazione ferroviaria di Santa Lucia d'Isonzo ha dimostrato di avere molto successo. Il trasporto di biciclette su rimorchio era possibile durante entrambe le stagioni. Nei mesi di luglio e agosto 2020 e 2021, l'autobus ha operato su questa linea ogni giorno, al mattino partendo dalla stazione ferroviaria di Santa Lucia d'Isonzo in direzione di Tolmino, Caporetto, Plezzo, attraverso il passo del Predil fino alla stazione ferroviaria di Tarvisio (I) e poi a Kranjska Gora. Da lì era di ritorno a Plezzo. La partenza pomeridiana per Kranjska Gora era effettuata da Plezzo invece che da Santa Lucia d'Isonzo. In serata, l'autobus rientrava da Kranjska Gora alla stazione ferroviaria di Santa Lucia d'Isonzo.

Nella seconda fase, per la stagione estiva del 2021, è stato stabilito un altro collegamento transfrontaliero in autobus da Caporetto e Tolmino a Cividale sul versante italiano. La linea transfrontaliera è stata istituita per la prima volta nella stagione estiva 2021 (luglio e agosto), l'autobus viaggia tra Tolmino, Caporetto, Robis, San Pietro al Natisone e Cividale del Friuli ogni giorno, con quattro partenze in ogni direzione.

---

## Risultati

Durante l'attività pilota il servizio è stato utilizzato da un totale di 1.983 passeggeri su entrambe le linee transfrontaliere.

La promozione è avvenuta attraverso diversi canali di comunicazione:

- social network e siti web (Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo, Turismo della Valle dell'Isonzo, progetto Crossmoby, operatore di autobus Nomago),
- materiale promozionale (volantini),
- conferenze stampa e comunicati stampa,
- contributo nel quotidiano locale Posočje SOČAsnik,
- pubblicità radiofonica

Informazioni di base sulla linea Santa Lucia d'Isonzo ŽP-Plezzo-Tarvisio-Kranjska Gora:

Periodo di operatività: dal 1/7 al 31/8, tutti i giorni

Due partenze al giorno in ciascuna direzione.

Fornitore del servizio: Nomago

Tipo di veicolo: autobus da 30 posti con rimorchio per 15 biciclette

Numero passeggeri trasportati: 1.893 in totale durante l'attività pilota; 800 (2019), 594 (2020), 499 (2021).

Nella stagione estiva 2021 la linea ha registrato una diminuzione del numero di passeggeri trasportati rispetto alle stagioni 2019 e 2020, imputabile in buona parte alle restrizioni legate al Covid-19.

Nella stagione 2021, in base alla visita dei turisti, il numero di passeggeri



trasportati ad agosto (331) era più alto rispetto a luglio (168), e il numero di passeggeri in entrambi i mesi insieme nella direzione Plezzo-Kranjska Gora era più alto (269) che nella direzione opposta (230).

Tra le fermate più utilizzate su questa linea ricordiamo: Plezzo, stazione ferroviaria di Tarvisio, Kranjska Gora, Stermizza in Montenero e Bretto di Mezzo.

Informazioni di base sulla linea Tolmino-Caporetto-Cividale:

Periodo di attuazione: dal 1/7/2021 al 31/8/2021, tutti i giorni

Nessuna possibilità di trasporto biciclette.

Quattro partenze al giorno in ciascuna direzione.

Fornitore del servizio: Nomago

Tipo di veicolo: autobus da 30 posti

Numero di passeggeri trasportati (2021): 90

Prezzo per corsa: come da listino

Su questa linea sono stati trasportati più passeggeri verso la valle dell'Isonzo che in provenienza da essa, vale a dire il 59% di tutti i passeggeri sono stati trasportati sulla rotta Cividale - Caporetto. La maggior parte dei passeggeri ha utilizzato il servizio ad agosto.

---

**Sfide,  
opportunità e  
trasferibilità**

Nelle stagioni 2020 e 2021 l'operatività delle linee transfrontaliere è stata influenzata dalle misure legate al Covid-19. L'uso della linea è stato fortemente influenzato da requisiti aggiuntivi per attraversare il confine di stato (permessi, condizioni, ecc.), che si riflette in un numero inferiore di passeggeri nel 2021.

---

**In dettaglio**

[Sito web](#) del Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Promozione della mobilità sostenibile nella Valle dell'Isonzo

**Luogo** Valle dell'Isonzo (Slovenia)

---

**In sintesi** Nell'ambito dell'attività pilota Crossmoby, si stanno introducendo varie iniziative che promuovono la mobilità sostenibile nella vasta area della Valle dell'Isonzo. Sulla base delle esigenze dell'ambiente locale e dell'esperienza degli anni precedenti, il Centro di Sviluppo della Valle dell'Isonzo nell'ambito del progetto CROSSMOBY, insieme al Turismo della Valle dell'Isonzo, al Parco Nazionale del Triglav e ai comuni di Plezzo, Caporetto e Tolmino, ha affrontato la pianificazione completa e integrata del trasporto stagionale in autobus nella Valle dell'Isonzo. L'attività pilota combina iniziative di moderazione del traffico nelle valli alpine, servizi navetta e una campagna di sensibilizzazione e dimostrazione di mobilità elettrica.

---

**Contesto** Questa attività pilota ha riunito sotto lo stesso tetto iniziative di promozione della mobilità sostenibile in precedenza. I comuni Tolmino e Plezzo hanno già un PUMS. Nel 2021 era in fase di sviluppo un PUMS regionale per le Alpi Giulie. Ciò significava molte misure già esistenti in materia di mobilità sostenibile. L'obiettivo di queste attività pilota era di riunire tutte le attività.

---

**I fatti** **3) Introduzione di un unico sistema di navette / collegamenti rapidi lungo la valle dell'Isonzo.**

Nel luglio 2019 e 2020, in collaborazione con il Comune di Tolmino, il Parco nazionale del Triglav e l'Ente per il turismo, la Valle dell'Isonzo ha organizzato una giornata promozionale di riduzione del traffico nelle valli alpine con la chiusura per un giorno della Valle di Polog (Valle Tolminca) al traffico motorizzato. Al posto del traffico motorizzato, i visitatori potevano utilizzare i mezzi pubblici (navetta Tolmino-Javorca). Durante il Festival dell'escursionismo nella Valle dell'Isonzo (settembre 2019 e settembre 2020), sono stati organizzati trasferimenti speciali in autobus ai punti di partenza delle escursioni nella valle per ridurre la concentrazione di traffico. Nei mesi estivi (luglio-agosto) 2020, è stato testato un approccio sperimentale per il cofinanziamento dell'autobus rapido di Caporetto, che nei mesi estivi collega Caporetto con i villaggi e i luoghi turistici circostanti. Nella stagione estiva del 2021, le attività di cui sopra sono state trasformate in un sistema completo di trasporto rapido e navetta in tre comuni della Valle dell'Isonzo. La valle di Tolminca è stata chiusa al traffico per tutta l'estate nel 2021, con bus navetta per i visitatori. A Caporetto, l'autobus rapido è stato ottimizzato sulla base dell'esperienza degli anni precedenti. Il bus collegava Bergogna e Natisone, Drežniška planina, Livška planina e planina Kuhinja con Caporetto. Nel 2021 è stato istituito per la prima volta l'autobus rapido a Plezzo, collegante Plezzo ai villaggi circostanti, alle attrazioni turistiche e ai punti di partenza per

escursioni (Lepena, Passo del Mangart). Tutti e tre i sistemi di navetta / bus rapido erano sincronizzati con gli arrivi / partenze degli autobus sulle linee transfrontaliere Tolmino-Cividale e Santa Lucia d'Isonzo-Tarvisio-Kranjska Gora.

**4) La seconda parte è stata dedicata alla sensibilizzazione sulla mobilità elettrica. I gruppi target erano due: dipendenti del settore pubblico e residenti. A tal fine, il Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo ha svolto due attività:**

**c) Condivisione di automobili elettriche:**

progettazione di un concetto di condivisione di automobili per scopi commerciali all'interno del settore pubblico (progetto pilota a Tolmino, con l'opzione di espandersi ai comuni circostanti nella Valle dell'Isonzo). In questo modo, mettiamo in contatto le istituzioni interessate, i potenziali fornitori di veicoli elettrici e i fornitori di servizi di ricarica. In qualità di pilota, abbiamo noleggiato una VW ID.3 veicoli elettrici per un anno per le esigenze del Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo. Oltre a dimostrare il concetto di condivisione di veicoli elettrici, abbiamo anche condotto un test sull'usabilità dei veicoli elettrici e sull'esperienza dell'utente nella guida in aree periferiche collinari. In generale, i fornitori di veicoli elettrici nella valle dell'Isonzo non vedono un interesse economico proprio a causa delle specificità di questa zona (terreno collinare, della notevole distanza dai centri e delle infrastrutture di ricarica sparse e inadeguate). Nella stagione estiva, abbiamo esteso la sperimentazione dell'esperienza utente e la dimostrazione della condivisione di veicoli elettrici al gruppo target della popolazione locale. Nei mesi di luglio, agosto e settembre, abbiamo fornito ai residenti un noleggio gratuito di veicoli elettrici per tre giorni.

**d) Micromobilità:**

dimostrazione dell'uso di soluzioni sostenibili nel campo della micromobilità per la città di Tolmino: abbiamo noleggiato uno scooter elettrico per testare l'idoneità ad un uso più ampio per scopi commerciali nel caso di una piccola azienda. La micromobilità offre nuove opportunità di mobilità sostenibile per brevi tragitti, ma può anche essere una soluzione per l'ultima parte del viaggio, quando si tratta di connettersi al trasporto pubblico passeggeri.

Per promuovere le attività sono stati utilizzati diversi canali:

- social network e siti web (Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo, Ente turistico, progetto Crossmoby),
- materiale promozionale (volantini),
- conferenze stampa e comunicati stampa,
- contributo nella stampa libera SOČAsnik
- contributo alla pubblicazione tematica del Parco nazionale del Triglav.

---

## Risultati

Nel corso dell'attività pilota sono stati trasportati complessivamente 8.443

---

passaggeri tramite navetta e collegamenti rapidi nell'area. Una tariffa unica di 2 € / passeggero si applicava a tutte le rotte. L'operatore era Nomago d.o.o.

#### Bus hop on - hop off PLEZZO

Il bus hop on - hop off Plezzo è stato provato per la prima volta nella stagione 2021. Ha operato dal 1/7/2021 al 31/8/2021, con autobus da 20 posti con capacità per 4 biciclette. Operava tutti i giorni sulle seguenti rotte:

- Plezzo - Cascate Boka (1 volta al giorno),
- Plezzo - Cascate Virje (3 volte al giorno),
- Plezzo - Oltresonzia (3 volte al giorno),
- Plezzo - Fortezza di Chiusa (2 volte al giorno),
- Plezzo - Lepena (2 volte al giorno),
- Plezzo - Passo del Mangart (2x al giorno).

Numero di passeggeri trasportati (2021): 925

#### Bus navetta MANGART

Un regime di traffico modificato è stato determinato sulla strada del Mangart durante la stagione estiva, principalmente a causa della sicurezza del traffico, della mancanza di posti auto e della riduzione del traffico; la strada è dotata di un blocco automatico con un contatore di traffico e un display digitale dell'occupazione dei posti auto.

Il bus navetta collegava Bretto di Mezzo con il Passo del Mangart il sabato e la domenica con quattro partenze al giorno in entrambe le direzioni. L'autobus ha operato tra il 1/7/2021 e il 31/8/2021. Il servizio è stato fornito da un autobus da 20 posti e due vagoni. Non c'era la possibilità di trasportare le biciclette.

Numero di passeggeri trasportati (2021): 408

#### Bus hop on - hop off CAPORETTO

Il bus hop on - hop off di Caporetto è operativo nei mesi estivi dal 2016 e collega Caporetto con i villaggi e i luoghi turistici circostanti. Nella stagione 2021 il bus ha operato dal 1/7/2021 al 31/8/2021. Il servizio era fornito da un autobus da 20 posti con una capacità di trasportare 4 biciclette. L'autobus ha operato secondo orari e percorsi parzialmente modificati; a causa dell'introduzione di una linea transfrontaliera verso Cividale, quest'anno l'autobus non ha viaggiato fino al valico di frontiera di Robis, saltando così anche i villaggi di Villa Svina, Susida e Magosti. In compenso, è stata aggiunta una partenza supplementare al collegamento con il monte Kuhinja alle 5.20 del mattino.

Rotte e partenze:

- Caporetto - Monte Kuhinja (3 volte al giorno)

- Caporetto - Livsko e Kolovrat (2 volte al giorno)
- Caporetto - Bergogna e Natisone (2 volte al giorno)
- Caporetto - Drežniško (2 volte al giorno).

Numero di passeggeri trasportati (2021): 1.237

Navetta JAVORCA

Il bus navetta ha circolato sulla linea Tolmino - Javorca tutti i giorni dal 25/6/2021 al 26/9/2021, 6 volte al giorno. Il servizio era fornito da un autobus da 20 posti con la possibilità di trasportare 4 biciclette.

Numero di passeggeri trasportati (2021): 5.873

---

**Sfide,  
opportunità e  
trasferibilità**

Fattori restrittivi:

- epidemia causata da Covid-19,
- poco tempo per stabilire una sufficiente promozione e visibilità dei collegamenti navetta / bus rapido,
- operazione non chiara (finanziamento) dei collegamenti navetta / bus rapido dopo la fine del progetto,
- mancanza di interesse economico da parte dei fornitori di sistemi di condivisione e tariffazione.

Trasferibilità:

Il concetto di trasporto è stato già presentato durante il progetto al Centro di sviluppo regionale (RRC) di Capodistria, che ha poi introdotto linee pilota in modo simile. Anche le comunità locali nella valle di Natisone, sul lato italiano del confine, hanno preso l'iniziativa di espandere e trasferire tale concetto.

---

**In dettaglio**

[Sito web](#) del Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Piano regionale della mobilità urbana sostenibile - Alpi Giulie

**Luogo** Alpi Giulie (Slovenia)

---

### In sintesi

Il Piano regionale per la mobilità urbana sostenibile (PUMS) copre l'area più ampia delle Alpi Giulie ed è un esempio pilota di sviluppo di una strategia di trasporto integrato per la regione dei trasporti - regione che non è definita unità amministrativa. Il nostro progetto pilota è diviso in due regioni statistiche: il Goriziano e l'Alta Carniola. La decisione di sviluppare la strategia si basa sulla crescente necessità di trattare in maniera esaustiva la pianificazione del traffico in quest'area, che negli ultimi anni si è affermata come una delle principali destinazioni turistiche in Slovenia e dove le visite turistiche sono in costante crescita. Le aree naturali protette, tra cui il Parco nazionale del Triglav e la Riserva della biosfera delle Alpi Giulie, sotto la protezione dell'UNESCO, richiedono approcci più integrati e sostenibili alla gestione del traffico, che, pur garantendo lo sviluppo economico, sottolineino l'importanza dell'ambiente di vita, della giustizia sociale e della protezione della natura.

Il livello regionale offre buone opportunità per le esigenze di pianificazione integrata dei trasporti. Fornisce un collegamento tra la pianificazione dei trasporti nazionale e locale e coinvolge le parti interessate chiave nel processo preparatorio.

### Contesto

L'attività pilota è stata svolta nell'area più ampia delle Alpi Giulie. I comuni inclusi sono: Bleda, Bohinj, Plezzo, Brda, Circhina, Gorje, Idria, Jesenice, Canale d'Isonzo Caporetto, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmino e Žirovnica.

Al momento non esiste un documento congiunto che affronti la questione della regolamentazione del traffico e della sua pianificazione a livello regionale. 10 comuni su 14 hanno adottato un PUMS comunale. L'obiettivo è stabilire un sistema di pianificazione integrata del traffico a livello regionale.

### I fatti

L'attività è iniziata nell'autunno del 2019. La preparazione ha seguito diversi passaggi.

Dare forma a una visione.

Durante il seminario si è svolta una discussione sullo sviluppo a lungo termine delle Alpi Giulie con i membri del gruppo di lavoro più ristretto e più ampio. È stata proposta una proposta per una visione comune dello sviluppo futuro e sono state delineate le aree quadro per gli obiettivi strategici.

Purtroppo, gran parte della preparazione del PUMS regionale ha avuto luogo durante l'epidemia causata da Covid-19, quindi sono stati svolti meno laboratori del previsto. La maggior parte della collaborazione è stata spostata

su canali virtuali.

#### Analisi della situazione della mobilità

Per esaminare la situazione nel settore dei trasporti nella regione, nella prima fase sono stati riesaminati e analizzati gli studi sui trasporti esistenti a livello intercomunale, regionale e nazionale, nonché i progetti nazionali previsti. Sulla base dei dati disponibili nel campo dei trasporti, sono state realizzate rappresentazioni spaziali dello stato del traffico e dei carichi di traffico nella regione, che sono presentate nel capitolo "I pilastri della mobilità sostenibile". Nella seconda fase è stato progettato un questionario online per comuni e servizi comunali e altri gestori chiave e responsabili dell'area. Con esso, abbiamo acquisito una visione migliore della situazione attuale e dei piani nel campo della gestione del traffico in ogni singolo comune e nell'intera regione delle Alpi Giulie. Hanno partecipato tutti i comuni della regione. Nella terza fase, abbiamo condotto interviste approfondite con i principali responsabili. I risultati dell'indagine e delle interviste sono stati la base per la pianificazione delle misure di mobilità sostenibile nel proseguimento del documento.

#### Le modalità di intervento

Sulla base dei passaggi precedenti, abbiamo sviluppato linee guida strategiche chiave e un elenco di misure, che abbiamo verificato all'interno del gruppo di lavoro principale e con i rappresentanti dei comuni coinvolti e le parti interessate chiave che saranno anche responsabili dell'attuazione futura.

#### Preparazione del documento

Sulla base di tutti i passaggi precedenti, verrà preparato un documento finale.

---

## Risultati

Il risultato chiave è il documento finale, ma possono essere evidenziati anche molti altri passaggi. In totale, nel processo di preparazione del PUMS sono state coinvolte 36 diverse parti interessate. .

- Un laboratorio condotto da un più ampio gruppo di lavoro che ha coinvolto tutti i responsabili del territorio,
- sono stati analizzati gli studi sui trasporti esistenti a livello intercomunale, regionale e nazionale e sono stati pianificati progetti nazionali,
- sono state condotte una ricerca tra i comuni sulla situazione e i piani nel campo della gestione del traffico e interviste approfondite con le principali parti interessate,
- sono state fatte riunioni del gruppo di lavoro (Centro di sviluppo di Posoški, Turizem Bohinj, BSC Kranj, Parco nazionale del Triglav, Istituto urbano della Repubblica di Slovenia),
- sono state individuate una serie di proposte di misure e attività da parte delle parti interessate,
- è stato coordinato il piano d'azione con tutte le parti interessate coinvolte,

- è stato preparato il documento RCPS JA,
- e la presentazione

---

**Sfide,  
opportunità e  
trasferibilità**

- Implementazione con ritardo a causa dell'epidemia causata da Covid-19.
- Mancanza di base giuridica

---

**In dettaglio**

[Sito web](#) del Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)



## Rilancio della linea ferroviaria di Bohinj

**Luogo** Linea ferroviaria Jesenice-Nova Gorica (Slovenia)

**In sintesi** Questa attività pilota mira a sviluppare la ferrovia di Bohinj (Jesenice-Nova Gorica) come pilastro interregionale e transfrontaliero della mobilità sostenibile tra le Alpi Giulie e l'Adriatico, al fine di garantire la mobilità quotidiana di residenti e visitatori e di sostenere la economia.

**Contesto** Grazie alla configurazione del terreno, la linea ferroviaria di Bohinj è l'ideale per il collegamento tra i versanti dell'Alta Carniola e del Litorale sloveno delle Alpi Giulie e allo stesso tempo consente la (potenziale) connettività con le reti ferroviarie austriache e italiane. È, inoltre, un importante punto di ingresso nell'area del Parco nazionale del Triglav. La linea e tutte le infrastrutture di accompagnamento sono obsolete e non soddisfano gli standard moderni.

Per un servizio di qualità, è necessario modernizzare i veicoli ferroviari, colmare alcune carenze infrastrutturali e organizzare stazioni ferroviarie chiave in punti multimodali. Il progressivo ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria con una visione strategica è fondamentale per lo sviluppo globale del sistema di trasporto pubblico. È inoltre necessario un adeguato collegamento della rete ferroviaria slovena con quella austriaca (Jesenice-Villach) e italiana (Nova Gorica-Gorizia).

**I fatti**

- È stato costituito un consorzio per la linea di Bohinj (comprende comuni lungo la linea, agenzie di sviluppo regionale, enti del turismo).
- È stato preparato uno studio socioeconomico che colloca la linea ferroviaria di Bohinj nell'area dei tre confini e valorizza l'importanza del turismo come elemento sinergico della mobilità dei cittadini.
- In collaborazione con il Comune di Tolmino sono in corso accordi per la preparazione di un incarico progettuale per la realizzazione di un punto multimodale presso la stazione ferroviaria di Santa Lucia d'Isonzo.
- Organizzazione di una conferenza di esperti transfrontalieri sul tema della creazione di un collegamento passeggeri transfrontaliero tra Gorizia – Nova Gorica (Nova Gorica, 28/9/2020).
- Realizzazione del collegamento passeggeri transfrontaliero Jesenice - Nova Gorica - Gorizia (I) e sviluppo di nuovi prodotti transfrontalieri con le reti italiana e austriaca - in corso, piano di attuazione fino al 2023.
- È stato istituito un comitato consultivo permanente per la linea di Bohinj (operatore ferroviario, Ministero dei trasporti, Agenzia slovena per le infrastrutture e rappresentanti del consorzio), che si occupa sia di questioni strategiche che operative.
- Inserimento della linea di Bohinj nei documenti strategici e attuativi per lo sviluppo della rete ferroviaria nella Repubblica di Slovenia.

**Risultati**

- Consorzio per la linea ferroviaria di Bohinj

- Studio di impatto socioeconomico
- Compito progettuale per la realizzazione di un punto multimodale presso la ferrovia di Santa Lucia d'Isonzo

---

**Sfide,  
opportunità e  
trasferibilità**

- La complessità del sistema agricolo
- Flessibilità limitata dovuta all'integrazione nel sistema di trasporto completo (internazionale) sulla rete ferroviaria

---

**In dettaglio**

[Sito web](#) del Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Piattaforma regionale dei comuni costieri

### Navetta spiaggia Crossmoby

Luogo	Brkini – Capodistria (Slovenia)
In sintesi	La navetta spiaggia Crossmoby è un nuovo servizio di trasporto per passeggeri da Brkini a Capodistria. È stata attiva in luglio e agosto 2021, tutti i giorni, permettendo agli abitanti del territorio di raggiungere la costa durante l'estate.
Contesto	La ragione della creazione di una "navetta spiaggia" in servizio per il periodo estivo è nel fatto che c'è una carenza di tale servizio e di collegamenti da Brkini alla costa della Slovenia che possa permettere alle persone di utilizzare il servizio di trasporto pubblico, così la popolazione utilizza principalmente le automobili. Si tratta di un'azione pilota del programma di cooperazione Crossmoby, Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020 che si spera possa continuare anche nelle prossime stagioni, una volta terminato il progetto.
I fatti	<p>Il servizio di navetta spiaggia Crossmoby è stato attivo tutti i giorni, da luglio ad agosto 2021 gratuitamente. Il percorso della navetta è il seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mattina, partenza alle 8:00:</b> Obrovo - Giavorie - Huje - Eriacci - Tatre - Orecca - Slivia di Castelnuovo - Markovščina - Matteria - Tubliano - Erpelle - Cosina - Chervari - San Pietro di Madrasso – Petrigna – Capodistria.</li> <li>• <b><u>Pomeriggio, partenza alle 18:00:</u></b> Capodistria – Petrigna – San Pietro di Madrasso – Chervari – Cosina – Erpelle – Tubliano – Matteria – Markovščina – Slivia di Castelnuovo – Orecca – Tatre – Eriacci – Huje – Giavorie – Obrovo.</li> </ul>
Risultati	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizio gratuito per i passeggeri</li> <li>• Servizio stagionale</li> <li>• Servizio quotidiano a luglio e ad agosto</li> </ul>
Sfide, opportunità e trasferibilità	Dopo la fine del progetto, la continuazione del servizio non viene garantita.
In dettaglio	<p><a href="#">Sito web</a> di Crossmoby            Crossmoby <a href="#">Facebook</a></p>

## Bici-bus Crossmoby

Luogo	Capodistria - Carso (Slovenia)
In sintesi	<p>Crossmoby – bici-bus, trasporti gratuiti con l'autobus da Capodistria al Carso</p> <p>Il progetto CROSSMOBY, programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020, ha lanciato un nuovo servizio per i passeggeri durante le stagioni estive 2020 e 2021. È il servizio di trasporto circolare in autobus per passeggeri e ciclisti, chiamato servizio BICI BUS. I trasporti in autobus sono gratuiti e disponibili il venerdì, il sabato e la domenica da luglio a ottobre.</p>
Contesto	<p>La ragione della creazione del servizio BICI BUS è emersa da una precedente esperienza con un servizio simile, che è stato implementato in un altro progetto INTERREG già concluso.</p> <p>Gli abitanti del territorio e i responsabili politici hanno convenuto che sarebbe stato utile continuare con il servizio, così il sistema BICI BUS è proseguito nell'ambito del programma di cooperazione CROSSMOBY, Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020 e rappresenta un'opzione di mobilità intermodale e sostenibile.</p>
I fatti	<p>BICI BUS è un servizio gratuito per gli abitanti dell'area transfrontaliera e per i visitatori della zona, che possono utilizzare il trasporto gratuito in autobus da luglio a ottobre sul percorso circolare: Capodistria (stazione principale degli autobus) - Cosina - Lipizza - Divaccia - Sesana (stazione degli autobus) - Sesana (comune) - San Daniele del Carso - Sesana (stazione degli autobus) - Sesana (comune) - Divaccia - Cosina - Capodistria (stazione principale degli autobus) nella stagione 2020, con l'aggiunta di fermate alle Grotte di San Canziano e Roditti nel 2021.</p> <p>L'autobus è dotato di un rimorchio per biciclette (BICI BUS), anch'esso gratuito. Il servizio ha luogo nei fine settimana (venerdì-domenica) al mattino e al pomeriggio. Le partenze vengono effettuate dalla stazione principale degli autobus di Capodistria. La prenotazione in anticipo non è necessaria, né possibile.</p>
Risultati	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizio BICI BUS per passeggeri e ciclisti, Capodistria - Carso</li> <li>• Proseguimento di un servizio del precedente progetto INTERREG</li> <li>• Utenti soddisfatti, servizio gratuito</li> <li>• Possibilità di mobilità alternativa</li> </ul>
Sfide, opportunità e	<p>Il servizio è stato realizzato nell'ambito del progetto CROSSMOBY che si concluderà a Febbraio 2022. Non è garantito che il servizio continuerà dopo la</p>

trasferibilità fine del progetto, anche se il Centro di Sviluppo Regionale Capodistria si impegnerà in questo senso.

In dettaglio [Sito web](#) di Crossmoby  
[Crossmoby Facebook](#)

## Trasporti marittimi Crossmoby

Luogo Capodistria – Isola – Pirano – Ancarano (Slovenia)

In sintesi Il trasporto in barca di passeggeri e biciclette CROSSMOBY è un servizio realizzato nell'ambito del progetto CROSSMOBY, programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia.

Nel 2020 il servizio era attivo durante i fine settimana, nel 2021 tutti i giorni tranne il lunedì. La stagione operativa va da fine giugno a inizio ottobre.

Contesto La necessità di implementare un servizio di navigazione per i passeggeri è emersa dalle esigenze degli abitanti del territorio e dei visitatori, dato che viaggiare da una città all'altra della costa slovena diventa complicato durante i mesi estivi, con ingorghi sulle strade.

È la prima volta che un'iniziativa del genere viene organizzata per passeggeri e ciclisti ed è stata realizzata nell'ambito del progetto CROSSMOBY, programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020.

I fatti CROSSMOBY offre un servizio di trasporto marittimo gratuito per passeggeri e bici. Il servizio è iniziato nel 2020, attivo solo di sabato e domenica. A seguito del successo del primo anno, nella stagione 2021 è stato esteso a tutti i giorni tranne il lunedì, operativo dalla fine di giugno all'inizio di ottobre.

Le fermate per i passeggeri sono le seguenti:

- Ancarano, molo di Valdoltra
- Capodistria, riva esterna vicino al parcheggio su Ukmarjev trg
- Isola, sul molo di fronte all'Hotel Marina
- Pirano, porto sul molo del faro rosso

Non è possibile prenotare.

Risultati

- Un servizio di trasporto marittimo per passeggeri e biciclette durante le settimane estive a Capodistria, Isola, Pirano, Ancarano (costa slovena)
- alternativa di viaggio
- Utenti soddisfatti

Sfide, Il servizio è stato realizzato nell'ambito del progetto CROSSMOBY che si

opportunità e trasferibilità concluderà a Febbraio 2022. Non è garantito che il servizio continuerà dopo la fine del progetto, anche se il Centro di Sviluppo Regionale Capodistria si impegnerà in questo senso.

In dettaglio [Sito web](#) di Crossmoby  
 Crossmoby [Facebook](#)

## Bici Carso – Brkini

### Luogo

**In sintesi** Carso - Brkini bici è il sistema di condivisione di biciclette istituito nell'estate 2020 nell'ambito del progetto CROSSMOBY, programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020. Il sistema è composto da 5 stazioni con 25 biciclette elettriche in totale, distribuite sul territorio dei comuni di Divaccia, Sesana, Comeno ed Erpelle-Cosina.

**Contesto** La necessità di creare un sistema di condivisione di biciclette sul Carso è emersa dai bisogni della popolazione transfrontaliera e dalla volontà dei sindaci, in linea con i criteri di scelta delle azioni pilota di CROSSMOBY. La maggior parte delle stazioni si trova all'interno delle stazioni ferroviarie, dove passa il treno CROSSMOBY da Trieste a Lubiana. Il sistema è una nuova possibilità in termini di mobilità e intermodalità all'interno del territorio.

**I fatti** Un nuovo sistema di condivisione di biciclette automatico è stato istituito sul Carso sloveno nell'estate 2020, come attività pilota del progetto CROSSMOBY, programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020. La rete è composta da 5 stazioni e 25 bici elettriche a disposizione gratuitamente fino a fine novembre 2021. Durante i mesi più freddi, da novembre ad aprile, non è possibile noleggiare biciclette.

Le stazioni di condivisione di biciclette si trovano nei comuni sloveni di Divaccia, Erpelle-Cosina, Sesana e Comeno:

- Comeno, sul mercato, OMV Comeno, 119a, Comeno
- San Daniele del Carso, stazione degli autobus, San Daniele del Carso 41, San Daniele del Carso
- Sesana, vicino alla scuola Srečko Kosovel, Kosovelova ulica 6, Sesana
- Divaccia, parcheggio vicino alla stazione di ricarica elettrica, accesso da via Ulica Trg 15. aprila 1b, Divaccia
- Erpelle-Cosina, presso il parco Žaga, Istrska ulica 19, Cosina.

Le informazioni sul servizio e la registrazione sono disponibili in diverse località:

- Centro di informazioni turistiche (TIC) di Sesana, Partizanska cesta 4, Sesana
- Centro informazioni turistiche (TIC) di San Daniele del Carso, Štanjel

- 1a, San Daniele del Carso
- Comune di Erpelle-Cosina, Reška cesta 14, Cosina
  - Il Museo degli attori cinematografici sloveni: Škrateljnova domačija, Muzej Divača, Kraška cesta 26, Divaccia

Dopo la registrazione gli utenti possono utilizzare il servizio anche tramite l'app mobile <https://mobiln.si/>.

---

## Risultati

- 1 sistema di condivisione di biciclette
- 5 stazioni
- 25 biciclette
- utenti soddisfatti

---

## Sfide, opportunità e trasferibilità

È stato concordato che i comuni della regione del Carso prenderanno in consegna il sistema dopo la fine del progetto, per continuare il servizio.

---

## In dettaglio

[Sito web](#) di Crossmoby  
App mobile: <https://mobiln.si/>

# 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

## 0.3.10.2 REPORT SULLE REALIZZAZIONI E SUI RISULTATI DEI PROGETTI PILOTA

## 0.3.10.2 POROČILO O REZULTATIH IN UČINKIH PILOTNIH PROJEKTOV

Versione / Verzija: 1

Autore / Avtor: Luka Mladenovič, Simon Koblar

Data / Datum: Februar 2022



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA



Università  
Ca' Foscari  
Venezia  
Dipartimento  
di Management



Posoški razvojni center

OBČINA  
ILIRSKA  
BISTRICA



Euregio Senza Confini<sup>PL</sup>  
Euregio Ohne Grenzen<sup>noB</sup>  
Carinzia-Friuli Venezia Giulia Veneto  
Koroška-Friulijska Vojvodina-Veunetien



## Indice / Kazalo

<b>Poročilo v slovenskem jeziku .....</b>	<b>4</b>
Uvod .....	4
Čezmejna železniška potniška povezava med Vidmom/Trstom in Ljubljano.....	5
Izboljšana dostopnost med mestnim središčem in železniško postajo v Portogruaru .....	8
Celostna prometna strategija, ki povezuje reke in obalna območja .....	11
Testiranje inovativnega omrežja za nadzor prometa za optimizirano prometno načrtovanje.....	14
Kopalni bus Crossmoby .....	18
Kolo bus Crossmoby .....	19
Ladijski prevozi Crossmoby.....	20
Kras – Brkini bikes.....	21
Julijske Alpe – čezmejna avtobusna linija.....	23
Spodbujanje trajnostne mobilnosti v Dolini Soče.....	26
Regionalna celostna prometna strategija za Julijske Alpe.....	30
Revitalizacija Bohinjske železniške proge .....	32
Mestni avtobus – Ilirska Bistrica .....	34
Souporaba koles Ilirska Bistrica .....	36
<b>Report in italiano .....</b>	<b>38</b>
Introduzione .....	38
Servizio ferroviario passeggeri transfrontaliero tra Udine/Trieste e Lubiana.....	39
Miglioramento dell'accessibilità tra il centro città e la stazione ferroviaria di Portogruaro.....	42
Piano regolatore per la mobilità sostenibile di collegamento ai fiumi e alle zone costiere .....	45
Collaudo di un'innovativa rete di monitoraggio del traffico per ottimizzare la pianificazione della mobilità .....	49
Navetta spiaggia Crossmoby .....	53
Bici-bus Crossmoby.....	54
Trasporti marittimi Crossmoby.....	56
Bici Carso – Brkini .....	57
Alpi Giulie – linea di autobus transfrontaliera.....	59
Promozione della mobilità sostenibile nella Valle dell'Isonzo .....	62

Piano regionale della mobilità urbana sostenibile - Alpi Giulie.....	66
Rilancio della linea ferroviaria di Bohinj.....	68
Autobus urbano – Bisterza .....	70
Condivisione di bici a Bisterza .....	72
<b>Report in English .....</b>	<b>74</b>
Introduction.....	74
Cross-border Passenger Train Service between Udine/Trieste-Ljubljana.....	75
Improving accessibility between city centre & railway station in Portogruaro .....	78
Master Plan for Sustainable mobility connecting rivers and coastal areas.....	81
Testing innovative traffic monitoring network thus optimizing mobility planning.....	84
Beach bus Crossmoby.....	88
Bike bus Crossmoby.....	89
Crossmoby maritime transports.....	90
Kras – Brkini bikes.....	91
Julian alps – cross border bus line.....	93
Promoting sustainable mobility in the Soča Valley .....	96
Regional sustainable urban mobility plan - Julian alps.....	100
Revitalisation of Bohinj rail line.....	102
City bus – Ilirska Bistrica .....	104
Bike sharing Ilirska Bistrica .....	106

## Poročilo v slovenskem jeziku

### Uvod

Glavni cilji projekta CrossMoby so bili usmerjeni v izboljšanje učinkovitosti celostnega prometnega načrtovanja in zagotavljanje čezmejne povezave javnega potniškega prometa, pri čemer je bil uporabljen pristop, ki sloni na intenzivnem institucionalnem sodelovanju. Projekt je zasledoval uvedbo konkretnih izboljšav na programskem območju tudi v smislu zmanjševanja emisij zaradi prometa. Med glavne aktivnosti projekta je spadala vzpostavitev novih čezmejnih prometnih storitev in izboljšanje praks prometnega načrtovanja po celotni regiji. Pričakovane večje spremembe se bodo pokazale med testiranjem ponovno vzpostavljene železniške potniške povezave, podpornih storitev in prek novega pristopa k prometnemu načrtovanju na temelju obstoječe metodologije za pripravo celostnih prometnih strategij.

V okviru projekta je bilo izvedenih več pilotnih aktivnosti v podporo dvema glavnima. Nekatere so bile predvidene že v zgodnji fazi projekta, druge so bile zasnovane na podlagi analize stanja na področju celostnega prometnega načrtovanja v regiji, ki je bila izvedena v prvem letu projekta. Prav tako so bila postavljena jasna merila za izbor pilotnih aktivnosti. Eno ključnih je bilo, da aktivnosti morajo krepiti uporabo železniške povezave med Trstom in Ljubljano s strani različnih ciljnih skupin potnikov.

Poročilo vsebuje pregled 15 pilotnih aktivnosti, izvedenih v treh letih projekta. Opisi so pripravljene v skladu s predlogo, ki je bila razvita znotraj platforme ELTIS. Vsak opis je sestavljen v skladu z naslednjo strukturo: lokacija; kratek opis ukrepa in prostorskega konteksta, v katerem je ukrep izveden; opis izvedene aktivnosti; rezultati in učinki; izzivi, ugotovljeni med izvajanjem in možnosti za prenos ukrepa v druga okolja. Takšni opisi ukrepov so se v preteklosti izkazali za najprimernejše, saj omogočajo hiter in učinkovit pregled izvedenih aktivnosti ter enostaven dostop neposredno do avtorja aktivnosti za morebitne dodatne informacije.

## Čezmejna železniška potniška povezava med Vidmom/Trstom in Ljubljano

<b>Lokacija</b>	Videm/Trst–Ljubljana (Italija/Slovenija)
<b>Na kratko</b>	<p>Trajnost na področju potniškega prometa in mobilnosti je eno ključnih področij, na katerih je potekal strateški razvoj pilotne aktivnosti v regiji Furlanija - Julijska krajina (FJK). Kot vodilni partner projekta CROSSMOBY je regija FJK vlagala v čiste in zelene rešitve čezmejnega javnega potniškega prometa na terenu za izboljšanje mobilnosti znotraj programskega območja. Te rešitve prinašajo koristi za državljane, potnike in turiste, ki se gibljejo na čezmejnem območju med Italijo in Slovenijo.</p>
<b>Kontekst</b>	<p>Regija FJK je v sodelovanju z železniškima operaterjema Trenitalia in Slovenske železnice vzpostavila čezmejno železniško potniško storitev med državama, ki je že vrsto let manjkala, pri čemer je uporabila obstoječo infrastrukturo in izhajala iz svojih pristojnosti na področju čezmejnega javnega potniškega prometa. Pilotni projekt FJK se izvaja v strateškem regionalnem kontekstu, ki vključuje dve italijanski regiji (FJK, Veneto), na slovenski strani so v sodelovanje vključena tako urbana kot podeželska območja. Z geopolitičnega vidika omenjeni regiji poudarjata čezmejni značaj ozemlja, na katerem je treba vzpostaviti dodatne povezave v okviru trajnostnih in intermodalnih prometnih rešitev, čemur botruje tudi specifična morfološka skladnost območja, ki vključuje tako gorske kot obalne pokrajine. Poleg tega se z vključevanjem regionalnih oblasti na italijanski strani ter državnih in ministrskih organov na slovenski strani še dodatno krepi regionalni kontekst, k čemur pripomore tudi izboljšanje na področju močnejšega in sinergičnega sodelovanja.</p>
<b>V praksi</b>	<p>Pilotna aktivnost FJK je bila razvita z namenom ponovne aktivacije čezmejne železniške potniške povezave med Vidmom/Trstom in Ljubljano kot nizkoogljicne rešitve javnega prevoza. Prejšnja železniška povezava je bila kot del povezave Eurocity med Benetkami in Budimpešto ukinjena leta 2008 in je zato več let manjkala. Storitve je bila ponovno uvedena 9. septembra 2018. Otvoritvenega dogodka v Trstu se je udeležila tudi evropska komisarka za promet, Violeta Bulc. Povezava je lahko zaživela zahvaljujoč sodelovanju z operaterjema Trenitalia S. p. A. in Slovenske železnice (SZ). Promet na povezavi poteka z dvema vlakoma na dan, z voznim parkom ETR 563 »Civity«, ki ga je družbi Trenitalia S. p. A. zagotovila kar regija FJK. Povezava vključuje vmesna postajališča Palmanova, Cervignano, letališče Trst, Monfalcone in Villa Opicina na italijanski strani ter Sežana, Divača, Pivka, Postojna, Rakek, Logatec, Borovnica in Ljubljana Tivoli na slovenski strani. Vlak zagotavlja prevoz 267 potnikov in 30 koles ter spodbuja integrirano, trajnostno in intermodalno mobilnost med čezmejnimi ozemlji programskega območja. Na ta način je regija FJK pilotno aktivnost opredelila kot konkreten in oprijemljiv</p>

ukrep na območju italijanskih in slovenskih regij, ki prinaša koristi za državljane in bolj splošno za civilno družbo.

---

## Rezultati

- Trajnostna čezmejna pilotna aktivnost, kot je nova storitev javnega potniškega prometa v korist državljanov in turistov, ki prispeva k združevanju ozemelj obeh držav.
- Konkreten odgovor na evropske politike spodbujanja železniškega prometa.
- Povečanje priložnosti za medsebojno sodelovanje, zahvaljujoč povezovanju glavnih mestnih središč v Italiji in Sloveniji na programskem območju.
- Nižja poraba energije in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in drugih onesnaževalcev.
- Dva odhoda vlaka iz Italije (Udine/Trst) na dan.
- Dva odhoda vlaka iz Slovenije (Ljubljana) na dan.
- Skupno štiri vlakovne povezave na dan.
- 93,8-odstotna točnost vlakov na postaji Trst Centrale.
- Na cilj je uspešno prispelo 99,2 odstotkov rednih vlakov.
- V letu 2019 je bilo prepeljanih 23.401 potnikov.
- V celotnem času trajanja pilotnega projekta od 9. septembra 2018 do 31. decembra 2019 je bilo prepeljanih 31.318 potnikov.
- Nadaljevanje železniške povezave tudi po koncu poskusnega obdobja pilota v letu 2020.

---

## Izzivi, priložnosti in prenosljivost

V smislu novih in inovativnih storitev mobilnosti za državljane je dodano vrednost pilota civilna družba obeh držav konkretno dojemala kot pomembno in inovativno rešitev. V tem smislu je zadovoljstvo uporabnikov, merjeno skozi procese ocenjevanja, prav tako v pomoč organom, ki bodo v prihodnje usmerjali dodajanje ali dodeljevanje novih razpoložljivih finančnih sredstev za tovrstne potniške storitve.

Nekaterim vidikom bo treba posvetiti dodatno pozornost: med njimi je nekaj predlogov za izboljšave, ki predvidevajo promocijske pobude tržaške in ljubljanske univerze ter morebitne dogovore z organizatorji potovanj za pripravo turističnih paketov, ki lahko vključujejo vozovnico za vlak, ogled znamenitosti, avtobusne povezave do mestnih središč (npr. primer Palmanove/Ogleja). Storitve je treba še dodatno promovirati in jo narediti privlačnejšo za povečanje števila uporabnikov tudi izven mesecev, v katerih je bilo potnikov veliko (julij, avgust in december).

Poleg tega je bil projekt zasnovan ob upoštevanju specifičnih lokalnih posebnosti in potreb vključenih območij, vendar je njegov strateški okvir, uporabljen na konkretnem modelu, zagotovo prenosljiv tudi na druga področja/regije, ki jih obravnavajo tudi drugi projekti/programi, s poudarkom na konkretnih potrebah po mobilnosti na danem območju. Na primer, pričakovana prihodnja uvedba čezmejnih železniških potniških storitev med Gorico in Novo Gorico bo imela koristi od izkušenj, pridobljenih v okviru pilotne železniške povezave, in bo zagotovo temeljila na vzpostavljenem

učinkovitem sodelovanju med nosilci odločanja in zainteresiranimi deležniki, vključenimi v vlakovno povezavo CROSSMOBY, vključno z železniški operaterji.

---

## Podrobneje

Posebna stran, posvečena projektu CROSSMOBY in pilotni vlakovni povezavi, na uradni spletni strani regije FJK – [povezava](#).

Prvo sporočilo za javnost o pilotnem projektu (6. 9. 2018) – [povezava](#).

Drugo sporočilo za javnost o pilotnem projektu (9. 9. 2018) – [povezava](#).

Tretje sporočilo za javnost o pilotnem projektu (12. 12. 2018) – [povezava](#).

## Oseba za stik:

Massimiliano Angelotti

Vodja projekta CROSSMOBY

[massimiliano.angelotti@regione.fvg.it](mailto:massimiliano.angelotti@regione.fvg.it)

telefon: 0039 040 377 4720

## Izboljšana dostopnost med mestnim središčem in železniško postajo v Portogruaru

<b>Lokacija</b>	Občina Portogruaro – metropolitansko območje Benetk (Italija)
<b>Na kratko</b>	<p>Pilotni primer, načrtovan za občino Portogruaro, stremi k izboljšanju dostopnosti mestnega središča iz železniške postaje. Pilotni projekt bo mestni upravi zagotovil študijo tehnične in ekonomske izvedljivosti, v okviru katere bodo analizirane in ocenjene glavne povezave in poti med železniško postajo, zgodovinskim jedrom in glavnimi turističnimi znamenitostmi (gledališče, muzej itd.). V skladu z načeli trajnostne mobilnosti bo zasnovan namenski označevalni sistem in nove peš/kolesarske poti skozi mestno območje.</p>
<b>Kontekst</b>	<p><b>Občina Portogruaro:</b></p> <p>Podatki in informacije, zbrani z vprašalnikom, ki so ga izpolnili uradniki in načrtovalci mobilnosti občine o najnovejšem prometnem sistemu, razkrivajo:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Urbane značilnosti in prometni sistem</b></li></ul> <p>Pilotno območje zajema približno 102 km<sup>2</sup> s 24.425 prebivalci (ISTAT 2021). Urbano območje vključuje avtocestno povezavo, železniško postajo (železniška proga Benetke–Trst), avtobusno postajo (regionalne in medregijske linije) in več kot 17 km kolesarskih poti. V bližini mestnega središča je na voljo več parkirnih mest. Portogruaro ima več kot 127.000 m<sup>2</sup> javnih zelenih površin in 40.000 m<sup>2</sup> šolskih parkov. Glavne mestne interesne točke: 3 zdravstveni domovi; 24 šol (od vrtcev do srednjih šol) in 1 univerza; 1 gledališče in 19 športnih objektov. Glavne zasebne storitve, vključene v urbano območje: 4 supermarketi/nakupovalni centri (&gt; 2.500 m<sup>2</sup>), več kot 50 srednje velikih trgovin (250–2.500 m<sup>2</sup>) in 453 soseških trgovin (&lt; 250 m<sup>2</sup>). Lokalni javni prevoz ni na voljo, vendar občina izvaja šolske prevoze in prevoze invalidov, ki jih upravlja zasebni izvajalec. Regionalne in medregionalne avtobusne linije upravljajo 4 različni operaterji (ATVO – ATAP – SAF – La Marca). Na voljo so tri točke večmodalne mobilnosti. Javno souporabo koles zagotavlja občina (12 koles s pripadajočimi nosilci za kolesa). Zasebne prevoze v mestnem območju zagotavljajo izvajalci taksi storitev in storitev najema avtomobila z voznikom (NCC).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Načrtovanje mestnega prometa in upravljanje prometa/mobilnosti</b></li></ul> <p>Omrežje mestnih cest in prometni sistem ureja/upravlja urbanistični prometni načrt (UPN, italijansko orodje za načrtovanje, obvezno za občine nad 30.000 prebivalcev in/ali vključene na poseben regionalni seznam). Zadnja različica UPN Portogruaro je trenutno v fazi pregledovanja s strani občinskih tehnikov in načrtovalcev, ki izvajajo nove raziskave in analize prometnih tokov, nastajajočih prometnih ozkih grl, mehkih ukrepov in manjše infrastrukture za umirjanje prometa/omejevanje hitrosti (obvoznice, krožišča itd.). Nekatera območja z omejenim prometom (OOP) so urejena v zgodovinskem mestnem</p>

jedru, na več urbanih prometnih poteh so urejene »cone 30 km/h« kot ukrep za umirjanje hitrosti. Mobilne postaje za spremljanje onesnaženosti prometa (PM 2,5) so glede na potrebe po meritvah razporejene na različnih točkah občinskega ozemlja. Pred kratkim je bila uvedena storitev Pešbusa za osnovnošolce. Kartografski podatki občinskega območja so dostopni na spletni platformi GIS mestne uprave. V zadnjih petih letih je bila izvedena vrsta različnih projektov za podporo hoje in kolesarske mobilnosti. Hkrati poteka prenova/obnova na celotnem območju železniške postaje.

---

## V praksi

Poudarek in izvedbeni koraki tehnične in ekonomske študije izvedljivosti v zvezi z dostopnostjo med mestnim središčem in železniško postajo so predmet obravnave in načrtovanja znotraj mestne uprave. Poleg aktivnosti v okviru projekta Crossmoby je bila organizirana tudi vrsta bilateralnih srečanj. V pilotne aktivnosti so bili vključeni naslednji predstavniki mestne uprave: župan mesta/podžupan za področje mobilnosti – vodja oddelka za mobilnost in promet ter mestni načrtovalci. Prek tehnične analize so bile identificirane nove kolesarske/peš poti od železniške postaje do mestnega središča, vključno z urejanjem dostopnosti peronov in zgodovinskih, kulturnih in okoljskih znamenitosti v središču mesta. Izvedbena metodologija temelji na terenskih ogledih, zbiranju slikovnega gradiva, izdelavi tehničnih strokovnih mnenj, meritvah itd. Načrtovalni sestanki in izmenjava podatkov/dokumentov/osnutkov s predstavniki mestne uprave (organiziran je bil konkreten dvostranski pregled pilotnih osnutkov). V procesu načrtovanja je bila upoštevana tudi prenova/obnova na območju železniške postaje. Identificirane so bile tri glavne poti in za vsako od njih so bili proučeni posebni odseki, ki bi lahko bili predmet morebitnih izboljšav (npr. v smislu varnosti, signalizacije, reorganizacije prometnih tokov itd.), z namenom nadaljnega preučevanja in podajanja predlogov povezanih ukrepov trajnostne mobilnosti mestni upravi. Identificirana je bila vrsta interesnih točk, ki so povezane z novimi potmi in so tako uporabnikom enostavno dostopne.

---

## Rezultati

Prvi osnutek tehnične in ekonomske študije izvedljivosti je bil obravnavan s strani mestne uprave jeseni 2021. Na podlagi povratnih informacij mestne uprave bodo izbrani ukrepi trajnostne mobilnosti iz osnutka načrta ustrezno nadgrajeni. Nov krog terenskih aktivnosti in študija ekonomske izvedljivosti, ocena stroškov in proračun izvajanja posameznih predlaganih ukrepov, časovni razpored itd. bodo dodani v končnih fazah projekta skupaj z dvostranskim končnim pregledom.

Končni rezultat bo mestni upravi zagotovil uporabno in praktično orodje skupaj z izvedbeno strategijo in smernicami.

---

## Izzivi, priložnosti in prenosljivost

Tekoče izvajanje dveh pilotnih projektov je bilo izpostavljeno kot koristno in plodno sodelovanje z obema mestnima upravama. Obe metodologiji študij izvedljivosti bi lahko zlahka prenesli na majhne in srednje velike občine z izdelavo orodij za usklajevanje/ocenjevanje skupnih urbanih značilnosti. Glavni izziv je identificirati posebne potrebe po trajnostni mobilnosti v



mestnem območju, predlagati izvedljiv postopek izvajanja prek vrste mejnikov celostnega prometnega načrtovanja. Vsak mejnik naj bo prilagojen prednostnim nalogam uprave/državljanov, potrebam in časovnim okvirom izvajanja.

---

## Podrobneje

Več podrobnosti je na voljo na [spletni strani](#).

Za več informacij – osebi za stik:

Pier Paolo Pentucci (vodja projekta Crossmoby)

[pierpaolo.pentucci@unive.it](mailto:pierpaolo.pentucci@unive.it)

+39 339 4041162

Marco Fasan (zunanji strokovnjak)

[fasan.marco@gmail.com](mailto:fasan.marco@gmail.com)

## Celostna prometna strategija, ki povezuje reke in obalna območja

<b>Lokacija</b>	Občina San Donà di Piave – metropolitansko območje Benetk (Italija)
<b>Na kratko</b>	<p>Pilotna aktivnost, ki se izvaja v mestnem in funkcionalnem območju kraja San Donà di Piave, temelji na konceptu priprave posebnega glavnega načrta mobilnosti za mestno upravo. Cilj je prepoznavanje »priložnosti počasnega turizma« in oblikovanje predlogov za nov pristop k mobilnosti za preživljanje prostega časa državljanov. Oblikovane bodo povezovalne strategije za potovanja z obalnih območij v okoliška zelena območja/rečne parke mestnega območja San Donà. Metodologija pilotnega načrta naslavlja štiri temeljne plasti primestnega območja: 1.) omrežje celinskih plovnih poti; 2.) omrežje kolesarskih poti; 3.) omrežje javnega potniškega prometa; 4.) omrežje storitev (za uporabnike/potnike).</p>
<b>Kontekst</b>	<p>Občina San Donà di Piave je z raziskavo o najsodobnejši urbani mobilnosti zbrala prometne podatke, izdelala pregled cestnega in železniškega omrežja ter analizirala sistem upravljanja mestnega prometa.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p>• <b>Urbane značilnosti in prometni sistem</b></p> <p>Mestno območje pokriva površino približno 78 km<sup>2</sup> in ima 42.029 prebivalcev (ISTAT 2021). Urbano območje vključuje železniško postajo (železniška proga Benetke–Trst) in avtobusno postajo. Avtobusna postaja je hkrati sedež in avtobusno vozlišče glavnega avtobusnega operaterja vzhodne Benečije (ATVO). Kolesarsko omrežje obsega približno 54 km kolesarskih poti. Brezplačno javno parkirišče se razteza na 7.800 m<sup>2</sup> z dodatnimi 800 m<sup>2</sup>, posvečenimi plačljivemu parkirišču. Javne zelene površine skupaj obsegajo okoli 1.800.000 m<sup>2</sup> (javni parki, šolski vrtovi itd.). Glavne interesne točke v mestu, vključene v mestno območje: 4 supermarketi/nakupovalni centri (&gt; 2.500 m<sup>2</sup>), 80 srednje velikih trgovin (250–2.500 m<sup>2</sup>) in 595 soseških trgovin (&lt; 250 m<sup>2</sup>), 27 šol (od vrtcev do srednjih šol). Glavna opredeljena kulturna prizorišča in točke za preživljanje prostega časa: 2 kina in 1 gledališče. Na mestni ravni je na voljo šolski prevoz in prevoz za invalide. Lokalni javni prevoz izvaja ATVO, ki zagotavlja 22 avtobusnih linij regionalnih in primestnih povezav. Poleg tega je na voljo zasebni avtobusni prevoz na dolge razdalje (ATVO – FAP – WOW TOURS), 8 izvajalcev taksi storitev in 6 ponudnikov storitev najema avtomobila z voznikom (NCC), ki zagotavljajo storitve zasebnega mestnega prevoza. Na področju novih infrastruktur mobilnosti velja omeniti 9 obstoječih in 11 načrtovanih polnilnic za e-avtomobile. Mestno območje San Donà prečka državna kolesarska pot Benetke–Trst.</p> </li> <li> <p>• <b>Načrtovanje mestnega prometa in upravljanje prometa/mobilnosti</b></p> <p>Na področju mestnega upravljanja in načrtovanja mobilnosti je bil zadnji urbanistični prometni načrt izdelan leta 2012, v pripravi pa je posodobljena različica. Mestno območje San Donà je vključeno v glavni načrt vzhodne</p> </li> </ul>

Benečije za kolesarstvo. Cilj glavnega regionalnega načrta za kolesarstvo, ki temelji na dvojnem pristopu (mestni in medkrajevni), je:

- 1) z omrežjem kolesarskih poti povezati celotno območje, vključno s potmi od doma do šole/od doma v službo, ki bodo povezane tudi z glavnimi intermodalnimi vozlišči. Osnova je glavna pot iz Mestre proti San Michele al Tagliamento, splošni cilj pa je dokončati vse manjkajoče povezave, da se zagotovi popolna dostopnost celotne kolesarske mreže.
- 2) Medkrajevna raven je usmerjena k zagotavljanju popolne in varne kolesarske povezave med obalnimi in celinskimi območji, ki obstoječe kolesarske poti ob petih rečnih bregovih in mednarodne kolesarske poti povezuje v omrežje zahodne Benečije: München–Benetke in cesta Claudia Augusta (Italija–Avstrija). Glavni načrt za vzhodno Benečijo stremi k izboljšanju in promociji alternativnega turističnega paketa za kolesarje. Glede ukrepov za upravljanje mestnega prometa ima mesto San Donà več »30-kilometrskih con«, povečan prednostni prehod za kolesarje in pešce, kamere za nadzor prometa in postajo za spremljanje onesnaževanja. Za celotno vhodno Benečijo je v razvoju tudi nov spletni GIS sistem (»Mydata«).

## V praksi

Izvedbena metodologija za pilotni primer San Donà je bila enaka kot pri pilotni aktivnosti za izboljšanje dostopnosti med mestnim središčem in železniško postajo v Portogruaru, kar je opisano zgoraj. Oba primera lahko obravnavamo kot »pilota – dvojčka« z različnimi in ciljno usmerjenimi fokusi/cilji. Izvedena je bila vrsta dvostranskih srečanj s predstavniki mestne uprave. Natančneje, župan mesta/podžupan za mobilnost – predstojnik oddelka za mobilnost in promet – ter mestni načrtovalci so posredovali ustrezne povratne informacije. Na zadnjem skupnem delovnem srečanju se je pojavil interes članov mestne uprave in drugih ustreznih deležnikov, da se študija izvedljivosti osredotoči na nov poseben glavni načrt za integrirane rešitve trajnostne mobilnosti za izboljšanje, spodbujanje in povečanje dostopnosti predmestnih območij San Donà, ki jih prečkata reki Sile in Piava z več zelenimi površinami in parki. Glavni cilj je spodbujanje novih povezovalnih poti od kraja San Donà do obalnih območij (npr. Jesolo, Cortellazzo), ki bi pritegnile ljudi, ki jih zanima zeleni in mehki turizem (npr. kolesarji, vozniki hišnih čolnov itd.). Obenem je bil razvit nov glavni načrt za izboljšanje in izvajanje novih pristočasnih storitev za državljane. Pri oblikovanju glavnega načrta je bila opredeljena 4-slojna struktura, ki zahteva nadaljnje delo:

- omrežje celinskih plovnih poti;
- storitveno omrežje (za uporabnike/turiste);
- omrežje kolesarskih poti (preglednica P2.2);
- omrežje javnega prevoza.

Vse 4 plasti so bile analizirane glede na nove povezovalne poti, manjkajoče povezave, inovativne storitve, ki jih je treba izvesti, obstoječo infrastrukturo itd. Enako kot pri drugem pilotnem projektu temelji metodologija na terenskih obiskih, zbiranju slikovnega gradiva, tehničnih anketah itd.

Načrtovani in organizirani so bili načrtovalni sestanki in izmenjava podatkov/dokumentov/osnutkov z mestno upravo, s posebnim dvostranskim pregledom osnutkov pilota.

---

## Rezultati

Glavni rezultat pilota je sestavljen iz dveh različnih ravni predlogov izvedljivosti:

- Prva je osredotočena na posamezne plasti, ki so bile predmet analize: s pomočjo specifičnih zbranih podatkov bo za vsako od 4 omrežij izpostavljena hipoteza razvoja in krepitve, ki temelji na smernicah/načelih trajnostne mobilnosti.
- Druga bo predstavila modele integracije/povezovanja 4 omrežij in morebitne večmodalne ukrepe, upoštevajoč referenčni okvir obalnega območja San Donà. To bo vključeno v izvedbene strategije in nekatere ekonomske ocene.

Končni rok za oddajo študije – zaključen skupni pregled zadnjega osnutka v sodelovanju z mestno upravo – je november 2021.

---

## Izzivi, priložnosti in prenosljivost

Tekoče izvajanje dveh pilotnih projektov je bilo izpostavljeno kot koristno in plodno sodelovanje z obema mestnima upravama. Obe metodologiji študij izvedljivosti bi lahko zlahka prenesli na majhne in srednje velike občine z izdelavo orodij za usklajevanje/ocenjevanje skupnih urbanih značilnosti. Glavni izziv je identificirati posebne potrebe po trajnostni mobilnosti v mestnem območju, predlagati izvedljiv postopek izvajanja prek vrste mejnikov celostnega prometnega načrtovanja. Vsak mejnik naj bo prilagojen prednostnim nalogam uprave/državljanov, potrebam in časovnim okvirom izvajanja.

---

## Podrobneje

Več podrobnosti je na voljo na [spletni strani](#).

Za več informacij – osebe za stik:

Pier Paolo Pentucci (vodja projekta Crossmoby)

[pierpaolo.pentucci@unive.it](mailto:pierpaolo.pentucci@unive.it)

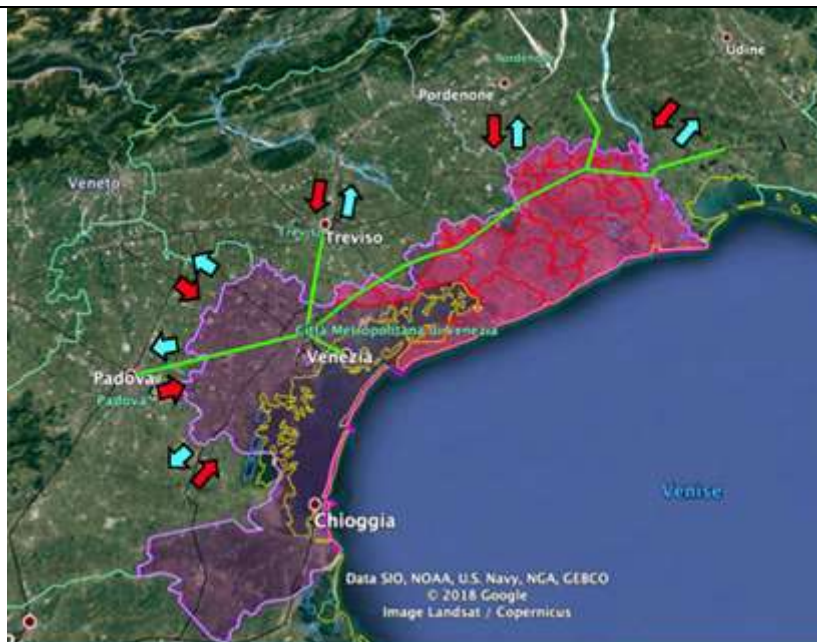
+39 339 4041162

Marco Fasan (zunanji strokovnjak)

[fasan.marco@gmail.com](mailto:fasan.marco@gmail.com)

## Testiranje inovativnega omrežja za nadzor prometa za optimizirano prometno načrtovanje

<b>Lokacija</b>	<i>Metropolitansko mesto Benetke (Italija)</i>
<b>Na kratko</b>	<p>Cilj pilotne aktivnosti, ki jo je razvilo podjetje Veneto Strade S. p. A., je opredeliti in preizkusiti inovativno omrežje za nadzor prometa, ki bo zagotavljalo podatke o prometnih tokovih na glavnem cestnem omrežju znotraj metropolitanskega območja Benetk, s sklicevanjem na tiste, ki se raztezajo vzdolž glavne osi Benetke–Trst. Podatki se zbirajo prek razširjenega omrežja fiksnih in mobilnih naprav, ki so bile pridobljene po natančni raziskavi najbolj funkcionalnih tehnologij, ki so na voljo na trgu. Baza podatkov, ki bo nastala na podlagi obdelave takšnih podatkov, bo podprla optimizacijo prometnega načrtovanja na zadevnem območju.</p>
<b>Kontekst</b>	<p>Pilotna aktivnost se osredotoča na zbiranje prometnih podatkov na cestnem omrežju, ki oskrbuje metropolitansko območje Benetk, kjer je trenutno v pripravi Celostna prometna strategija – CPS. Cilj je poudariti, da so prednostne osi, ki vstopajo in izstopajo iz tega območja, močno zainteresirane za relevantne prometne tokove, ki se stekajo v vozlišče Benetk, ki predstavlja gosteje poseljeno mestno območje Benečije in kjer postajajo rešitve za trajnostno mobilnost vse bolj potrebne.</p> <p>V ta namen predstavlja obstoječa železniška os Benetke–Trst, ki poteka skozi to območje, hrbtenico povezave vzhod–zahod, ki poteka mimo vrste urbanih vozlišč. V prvi fazi aktivnosti so bile zbrane dodatne informacije o obstoječih postajah za nadzor prometa vozil, pa tudi o infrastrukturah, ki jih upravlja podjetje Veneto Strade S. p. A., vključno z lokacijo spremenljivih obvestilnih tabel, portalov za zastave in drugih vrst portalov brez napajanja, razporejenih po omrežju, ki je predmet upravljanja.</p>



## V praksi

Aktivnost predvideva pet različnih izvedbenih faz.

- Podjetje Veneto Strade S. p. A. je nadaljevalo z analizo dejanskega stanja obstoječega omrežja za nadzor z namenom ugotavljanja najučinkovitejših lokacij, na katerih bodo nameščene nove nadzorne naprave (1. faza).
- Izvedene so bile tržne raziskave, da bi ugotovili, katere tehnologije, ki so na voljo na trgu, so bile najbolj funkcionalne in najbolj združljive z že vzpostavljeno mrežo spremljanja (2. faza). Posledično se je štelo, da so za zagotovitev večje prilagodljivosti pri zbiranju podatkov potrebne tako mobilne kot fiksne nadzorne naprave. Poleg tega so bili identificirani tudi potencialni dobavitelji tovrstnih naprav.
- Pripravljeni in izvedeni so bili razpisi za nakup naprav za nadzor (3. faza), začeni pri tistih, ki se nanašajo na mobilne naprave.
- Namestitev naprav je bila zaključena in po prvi testni kampanji spremljanja se je začelo zbiranje podatkov (4. faza). Prek posebne programske opreme je potekalo preštevanje in razvrščanje uporabnikov cestnega omrežja glede na hitrost, datum in čas posameznega vozila.
- Informacije, ki so rezultat aktivnosti, so bile kontekstualizirane in povezane s projektnimi aktivnostmi (5. faza), kar je prispevalo k nadaljnjim rezultatom/izsledkom.

## Rezultati

Nabava in namestitev inovativnega omrežja za nadzor prometa, ki obsega:

- 5 mobilnih naprav;
- 10 fiksnih naprav;
- zbiranje in obdelava podatkov o uporabnikih cestnega omrežja, ki so razvrščeni po več parametrih, in to tako iz mobilnih kot iz fiksnih naprav.

- Ti podatki bodo omogočili prikaz praktičnega okvira prometnih tokov, ki prečkajo območje metropolitanskega mesta Benetke, in s tem podprli nadaljnjo izpopolnjevanje prometnega načrtovanja.



## Izzivi, priložnosti in prenosljivost

Izzivi:

- iskanje prave tehnologije, ki bi bila kompatibilna z že vzpostavljenim omrežjem za nadzor, kar bi omogočilo nemoteno postavitve in nadgradnjo obstoječega omrežja;
- prepoznavanje potencialnih podjetij, ki imajo infrastrukturo, ki deluje z opredeljeno tehnologijo ali strojno in programsko opremo, potrebno za obratovanje in upravljanje nadzornih točk.

Priložnosti:

- zbiranje podatkov o mestnem in primestnem prometu in dajanje teh podatkov na razpolago za podporo nadaljnega prometnega načrtovanja;
- izvajanje prometnih načrtov, ki so bolj prilagojeni potrebam uporabnikov po mobilnosti, tudi prek trajnostnih in večmodalnih rešitev, ki jih ponujajo storitve javnega potniškega prometa.

Kar zadeva prenosljivost, bodo po zaključnem preverjanju zbrani podatki in omrežni model, realiziran v okviru pilotne aktivnosti Veneto Strade, primerni

---

za enostaven izvoz in uporabo v različnih delih cestnega omrežja, s čimer bomo en korak bliže širšemu konceptu pametnih cest.

---

**Podrobneje**

Več informacij je na voljo na [spletni strani](#) podjetja Veneto Strade S. p. A.

Za vse dodatne informacije o pilotni pobudi, ki jo izvaja podjetje Veneto Strade, sta osebi za stik:

Enrico Vescovo  
[e.vescovo@venetostrade.it](mailto:e.vescovo@venetostrade.it)

Davide Scoppio  
[d.scoppio@venetostrade.it](mailto:d.scoppio@venetostrade.it)



## Kopalni bus Crossmoby

<b>Lokacija</b>	Brkini–Koper (Slovenija)
<b>Na kratko</b>	Kopalni bus Crossmoby je nova storitev prevoza potnikov od Brkinov do Kopa. Storitve je delovala julija in avgusta 2021, in sicer vsak dan, kar je prebivalcem tega območja omogočilo dostop do obale.
<b>Kontekst</b>	Razlog za vzpostavitev »kopalnega busa« v poletnem času je pomanjkanje tovrstnih storitev in nezadostna povezava od Brkinov do slovenske obale, ki bi omogočala uporabo javnega prevoza na tej relaciji, zato prebivalci v večini primerov uporabljajo predvsem avtomobile. Gre za pilotno aktivnost projekta CROSSMOBY, programa sodelovanja Interreg V-A Italija-Slovenija 2014–2020, ki se bo nadaljevala tudi v naslednjih sezonah, torej po zaključku projekta.
<b>V praksi</b>	<p>Storitev kopalnega busa Crossmoby je bila aktivna vsak dan, od julija do avgusta 2021, in je bila na voljo brezplačno. Trasa avtobusa je naslednja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Odhod zjutraj ob 8.00:</b> Obrov – Javorje – Huje – Rjavče – Tatre – Orehek pri Materiji – Slivje – Markovščina – Materija – Tublje – Hrpelje – Kozina – Krvavi Potok – Klanec pri Kozini – Petrinje – Koper.</li> <li>• <b>Odhod popoldne ob 18:00:</b> Koper – Petrinje – Klanec pri Kozini – Krvavi Potok – Kozina – Hrpelje – Tublje – Materija – Markovščina – Slivje – Orehek pri Materiji – Tatre – Rjavče – Huje – Javorje – Obrov.</li> </ul>
<b>Rezultati</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brezplačna storitev za potnike</li> <li>• Sezonska storitev</li> <li>• Vsakodnevna storitev v juliju v avgustu</li> </ul>
<b>Izzivi, priložnosti in prenosljivost</b>	Nadaljevanje storitve po zaključku projekta ni zagotovljeno.
<b>Podrobneje</b>	<p> <a href="#">Spletna stran</a> Crossmoby  <a href="#">Facebook stran</a> Crossmoby         </p>

## Kolo bus Crossmoby

<b>Lokacija</b>	Koper–Kras (Slovenija)
<b>Na kratko</b>	<p>Crossmoby – kolo bus, brezplačni avtobusni prevozi od Kopra do Krasa</p> <p>Projekt CROSSMOBY, program sodelovanja Interreg VA Italija-Slovenija 2014–2020, je uvedel novo storitev za potnike v poletnih sezonah 2020 in 2021. Gre za storitev krožnega avtobusnega prevoza za potnike in kolesarje, imenovano KOLO BUS. Avtobusni prevozi so brezplačni in so na voljo ob petkih, sobotah in nedeljah v času od julija do oktobra.</p>
<b>Kontekst</b>	<p>Razlog za uvedbo storitve KOLO BUS je izhajal iz predhodne izkušnje s podobno storitvijo, ki je bila implementirana v okviru drugega, že zaključenega projekta INTERREG.</p> <p>Prebivalci zadevnega območja in odločevalci so se strinjali, da bi bilo koristno nadaljevati s storitvijo, zato se je sistem KOLO BUSA v okviru programa sodelovanja CROSSMOBY, Interreg VA Italija-Slovenija 2014–2020 nadaljeval in predstavlja možnost intermodalnega in trajnostnega prometa.</p>
<b>V praksi</b>	<p>KOLO BUS je brezplačna storitev za prebivalce in za obiskovalce čezmejnega območja, ki so lahko od julija do oktobra uporabljali brezplačni avtobusni prevoz na krožni poti: Koper (glavna avtobusna postaja) – Kozina – Lipica – Divača – Sežana (avtobusna postaja) – Sežana (občina) – Štanjel – Sežana (avtobusna postaja) – Sežana (občina) – Divača – Kozina – Koper (glavna avtobusna postaja) v sezoni 2020, z dodanimi postanki Škocjanske jame in Rodik v letu 2021.</p> <p>Avtobus je opremljen s prikolico za kolesa (KOLO BUS), ki je prav tako na voljo brezplačno. Storitev se izvaja ob vikendih (petek–nedelja) v dopoldanskem in popoldanskem času. Odhodi so z glavne avtobusne postaje v Kopru. Predhodna rezervacija sedežev ni potrebna, niti ni možna.</p>
<b>Rezultati</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Storitev KOLO BUSA za potnike in kolesarje na relaciji Koper–Kras</li> <li>• Nadaljevanje storitve iz prejšnjega projekta INTERREG</li> <li>• Zadovoljni uporabniki, brezplačna storitev</li> <li>• Alternativna možnost mobilnosti</li> </ul>
<b>Izzivi, priložnosti in prenosljivost</b>	<p>Storitev je bila vzpostavljena v okviru projekta CROSSMOBY, ki se bo zaključil februarja 2022. Ni zagotovljeno, da se bo storitev nadaljevala tudi po zaključku projekta, čeprav si bo Regionalni razvojni center Koper prizadeval za to.</p>
<b>Podrobneje</b>	<p><a href="#">Spletna stran</a> Crossmoby  <a href="#">Facebook stran</a> Crossmoby</p>

## Ladijski prevozi Crossmoby

<b>Lokacija</b>	Koper – Izola – Piran – Ankaran (Slovenija)
<b>Na kratko</b>	<p>Ladijski prevozi za potnike in kolesa CROSSMOBY se izvajajo v okviru projekta CROSSMOBY, program sodelovanja Interreg VA Italija-Slovenija.</p> <p>V letu 2020 je bila storitev aktivna med vikendi, v letu 2021 vsak dan razen ponedeljkov. Obratovalna sezona je bila od konca junija do začetka oktobra.</p>
<b>Kontekst</b>	<p>Potreba po uvedbi storitve ladijskega prevoza za potnike je izvirala iz potreb prebivalcev območja in obiskovalcev, saj se potovanje med posameznimi mesti slovenske obale v poletnih mesecih zapleta zaradi zastojev na cestah.</p> <p>Tovrstna pobuda za potnike in kolesarje je bila organizirana prvič, in sicer v okviru projekta CROSSMOBY, program sodelovanja Interreg VA Italija-Slovenija 2014–2020.</p>
<b>V praksi</b>	<p>CROSSMOBY ponuja storitev brezplačnega ladijskega prevoza za potnike in kolesa. Storitve je bila uvedena leta 2020, in sicer samo ob sobotah in nedeljah. Po uspešnem prvem letu je bila v sezoni 2021 razširjena na vse dni v tednu razen ponedeljkov, delovala je od konca junija do začetka oktobra.</p> <p>Postajališča za potnike so naslednja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ankaran, pomol Valdoltra</li> <li>• Koper, zunanja obala ob parkirišču na Ukmarjevem trgu</li> <li>• Izola, na pomolu pred hotelom Marina</li> <li>• Piran, pristanišče na pomolu pri rdečem svetilniku</li> </ul> <p>Rezervacije sedežev niso možne.</p>
<b>Rezultati</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ladijski prevoz za potnike in kolesa v poletnih tednih v Kopru, Izoli, Piranu, Ankaranu (slovenska obala)</li> <li>• Alternativna možnost potovanja</li> <li>• Zadovoljni uporabniki</li> </ul>
<b>Izzivi, priložnosti in prenosljivost</b>	<p>Storitev je bila vzpostavljena v okviru projekta CROSSMOBY, ki se bo zaključil februarja 2022. Ni zagotovljeno, da se bo storitev nadaljevala tudi po zaključku projekta, čeprav si bo Regionalni razvojni center Koper prizadeval za to.</p>
<b>Podrobneje</b>	<p><a href="#">Spletna stran</a> Crossmoby  <a href="#">Facebook stran</a> Crossmoby</p>

## Kras - Brkini bikes

### Lokacija

---

<b>Na kratko</b>	Kras – Brkini bikes je sistem souporabe koles, vzpostavljen poleti 2020 v okviru projekta CROSSMOBY, Interreg VA Program sodelovanja Italija-Slovenija 2014–2020. Sistem je sestavljen iz 5 postaj za izposajo koles s skupno 25 električnimi kolesi, ki so razporejene na območju občin Divača, Sežana, Komen in Hrpelje - Kozina.
<b>Kontekst</b>	Potreba po vzpostavitvi sistema souporabe koles na Krasu je izhajala iz potreb čezmejnega prebivalstva in volje županov, v skladu z merili za izbiro pilotnih aktivnosti CROSSMOBY. Večina postaj se nahaja ob železniških postajah vzdolž železniške proge CROSSMOBY iz Trsta v Ljubljano. Sistem uvaja novo možnost v smislu mobilnosti in intermodalnosti znotraj tega območja.
<b>V praksi</b>	<p>Na slovenskem Krasu je bil poleti 2020 vzpostavljen nov avtomatski sistem souporabe koles kot pilotna aktivnost projekta CROSSMOBY, programa sodelovanja Interreg VA Italija-Slovenija 2014–2020. Omrežje je sestavljeno iz 5 postaj in 25 električnih koles, ki so bila uporabnikom brezplačno na voljo do konca novembra 2021. V najhladnejših mesecih, od novembra do aprila, izposoja koles ni mogoča.</p> <p>Lokacije postaj za izposajo koles so v slovenskih občinah Divača, Hrpelje - Kozina, Sežana in Komen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Komen, na »placu«, OMV Komen, 119a, Komen</li><li>• Štanjel, avtobusna postaja, Štanjel 41, Štanjel</li><li>• Sežana, pri Osnovni šoli Srečka Kosovela, Kosovela ulica 6, Sežana</li><li>• Divača, parkirišče ob električni polnilnici, dostop iz ulice Trg 15. aprila 1b, Divača</li><li>• Hrpelje - Kozina, pri parku Žaga, Istrska ulica 19, Kozina</li></ul> <p>Informacije o storitvi in možnost registracije so na voljo na več lokacijah:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Turistično informacijski center TIC Sežana, Partizanska cesta 4, Sežana</li><li>• Turistično informacijski center TIC Štanjel, Štanjel 1a, Štanjel</li><li>• Občina Hrpelje - Kozina, Reška cesta 14, Kozina</li><li>• Muzej slovenskih filmskih igralcev: Škrateljnova domačija, Muzej Divača, Kraška cesta 26, Divača</li></ul> <p>Po registraciji lahko uporabniki začnejo z uporabo storitve, pri čemer je uporaba možna tudi prek mobilne aplikacije <a href="https://mobiln.si/">https://mobiln.si/</a>.</p>

---

### Rezultati

- En sistem souporabe koles
- 5 postaj
- 25 koles
- Zadovoljni uporabniki

**Izzivi,  
priložnosti in  
prenosljivost**

Dogovorjeno je bilo, da bodo občine v kraški regiji po zaključku projekta prevzele sistem za nadaljevanje storitve.

---

**Podrobneje**

[Spletna stran](#) Crossmoby

Mobilna aplikacija: <https://mobiln.si/>

## Julijske Alpe - čezmejna avtobusna linija

**Lokacija** Julijske Alpe (Slovenija–Italija)

**Na kratko** Posoški razvojni center se je skupaj s Turistično zvezo Gornjega Posočja, Triglavskim narodnim parkom in občinami Bovec, Kobarid in Tolmin lotil izziva vzpostavitve avtobusnih povezav na območju doline Soče. Ta ukrep je bil izbran ob upoštevanju potreb in prejšnjih izkušenj. Rezultat je bil uvedba nove čezmejne avtobusne povezave Bovec–Trbiž–Kranjska Gora, do katere je prišlo v poletni sezoni 2019. Leta 2020 je bila podaljšana od Bovca do Mosta na Soči. Zaradi uspeha te povezave je bila v letu 2021 dodana dodatna čezmejna linija: Tolmin–Kobarid–Čedad.

**Kontekst** Cilj uvedbe obeh čezmejnih prog je bil povečati dostopnost Julijskih Alp (dolina Soče, Kranjska Gora) ter omogočiti povezavo z večjimi središči na italijanski strani (Čedad, Trbiž). Namen je bil optimizirati pretok obiskovalcev in prebivalcev na obmejnem območju. Čezmejna povezava z javnim potniškim prometom je za Julijske Alpe in kraje ob državni meji pomembna tako s turističnega vidika kot tudi z vidika vsakodnevnih potreb prebivalcev. Istočasno zagotavljata čezmejni proggi povezavo slovenskega železniškega omrežja (železniška postaja Most na Soči) z italijanskim železniškim omrežjem (železniška postaja v Trbižu in Čedadu). Pred uvedbo čezmejne proge Bovec–Trbiž–Kranjska Gora je bila na voljo povezava med Bovcem in Trbižem (in naprej s Kranjsko Goro), in sicer enkrat dnevno. Vendar v poletni sezoni to ni zadostovalo za vse obiskovalce.

Pilotna avtobusna linija v okviru projekta je dodala dva odhoda v vsako smer in možnost prevoza koles (prikolica za 15 koles). V tej obliki pred uvedbo pilotne linije ni bila na voljo nobena čezmejna povezava s Čedadom. Po uvedbi pilotne linije v poletni sezoni 2021 je bila večkrat dnevno na voljo povezava med Čedadom in Tolminom ter Kobaridom. Cilj je tudi po zaključku projekta ohraniti čezmejne povezave (vsaj v sezonski obliki).

**V praksi** V prvi fazi pilotne aktivnosti je bila v poletni sezoni 2019 vzpostavljena čezmejna proga Bovec–Trbiž–Kranjska Gora z dvema odhodoma na dan v vsako smer. V poletni sezoni 2020 je bila proga podaljšana do železniške postaje Most na Soči, ista proga je bila ohranjena tudi v sezoni 2021, saj se je izhodišče na železniški postaji Most na Soči izkazalo za zelo uspešno. Prevoz koles na prikolici je bil možen v obeh sezonah. V juliju in avgustu 2020 in 2021 je avtobus na tej proggi vozil vsak dan, z odhodom zjutraj z železniške postaje Most na Soči proti Tolminu, Kobaridu, Bovcu, čez prelaz Predel do železniške postaje v Trbižu (I) in nato v Kranjsko Goro. Od tam se avtobus vrača v Bovec. Popoldanska povezava s Kranjsko Goro se namesto v Mostu na Soči začne v Bovcu. Zvečer se avtobus vrača iz Kranjske Gore na železniško postajo Most na Soči.

V drugi fazi v poletni sezoni 2021 je bila vzpostavljena še ena čezmejna avtobusna povezava od Kobarida in Tolmina do Čedadada na italijanski strani. Čezmejna linija je bila prvič vzpostavljena v poletni sezoni 2021 (julij in avgust), avtobus vozi med Tolminom, Kobaridom, Robičem, Špetrom in Čedadom vsak dan s štirimi odhodi v vsako smer.

---

## Rezultati

V času pilotne aktivnosti je storitev uporabljalo skupno 1.983 potnikov na obeh čezmejnih linijah.

Promocija je potekala preko več komunikacijskih kanalov:

- družbena omrežja in spletne strani (Posoški razvojni center, turizem doline Soče, projekt Crossmoby, avtobusni prevoznik Nomago),
- promocijska gradiva (zloženke),
- tiskovne konference in sporočila za javnost,
- prispevek v lokalnem časopisu Posočje SOČAsnik,
- radijski oglasi.

### **Osnovne informacije o progi Most na soči ŽP–Bovec–Trbiž–Kranjska Gora:**

Obdobje izvajanja: vsak dan od 1. 7. do 31. 8.

Dva odhoda na dan v vsako smer.

Ponudnik storitve: Nomago

Vrsta vozila: 30-sedežni avtobus s prikolico za 15 koles

Število prepeljanih potnikov: med pilotno aktivnostjo skupaj 1.893; 800 (2019), 594 (2020), 499 (2021).

V poletni sezoni 2021 je bil zabeležen upad števila prepeljanih potnikov na tej progi v primerjavi s sezonama 2019 in 2020, kar bi lahko v veliki meri pripisali omejitvam zaradi epidemije covid-19.

V sezoni 2021 je bilo ob upoštevanju števila turistov število prepeljanih potnikov avgusta (331) večje kot v juliju (168), v obeh mesecih je bilo višje tudi število potnikov v smeri Bovec–Kranjska Gora (269) v primerjavi s številom potnikov prepeljanih v nasprotno smer (230).

Med pogosteje uporabljena postajališča na tej progi sodijo: Bovec, železniška postaja Trbiž, Kranjska Gora, Strmec in Log pod Mangartom.

### **Osnovne informacije o progi Tolmin–Kobarid–Čedad:**

Obdobje izvajanja: vsak dan od 1. 7. 2021 do 31. 8. 2021

Ni možnosti za prevoz koles.

Štirje odhodi na dan v vsako smer.

Ponudnik storitve: Nomago

Vrsta vozila: 30-sedežni avtobus

Število prepeljanih potnikov (2021): 90

Cena na vožnjo: po ceniku

Na tej progi je bilo v dolino Soče prepeljanih več potnikov kot iz nje, 59 odstotkov vseh potnikov je bilo prepeljanih na relaciji Čedad–Kobarid. Večina potnikov je storitev uporabila v mesecu avgustu.

---

**Izzivi,  
priložnosti in  
prenosljivost**

V sezonah 2020 in 2021 so na delovanje čezmejnih prog vplivali ukrepi za zaježitev epidemije covid-19. Na uporabo linije so močno vplivale poostrene zahteve za prehod državne meje (dovoljenja, pogoji ipd.), kar se je odražalo v manjšem številu potnikov v letu 2021.

---

**Podrobneje**

[Spletna stran](#) Posoškega razvojnega centra

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)



## Spodbujanje trajnostne mobilnosti v Dolini Soče

<b>Lokacija</b>	Dolina Soče (Slovenija)
<b>Na kratko</b>	<p>V okviru pilotne aktivnosti Crossmoby so bile uvedene različne pobude, ki spodbujajo trajnostno mobilnost na širšem območju Doline Soče. Ob upoštevanju potreb lokalnega območja in izkušenj iz preteklih let je Posoški razvojni center v okviru projekta CROSSMOBY skupaj s Turizmom Doline Soče, Triglavskim narodnim parkom in občinami Bovec, Kobarid in Tolmin pristopil k celovitemu in celostnemu načrtovanju sezonskih avtobusnih prevozov v dolini Soče. Pilotna aktivnost združuje pobude za umirjanje prometa v alpskih dolinah, izmenične prevoze, demonstracije e-mobilnosti ter kampanjo za ozaveščanje.</p>
<b>Kontekst</b>	<p>Ta pilotna aktivnost je pod eno streho združila prej razdrobljene pobude za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Občini Tolmin in Bovec že imata CPS. Regionalni CPS za Julijske Alpe je bil v letu 2021 v fazi razvoja. Nanašal se je na veliko že obstoječih ukrepov v zvezi s trajnostno mobilnostjo. Cilj te pilotne aktivnosti je bil združiti vse te aktivnosti.</p>
<b>V praksi</b>	<p><b>1) Uvedba enotnega sistema shuttle bus/hop-on hop-off povezav po dolini Soče.</b></p> <p>V juliju 2019 in 2020 je v Dolini Soče v sodelovanju z Občino Tolmin, Triglavskim narodnim parkom in Zavodom za turizem potekal promocijski dan umirjanja prometa v alpskih dolinah z enodnevno zaprtjem doline Tolminke za motorna vozila. Namesto motornega prometa so obiskovalci lahko uporabljali javni prevoz (shuttle bus Tolmin–Javorca). V času Festivala pohodništva v Dolini Soče (september 2019 in september 2020) so bili organizirani posebni avtobusni prevozi do pohodniških izhodiščnih točk po dolini, da bi preprečili prometne zastoje. V poletnih mesecih (julij–avgust) 2020 je bil preizkušen eksperimentalni pristop za sofinanciranje kobariškega hop-on hop-off avtobusa, ki v poletnih mesecih povezuje Kobarid z okoliškimi vasmi in turističnimi točkami. V poletni sezoni 2021 so bile omenjene aktivnosti nadgrajene v celovit sistem hop-on hop-off in shuttle bus prevozov v treh občinah Doline Soče. Dolina Tolminke je bila leta 2021 vse poletje zaprta za promet, obiskovalcem je bila na voljo avtobusna povezava. Kobariški hop-on hop-off avtobus je bil optimiziran na podlagi izkušenj iz preteklih let. Avtobus je povezoval Breginjski kot in Nadižo, Drežniško planino, Livško planino in planino Kuhinja s Kobaridom. Leta 2021 je bil hop-on hop-off avtobus prvič vzpostavljen tudi v Bovcu, kjer povezuje Bovec z okoliškimi vasmi, turističnimi znamenitostmi in pohodniškimi izhodišči (Lepena, Mangartsko sedlo). Vsi trije sistemi shuttle bus/hop-on hop-off so bili časovno prilagojeni glede na prihode/odhode avtobusov na čezmejnih linijah Tolmin–Čedad in Most na Soči–Trbiž–Kranjska Gora.</p>

2) **Drugi del je bil namenjen ozaveščanju o e-mobilnosti. Ciljni skupini sta bili dve: zaposleni v javnem sektorju in prebivalci. V ta namen je Posoški razvojni center izvedel dve aktivnosti:**

**a) E-car sharing:**

Oblikovanje koncepta souporabe avtomobilov za službene namene v javnem sektorju (pilot v Tolminu, z možnostjo širitve na okoliške občine v Dolini Soče). Znotraj koncepta povezujemo zainteresirane institucije, potencialne ponudnike e-vozil in ponudnike storitev polnjenja. V okviru pilota smo najeli VW ID. Tri e-vozila so bila za čas enega leta na voljo za potrebe Posoškega razvojnega centra. Poleg prikaza koncepta souporabe e-vozil smo izvedli tudi preizkus uporabnosti e-vozil in uporabniške izkušnje med vožnjo po hribovitih območjih. Na splošno ponudniki e-vozil na območju Doline Soče ne vidijo gospodarskega interesa prav zaradi posebnosti tega območja (hribovit teren, precejšnja oddaljenost od središč, razpršena in neustrezna polnilna infrastruktura). V poletni sezoni smo podaljšali preizkušanje uporabniške izkušnje in demonstracijo souporabe e-vozil razširili na ciljno skupino lokalnega prebivalstva. V juliju, avgustu in septembru smo prebivalcem omogočili brezplačen tridnevni najem električnega vozila.

**b) Mikromobilnost**

Demonstracija uporabe trajnostnih rešitev na področju mikromobilnosti na območju mesta Tolmin – najeli smo e-skuter za preizkušanje primernosti za širšo uporabo v službene namene na primeru manjšega podjetja. Mikromobilnost ponuja nove priložnosti za trajnostno mobilnost na kratke razdalje, obenem pa lahko predstavlja rešitev za zadnji del poti, ko gre za navezovanje na javni potniški promet.

Za promocijo aktivnosti je bilo uporabljenih več kanalov:

- družbena omrežja in spletne strani (Posoški razvojni center, Zavod za turizem, projekt Crossmoby),
- promocijska gradiva (zloženke),
- tiskovne konference in sporočila za javnost,
- prispevek v brezplačnem tiskanem mediju SOČAsnik,
- prispevek v tematski publikaciji Triglavskega narodnega parka.

---

## Rezultati

V času pilotne aktivnosti je bilo na danem območju s shuttle busom in hop-on hop-off povezavami prepeljanih skupno 8.443 potnikov. Na vseh progah je veljala enotna cena 2 EUR/osebo. Vlogo operaterja je prevzelo podjetje Nomago d. o. o.

### Hop-on hop-off BOVEC

Povezava hop-on hop-off Bovec je bila predmet pilota šele v sezoni 2021. Na voljo je bila od 1. 7. 2021 do 31. 8. 2021 v obliki 20-sedežnega avtobusa z možnostjo prevoza 4 koles. Linija je obratovala vsak dan, in sicer na naslednjih progah:

- Bovec–slap Boka (1x na dan),
- Bovec–slap Virje (3x na dan),
- Bovec–Čezsoča (3x na dan),
- Bovec–trdnjava Kluže (2x na dan),
- Bovec–Lepena (2x na dan),
- Bovec–Mangartsko sedlo (2x na dan).

Število prepeljanih potnikov (2021): 925

#### **Shuttle bus MANGART**

Na mangartski cesti je bil v poletni sezoni vzpostavljen spremenjen prometni režim, predvsem zaradi prometne varnosti, pomanjkanja parkirnih mest in umiritve prometa; cesta je bila opremljena z avtomatsko zapornico z števcem prometa in digitalnim prikazovalnikom zasedenosti parkirnih mest.

Shuttle bus je ob sobotah in nedeljah povezoval Log pod Mangartom z Mangartskim sedlom s štirimi odhodi na dan v vsako smer. Avtobus je vozil med 1. 7. 2021 in 31. 8. 2021. Storitve so zagotavljali 20-sedežni avtobus in dva kombija. Možnosti za prevoz koles ni bilo.

Število prepeljanih potnikov (2021): 408

#### **Hop-on hop-off KOBARID**

Hop-on hop-off Kobarid deluje v poletnih mesecih že od leta 2016 ter povezuje Kobarid z okoliškimi vasi in turističnimi točkami. V sezoni 2021 je avtobus vozil od 1. 7. 2021 do 31. 8. 2021. Storitve je zagotavljal 20-sedežni avtobus z možnostjo prevoza 4 koles. Avtobus je vozil po delno spremenjenih voznih redih in progah, kar je bila posledica uvedbe čezmejne linije do Čedadada. Avtobus v tej sezoni ni vozil do mejnega prehoda Robič, zato so bile izpuščene tudi vasi Svino, Sužid in Magozd. Po drugi strani pa je bil ob 5.20 zjutraj dodan dodaten odhod za zagotavljanje povezave do planine Kuhinja.

Poti in odhodi:

- Kobarid–planina Kuhinja (3x na dan)
- Kobarid–Livsko in Kolovrat (2x na dan)
- Kobarid–Breginjski kot in Nadiža (2x na dan)
- Kobarid–Drežniško (2x na dan).

Število prepeljanih potnikov (2021): 1.237

#### **Shuttle bus JAVORCA**

Izmenični avtobus je vozil na relaciji Tolmin–Javorca vsak dan od 25. 6. 2021 do 26. 9. 2021, in sicer 6-krat na dan. Storitve je zagotavljal 20-sedežni avtobus brez možnosti prevoza koles.

Število prepeljanih potnikov (2021): 5.873

---

**Izzivi,  
priložnosti in  
prenosljivost**

Omejujoči dejavniki:

- Epidemija COVID-19,
- kratek čas za zagotovitev zadostne promocije in vidnosti povezav shuttle bus/hop-on hop-off,
- nejasno delovanje (financiranje) povezav shuttle bus/hop-on hop-off po koncu projekta,
- pomanjkanje gospodarskega interesa s strani ponudnikov sistemov souporabe in polnjenja.

Prenosljivost:

Koncept prevoza je bil že predstavljen v okviru projekta RRC Koper, ki je nato na podoben način uvedel pilotne linije. Pobudo za širitev in prenos koncepta so podale tudi lokalne skupnosti v dolini Nadiže na italijanski strani meje.

---

**Podrobneje**

[Spletna stran](#) Posoškega razvojnega centra

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Regionalna celostna prometna strategija za Julijske Alpe

**Lokacija** Julijske Alpe (Slovenija)

**Na kratko** Regijska celostna prometna strategija (CPS) pokriva širše območje Julijskih Alp in gre za pilotni primer razvoja celostne prometne strategije za prometno regijo – regijo, ki ni opredeljena kot upravna enota. Naš pilot je razdeljen na dve statistični regiji: Goriško in Gorenjsko. Odločitev za razvoj strategije temelji na vse večji potrebi po celoviti obravnavi prometnega načrtovanja na tem območju, ki se je v zadnjih letih uveljavilo kot ena vodilnih turističnih destinacij v Sloveniji in kjer turistični obisk nenehno raste. Zavarovana območja narave, med njimi Triglavski narodni park in Biosferni rezervat Julijske Alpe pod zaščito Unesca, zahtevajo bolj celostne in trajnostne pristope k upravljanju prometa, ki bi ob zagotavljanju gospodarskega razvoja poudarjali pomen življenjskega okolja, socialne pravičnosti in varstva narave.

Regijska raven ponuja dobre možnosti za izpolnitev potrebe po celostnem prometnem načrtovanju. Zagotavlja povezavo med nacionalnim in lokalnim prometnim načrtovanjem in v pripravljalni proces vključuje ključne deležnike.

**Kontekst** Pilotna aktivnost je bila izvedena na širšem območju Julijskih Alp. Vključene občine so: Bled, Bohinj, Bovec, Brda, Cerklje, Gorje, Idrija, Jesenice, Kanal ob Soči, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin in Žirovnica.

Trenutno ni skupnega dokumenta, ki bi obravnaval problematiko prometne ureditve in prometnega načrtovanja na regijski ravni. 10 od 14 vključenih občin je sprejelo občinski CPS. Cilj je vzpostaviti sistem celostnega prometnega načrtovanja na regionalni ravni.

**V praksi** Izvajanje aktivnosti se je začelo jeseni 2019. Priprava je potekala v več korakih.

### **Oblikovanje vizije**

Na delavnici, katere so se udeležili člani ožje in širše delovne skupine, je potekal pogovor o dolgoročnem razvoju Julijskih Alp. Podan je bil predlog skupne vizije prihodnjega razvoja in začrtana okvirna področja za strateške cilje.

Žal je velik del priprav regijskega CPS potekal v času epidemije covid-19, zato je bilo delavnic manj, kot je bilo predvideno. Večina sodelovanja je bila preusmerjena na virtualne kanale.

### **Analiza stanja na področju mobilnosti**

Za pregled stanja na področju prometa v regiji so bile v prvi fazi pregledane in analizirane obstoječe prometne študije na medobčinski, regijski in državni ravni ter načrtovani nacionalni projekti. Na podlagi dostopnih podatkov s

področja prometa so bili izdelani prostorski prikazi stanja prometa in prometnih obremenitev v regiji, ki so predstavljeni v poglavju »Stebri trajnostne mobilnosti«. V drugi fazi je bil oblikovan spletni vprašalnik za občine in občinske službe ter druge ključne odločevalce in deležnike z zadevnega območja. Ta je omogočil boljši vpogled v trenutno stanje in načrte na področju upravljanja prometa v posameznih občinah in v celotni regiji Julijskih Alp. Sodelovale so vse občine v regiji. V tretji fazi smo opravili poglobljene intervjuje s ključnimi deležniki. Ugotovitve iz raziskave in intervjujev so bile podlaga za načrtovanje ukrepov trajnostne mobilnosti, predstavljenih v nadaljevanju dokumenta.

### Opredelitev poteka aktivnosti

Na podlagi prejšnjih korakov smo izdelali ključne strateške smernice in seznam ukrepov, ki smo jih preverili znotraj ožje delovne skupine ter pri predstavnikih vključenih občin in ključnih deležnikov, ki bodo v prihodnje odgovorni za njihovo izvajanje.

### Priprava dokumenta

Na podlagi vseh prejšnjih korakov bo pripravljen končni dokument.

<b>Rezultati</b>	<p>Ključni rezultat je končni dokument, vendar je mogoče izpostaviti tudi več drugih korakov. V proces priprave CPS je bilo skupno vključenih 36 različnih deležnikov.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Delavnica, ki jo je izvedla širša delovna skupina, ki je vključevala vse deležnike na danem območju,</li> <li>• analiza obstoječih prometnih študij na medobčinski, regijski in državni ravni ter načrtovanje nacionalnih projektov,</li> <li>• raziskava med občinami o stanju in načrtih na področju upravljanja prometa ter poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki,</li> <li>• sestanki delovne skupine (Posoški razvojni center, Turizem Bohinj, BSC Kranj, Triglavski narodni park, Urbanistični inštitut RS),</li> <li>• sklop predlogov ukrepov in aktivnosti vpletenih deležnikov,</li> <li>• usklajevanje akcijskega načrta z vsemi vpletenimi deležniki,</li> <li>• priprava dokumenta RCPS JA,</li> <li>• predstavitev.</li> </ul>
<b>Izzivi, priložnosti in prenosljivost</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zamuda pri izvajanju zaradi epidemije covid-19.</li> <li>• Pomanjkanje pravne podlage</li> </ul>
<b>Podrobneje</b>	<p><a href="#">Spletna stran</a> Posoškega razvojnega centra</p> <p>Miro Kristan: <a href="mailto:miro.kristan@prc.si">miro.kristan@prc.si</a></p>

## Revitalizacija Bohinjske železniške proge

<b>Lokacija</b>	Železniška proga Jesenice–Nova Gorica (Slovenija)
<b>Na kratko</b>	Ta pilotna aktivnost je bila namenjena razvoju Bohinjske železnice (Jesenice–Nova Gorica) kot medregionalnega in čezmejnega stebra trajnostne mobilnosti med Julijskimi Alpami in Jadranom, da bi zagotovili dnevno mobilnost prebivalcev in obiskovalcev ter podprli gospodarstvo.
<b>Kontekst</b>	<p>Bohinjska železniška proga je zaradi konfiguracije terena idealna rešitev za povezavo med gorenjsko in primorsko stranjo Julijskih Alp, obenem omogoča (potencialno) povezljivost z avstrijskim in italijanskim železniškim omrežjem. Prav tako gre za pomembno vstopno točko na območje Triglavskega narodnega parka. Proga z vso spremljajočo infrastrukturo je zastarela in ne ustreza sodobnim standardom.</p> <p>Za kakovostno storitev je nujna posodobitev voznega parka, ureditev določenih infrastrukturnih pomanjkljivosti in preureditev ključnih železniških postaj v večmodalne točke. Postopna posodobitev železniške infrastrukture s strateško vizijo je ključnega pomena za celovit razvoj sistema javnega prometa. Potrebna je tudi ustrezna povezava slovenskega železniškega sistema z avstrijskim (Jesenice–Beljak) in italijanskim (Nova Gorica–Gorica).</p>
<b>V praksi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ustanovljen je bil konzorcij za Bohinjsko progo (vključuje občine ob progi, regionalne razvojne agencije in turistične organizacije).</li> <li>• Izdelana je bila socialno-ekonomska študija, ki umešča Bohinjsko železniško progo v območje tromej in valorizira pomen turizma kot sinergijskega elementa mobilnosti državljanov.</li> <li>• V sodelovanju z občino Tolmin potekajo dogovori za pripravo projektne naloge za vzpostavitev večmodalne točke na železniški postaji Most na Soči.</li> <li>• Organizacija čezmejnega strokovnega posveta na temo vzpostavitev čezmejne potniške povezave Gorica–Nova Gorica (Nova Gorica, 28. 9. 2020).</li> <li>• Izvedba čezmejne potniške povezave Jesenice–Nova Gorica–Gorica (I) in razvoj novih čezmejnih produktov z italijanskim in avstrijskim omrežjem – v teku, načrt izvedbe do leta 2023.</li> <li>• Ustanovljen je bil stalni posvetovalni odbor za Bohinjsko progo (železniški operater, Ministrstvo za promet, Agencija za infrastrukturo Slovenije in predstavniki konzorcija), ki skrbi tako za strateške kot operativne zadeve.</li> <li>• Umestitev Bohinjske proge v strateške in izvedbene dokumente za razvoj železniškega omrežja v Republiki Sloveniji.</li> </ul>
<b>Rezultati</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzorcij za Bohinjsko železniško progo</li> <li>• Socialno-ekonomska študija</li> </ul>

- Projektna naloga za vzpostavitev večmodalne točke na železniški postaji Most na Soči

---

**Izzivi,  
priložnosti in  
prenosljivost**

- Kompleksnost sistema
- Omejena prilagodljivost zaradi integracije v celovit (mednarodni) prometni sistem na železniškem omrežju

---

**Podrobneje**

[Spletna stran](#) Posoškega razvojnega centra

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)



## Mestni avtobus - Ilirska Bistrica

<b>Lokacija</b>	<i>Ilirska Bistrica (Slovenija)</i>
<b>Na kratko</b>	<p>Projekt mestni avtobus dopolnjuje možnosti prometnih povezav na relaciji Trst–Reka in spodbuja trajnostno mobilnost tudi v okviru projekta CROSSMOBY z namenom zmanjšanja obremenitve infrastrukture z osebnimi vozili, kar zmanjšuje onesnaževanje okolja in izboljšuje kakovost življenja. Storitev je bila kar dve leti na voljo brezplačno, to obdobje se je končalo novembra 2021.</p> <p>Projekt je prostorsko umeščen v Ilirsko Bistrico, središče občine Ilirska Bistrica z namenom razvoja trajnostne mobilnosti v mestu, kar pomeni, da lahko takšen prevoz v mestu uporabljajo tudi tisti, ki prihajajo v Ilirsko Bistrico z javnim prevozom (avtobus, vlak) iz drugih delov Slovenije ali iz tujine (mednarodne prometne povezave z Reko in Trstom).</p>
<b>Kontekst</b>	<p>V skladu s celostno prometno strategijo (CPS) občine Ilirska Bistrica, izdelano v letu 2017, je uvedba mestnega avtobusa del izvajanja ukrepov za univerzalno dostopnost za vse, saj je namenjen otrokom, dijakom, študentom, odraslim in starejšim. Mestni avtobus je prav tako del strategije za zmanjšanje števila dnevnih migracij z avtomobilom na kratke razdalje in za zmanjšanje obremenjenosti parkirišč v središču mesta. Poleg naštetih ukrepov iz prvega stebra CPS, ki zadevajo zdravo okolje in kakovost bivanja, je uvedba mestnega avtobusa vključena tudi v ukrepe dobro delujočega javnega potniškega prometa (drugi steber) kot učinkovitega sredstva javnega prometa, ki zagotavlja prometne povezave znotraj mesta glede na dejanske potrebe prebivalstva. Uvršča se tudi v peti steber, ki se nanaša na izboljšano splošno prometno varnost, ker manj prometa v mestu pomeni tudi manj prometnih nesreč za vse udeležence v prometu.</p>
<b>V praksi</b>	<p>Izvedene so bile naslednje aktivnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• javna predstavitev projekta CROSSMOBY z obravnavo in javno razgrnitvijo projektnih načrtov, kjer je občina prejela dodatne predloge,</li><li>• načrtovanje poti,</li><li>• izbira ponudnika storitev,</li><li>• izbor operaterjev in izgradnja poti s postavitvijo začasnih postajališč,</li><li>• postavljanje postajališč,</li><li>• postajališča na Tomšičevi ulici in pred samostanom so bila ukinjena.</li></ul>
<b>Rezultati</b>	<p>Z uvedbo mestnega prometa se pozitivni rezultati projekta kažejo v manjši obremenitvi mestnega jedra z osebnimi vozili in posledično nižjimi emisijami onesnaževalcev. V nasprotju s prvotnimi pričakovanji je bil mestni avtobus manj uporabljen, predvsem zaradi omejitev pandemije COVID-19 za potovanja znotraj države, pa tudi zaradi omejitev čezmejnega prometa. Kljub</p>

temu se je v posameznih fazah sproščanja ukrepov v ugodnejših epidemioloških razmerah povečalo število uporabnikov, zlasti iz vrst občanov Ilirske Bistrice.

---

### **Izzivi, priložnosti in prenosljivost**

Izvedba projekta bo prilagojena potrebam uporabnikov, ki bodo z izpolnjevanjem vprašalnikov izrazili svoje mnenje o mestnem prometu in predlagali morebitne izboljšave.

Prevoz bo prihodnji dve leti brezplačen, nato pa bo v primeru zadostnega števila uporabnikov na voljo po simbolično nizki ceni. V tem primeru je izziv uspešno obvladovanje epidemije, da bi dosegli večje število uporabnikov prevoza znotraj države.

Eden izmed izzivov je bila sprememba lokacije dveh načrtovanih postajališč zaradi nesoglasja udeležencev v postopku pridobivanja soglasij za gradbeno dovoljenje obeh avtobusnih postajališč.

Težava je bila tudi večja možnost okužbe z boleznijo COVID-19 v javnem prometu, kar je uporabnike odvrčalo od uporabe javnega prevoza. Takšni dejavniki so povzročili nižje število uporabnikov, kar pa ne bi smeli razumeti kot indikator za ukinitve javnega prevoza. Naraščanje števila uporabnikov kaže, da državljani potrebujejo tovrstni javni prevoz.

Ker mestni promet predhodno ni bil na voljo, je pilotni projekt zasnovan tako, da so postajališča označena z začasnimi panoji z možnostjo kasnejše optimizacije krožne proge mestnega prometa v skladu s predlogi občanov za morebitne nadaljnje izboljšave.

---

### **Podrobneje**

Informacije o delovanju mestnega avtobusa so na voljo na avtobusnih postajališčih in v medijih, kot je glasilo Občine Ilirska Bistrica (Bistriški odmevi) št. 88, december 2019, str. 14–15.

<https://www.ilirska-bistrica.si/obcina/bistriski-odmevi/arhiv/>

## Souporaba koles Ilirska Bistrica

<b>Lokacija</b>	<i>Ilirska Bistrica (Slovenija)</i>
<b>Na kratko</b>	<p>Občina Ilirska Bistrica je v okviru projekta CROSSMOBY, katerega cilj je zagotavljanje trajnostne mobilnosti in nove turistične ponudbe v sodelovanju s Turistično informacijskim centrom Ilirska Bistrica, uvedla pilotno aktivnost souporabe koles.</p> <p>Električna kolesa (e-kolesa) so na voljo tudi obiskovalcem iz vrst širše javnosti, ki lahko Ilirsko Bistrico obišejo tudi z mednarodnimi linijami javnega potniškega prometa. Sistem izposoje koles omogoča uporabo koles kot okolju prijaznega in zdravega načina za vsakodnevno mobilnost. Prav tako omogoča trajnostno mobilnost izven obratovalnega časa javnega prevoza. Kolesa si lahko izposodite vsak dan od 8.00 do 18.00.</p>
<b>Kontekst</b>	<p>Izposoja koles pripomore k zmanjšanju obremenitve zaradi motoriziranega prometa in razbremeni zasedenost parkirnih mest, prav tako prispeva k bolj zdravemu načinu življenja uporabnikov, večji povezanosti z okoljem in izboljšuje kakovost življenja. Uvedba izposoje koles pripomore tudi k večji splošni prometni varnosti. Zmanjšanje motoriziranega prometa v mestu pomeni tudi manj prometnih nesreč za vse udeležence v prometu. Zaradi čezmejnih cestnih in železniških prometnih povezav izposoja koles podpira tudi čezmejno trajnostno mobilnost, saj se železniška in avtobusna postaja nahajata v Ilirski Bistrici, kjer je tudi začetna in končna destinacija izposoje koles.</p> <p>V skladu s celostno prometno strategijo (CPS) Občine Ilirska Bistrica iz leta 2017 je izposoja koles vključena v izvajanje ukrepov za univerzalno dostopnost za vse ter ukrepov, ki so namenjeni zmanjševanju uporabe avtomobilov za dnevne migracije znotraj mesta in v njegovi okolici ter posledično k zmanjšanju parkirne obremenitve Ilirske Bistrice z okolico. Poleg ukrepov, navedenih v prvem stebru CPS – zdravo okolje in kakovost življenja, je uvedba izposoje koles vključena tudi v peti steber – boljša splošna prometna varnost, saj manj motornega prometa v mestu pomeni tudi manj prometnih nesreč.</p>
<b>V praksi</b>	<p>Kolesa si lahko izposodite ali rezervirate od aprila do oktobra vsak dan v tednu med 8. in 18. uro v Turistično informacijskem centru Ilirska Bistrica (Gregorčičeva cesta 2, Ilirska Bistrica). Potrebno je pustiti polog in izpolniti potrdilo o izposoji.</p> <p>Izvedene so bile naslednje aktivnosti:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• javna predstavitev projekta CROSSMOBY z obravnavo in javno razgrnitvijo projektnih načrtov, kjer je občina prejela dodatne predloge,</li><li>• določanje ciljev in zahtev za izposajo;</li></ul>

- izbor ponudnika;
- nakup in namestitve koles;
- obveščanje o pilotnem projektu in izposoji koles na ustreznih mestih in preko ustreznih medijev, kot sta občinska spletna stran in občinsko glasilo Bistriški odmevi.

---

## Rezultati

Za izposajo koles je bilo kljub omejitvam COVID-19 veliko zanimanje. V nasprotju z javnim prevozom predstavlja uporaba kolesa veliko manjše tveganje za okužbe. Električni pogon omogoča kolesarjenje na daljših razdaljah.

Sistem za izposajo koles se je izkazal kot učinkovita rešitev za izposajo električnih koles, saj pomaga najemniku zagotoviti dolgoročno finančno vzdržnost projekta.

---

## Izzivi, priložnosti in prenosljivost

Največji izziv je pandemija covid-19 ter s tem povezane omejitve in zaprtja. V času zaprtja izposaja koles ni bila mogoča.

Izziv je tudi odnos uporabnikov do tuje lastnine in pogostejša uporaba, zato so kolesa podvržena večji obrabi in za nemoteno in varno delovanje zahtevajo stalno mehansko vzdrževanje. Tudi pri sistemih javne izposoje koles se lahko pogosto pojavita vandalizem in nepravilna uporaba koles, kar lahko povzroči materialno škodo. Način prevzema in vračila e-koles z osebnim stikom pomaga preprečevati vandalizem z rednim preverjanjem mehanskega stanja ob vračilu izposojenega kolesa.

---

## Podrobneje

Več informacij najdete na:

- [Spletni strani](#) turistično informacijskega centra.
- Rezervacije so možne na e-naslovu [bike@tic-ilbistrice.si](mailto:bike@tic-ilbistrice.si) ali telefonski številki 040 78 71 78.
- [Instagram stran](#)

## Report in italiano

### Introduzione

Gli obiettivi principali del progetto CrossMoby erano di migliorare l'efficienza della pianificazione di una mobilità sostenibile e di fornire collegamenti transfrontalieri di trasporto pubblico usando un approccio basato su una forte cooperazione istituzionale. Si è cercato quindi di ottenere miglioramenti concreti per gli abitanti dell'area del programma anche in termini di riduzione delle emissioni dei mezzi di trasporto. Le attività principali del progetto sono state la creazione di nuovi servizi di trasporto transfrontalieri e il miglioramento delle pratiche di pianificazione della mobilità in tutta la regione. I cambiamenti significativi attesi saranno dimostrati attraverso il collaudo 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 di trasporto integrate.

Come parte del progetto, sono state realizzate diverse attività pilota per sostenere le due attività principali. Alcune di esse sono state previste in una fase iniziale del progetto, altre sono state sviluppate sulla base dell'analisi della situazione nel campo della pianificazione della mobilità urbana sostenibile nella regione, realizzata durante il primo anno del progetto. Sono stati anche stabiliti criteri precisi per la selezione delle attività pilota. Uno dei punti chiave era il sostegno delle attività al funzionamento del collegamento ferroviario tra Trieste e Lubiana rivolto a vari gruppi di utenti.

Il rapporto fornisce una panoramica di 15 attività pilota svolte durante i tre anni del progetto. Le descrizioni sono preparate sulla base di un modello sviluppato all'interno della piattaforma ELTIS. Ogni descrizione contiene la seguente struttura: luogo, breve descrizione del provvedimento e del contesto spaziale del provvedimento, descrizione dell'attività implementata, risultati ed effetti, sfide identificate durante l'implementazione e possibilità di trasferire il provvedimento ad altri ambienti. In passato, queste descrizioni di provvedimenti si sono dimostrate le più appropriate, poiché permettono una visione rapida ed efficiente delle attività realizzate e un facile approccio diretto all'autore dell'attività per ulteriori informazioni.

## Servizio ferroviario passeggeri transfrontaliero tra Udine/Trieste e Lubiana

**Luogo** Udine/Trieste – Lubiana (Italia/Slovenia)

**In sintesi** La sostenibilità nel trasporto passeggeri e nella mobilità è una delle aree chiave su cui si sviluppa strategicamente l'azione pilota della Regione Friuli-Venezia Giulia (FVG). In qualità di partner principale di CROSSMOBY, la regione FVG ha investito in soluzioni di trasporto pubblico transfrontaliero sul campo seguendo la logica clean&green per migliorare la mobilità nei territori dell'area del programma. Queste soluzioni sono vantaggiose per i cittadini, i pendolari e i turisti che si muovono nell'area transfrontaliera tra Italia e Slovenia.

**Contesto** La regione FVG, in collaborazione con gli operatori ferroviari Trenitalia e le ferrovie slovene, ha istituito il servizio ferroviario transfrontaliero di trasporto passeggeri, che tra i due paesi mancava da molti anni, sfruttando le infrastrutture esistenti e la sua competenza in materia di servizi di trasporto pubblico transfrontaliero. Il progetto pilota della regione FVG è realizzato in un contesto regionale strategico, coinvolgendo due regioni italiane (FVG, Veneto) mentre la Slovenia partecipa sia con le sue aree urbane che con quelle rurali. Da un punto di vista geopolitico, queste regioni accentuano il carattere transfrontaliero del territorio, che ha bisogno di essere ulteriormente collegato con nuove soluzioni di trasporto sostenibile e intermodale, anche a causa della specifica conformità morfologica dell'area, che comprende sia paesaggi montani che costieri. Inoltre, coinvolgendo le autorità regionali sul versante italiano e le autorità nazionali e ministeriali su quello sloveno, il contesto strategico regionale viene ulteriormente esaltato grazie al miglioramento di una cooperazione più solida e sinergica.

**I fatti** L'azione pilota della regione FVG è stata sviluppata con l'obiettivo di riattivare il collegamento ferroviario transfrontaliero per i passeggeri tra Udine/Trieste e Lubiana come soluzione di trasporto pubblico a bassa emissione di carbonio. Il precedente collegamento ferroviario era un servizio Eurocity tra Venezia e Budapest, interrotto nel 2008 e quindi mancante da diversi anni. Il servizio è stato avviato il 9 settembre 2018. Anche il commissario europeo per i trasporti, Violeta Bulc, ha partecipato all'evento di inaugurazione a Trieste. Il collegamento è stato possibile grazie alla collaborazione con Trenitalia S.p.A. e le Ferrovie Slovene (SZ). Il servizio prevede un paio di treni al giorno, con il veicolo ferroviario ETR 563 "Civity", messo a disposizione di Trenitalia S.p.A. dalla stessa regione FVG. Il servizio comprende le fermate intermedie di Palmanova, Cervignano, Aeroporto di Trieste, Monfalcone e Villa Opicina sul versante italiano, e quelle slovene di Sesana, Divaccia, Pivka, Postumia, Rakek, Longatico, Borozenizza e Lubiana Tivoli. Il treno permette il trasporto di 267 passeggeri e di 30 biciclette, incoraggiando la mobilità integrata, sostenibile e intermodale tra i territori transfrontalieri dell'area del Programma. In questo

modo, la regione FVG ha definito la sua azione pilota come un intervento concreto e tangibile nelle regioni italiane e slovene a favore dei cittadini e in generale, della società civile.

---

## Risultati

- Un'azione pilota transfrontaliera sostenibile come nuovo servizio di trasporto pubblico di passeggeri a beneficio dei cittadini e dei turisti, unendo i territori dei due paesi.
- Risposta concreta alle politiche europee di incentivo al trasporto ferroviario.
- Valorizzazione delle reciproche opportunità legate al collegamento delle principali città italiane e slovene dell'area del Programma.
- Minore consumo di energia e minore emissione di gas serra e di sostanze inquinanti.
- 2 partenze al giorno dall'Italia (Udine/Trieste).
- 2 partenze al giorno dalla Slovenia (Lubiana).
- 4 corse al giorno in totale.
- 93,8% di treni puntuali nella stazione centrale di Trieste.
- Il 99,2% dei treni regolari è arrivato a destinazione.
- 23.401 passeggeri registrati nel 2019.
- 31.318 passeggeri registrati durante la durata complessiva del progetto pilota che va dal 9 settembre 2018 al 31 dicembre 2019.
- Realizzazione del collegamento ferroviario anche dopo la fine del periodo sperimentale del treno pilota, durante l'anno 2020.

---

## Sfide, opportunità e trasferibilità

In termini di servizi di mobilità nuovi e innovativi per i cittadini, il valore aggiunto del progetto pilota è stato concretamente percepito dalla società civile dei due paesi come una soluzione importante e innovativa. In questo senso, la soddisfazione degli utenti misurata nei processi di valutazione è di aiuto anche alle autorità che guideranno l'aggiunta futura o l'assegnazione di nuove risorse finanziarie disponibili su questo tipo di servizi per passeggeri.

Alcuni aspetti avranno bisogno di maggiore attenzione: tra questi, ci sono alcune proposte di miglioramento che prevedono iniziative promozionali da parte delle Università di Trieste e Lubiana e possibili accordi con i tour operator per creare pacchetti di viaggio che possano includere il biglietto del treno, il giro turistico, i collegamenti in pullman con i centri cittadini (per esempio con Palmanova/Aquileia). Il servizio deve essere ulteriormente promosso e reso più attraente per aumentare il numero di utenti anche al di là dei mesi che hanno mostrato un numero piuttosto alto di passeggeri (luglio, agosto e dicembre).

Inoltre, il progetto è stato concepito tenendo conto delle specifiche peculiarità e necessità locali dei territori coinvolti, ma il suo modello strategico e concreto è sicuramente trasferibile ad altre aree/regioni, oggetto anche di altri progetti/programmi, focalizzando l'attenzione sui bisogni concreti di mobilità di una determinata area. Per esempio, l'attesa futura attivazione di servizi ferroviari transfrontalieri per passeggeri tra Gorizia e Nova Gorica trarrà vantaggio dall'esperienza del treno pilota ed è destinata a

essere determinata dalla forte cooperazione stabilita tra tutti i responsabili e gli attori coinvolti nel treno CROSSMOBY, compresi gli operatori ferroviari.

---

## In dettaglio

Pagina dedicata al progetto CROSSMOBY e al treno pilota sulla pagina web ufficiale della regione FVG - [link](#).

Primo comunicato stampa sul progetto pilota (06/09/2018) - [link](#).

Secondo comunicato stampa sul progetto pilota (09/09/2018) - [link](#).

Terzo comunicato stampa sul progetto pilota (12/12/2018) - [link](#).

## Referente:

Sig. Massimiliano Angelotti

Responsabile del progetto CROSSMOBY

[massimiliano.angelotti@regione.fvg.it](mailto:massimiliano.angelotti@regione.fvg.it)

telefono: 0039 040 377 4720



## Miglioramento dell'accessibilità tra il centro città e la stazione ferroviaria di Portogruaro

**Luogo** Comune di Portogruaro - Area Metropolitana di Venezia (Italia)

**In sintesi** Il caso pilota previsto per il comune di Portogruaro mira al miglioramento dell'accessibilità dal centro città alla stazione ferroviaria. Il progetto pilota fornirà all'amministrazione cittadina uno studio di fattibilità tecnica ed economica, analizzando e valutando i principali collegamenti e percorsi tra la stazione, il centro storico e i principali punti di interesse (teatro, museo, ecc.). Un sistema di segnaletica dedicato e nuovi percorsi pedonali/ciclabili attraverso l'area urbana saranno progettati sulla base di principi di mobilità sostenibile.

**Contesto** **Comune di Portogruaro:**

I dati e le informazioni raccolte attraverso il questionario compilato dai responsabili della mobilità e dai progettisti del comune riguardo alla situazione del sistema di trasporto hanno identificato quanto segue:

- **Caratteristiche urbane e sistema di trasporto**

L'area pilota copre circa 102 km<sup>2</sup> con 24.425 abitanti (ISTAT 2021). L'area urbana comprende collegamento autostradale, stazione ferroviaria (linea ferroviaria Venezia-Trieste), stazione dei pullman (linee regionali e interregionali) e più di 17 km di piste ciclabili. Vicino al centro della città sono disponibili diverse aree di parcheggio. Portogruaro ha più di 127.000 m<sup>2</sup> di aree verdi pubbliche + 40.000 m<sup>2</sup> di parchi scolastici. Le principali attrazioni urbane sono: 3 centri sanitari; 24 scuole (dall'asilo alle superiori) e un'università; 1 teatro e 19 impianti sportivi. Per quanto riguarda i principali servizi privati: nell'area urbana sono inclusi 4 supermercati/centri commerciali (> 2.500 m<sup>2</sup>), più di 50 negozi di medie dimensioni (250 - 2.500 m<sup>2</sup>) e 453 negozi di quartiere (< 250 m<sup>2</sup>). Il servizio di trasporto pubblico locale non è disponibile, ma il comune fornisce un servizio di trasporto scolastico e uno per disabili, gestito da un operatore privato. Le linee di pullman regionali e interregionali sono gestite da 4 diversi operatori (ATVO – ATAP – SAF – La Marca). Sono disponibili tre punti di mobilità multimodale. Un servizio pubblico di bike sharing è fornito dal comune (12 biciclette con relativi portabiciclette). Un servizio TAXI e uno di noleggio auto con autista (NCC) forniscono servizi di trasporto privato nell'area urbana.

- **Pianificazione del trasporto urbano e gestione del traffico/mobilità**

La rete stradale e il sistema dei trasporti urbani sono regolati/gestiti dal Piano urbano del traffico (strumento di pianificazione italiano vincolante per i Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti e/o inclusi in uno specifico elenco regionale). L'ultima versione dell'UTP (Piano urbano del

traffico) di Portogruaro è in fase di revisione da parte dei tecnici e progettisti del comune: si stanno realizzando nuovi rilievi e analisi dei flussi di traffico, dei punti di rallentamento del traffico emergenti, delle misure soft, delle piccole infrastrutture di moderazione/limitazione della velocità (tangenziali - rotatorie, ecc.). Alcune zone a traffico limitato (ZTL) sono istituite nel centro storico della città e diverse zone con limite di velocità di 30km/h vengono adottate in diversi percorsi urbani come misura di contenimento della velocità. Una stazione mobile di monitoraggio dell'inquinamento da traffico (PM 2.5) è collocata in diversi punti del territorio comunale secondo le necessità di monitoraggio. Recentemente è stato implementato un servizio di Pedobus/Pedibus per gli studenti della scuola primaria. I dati cartografici del territorio comunale sono disponibili su una piattaforma web-GIS (Sistemi informativi geografici) dell'amministrazione cittadina. Negli ultimi cinque anni sono stati implementati una serie di diversi progetti di mobilità ciclistica e pedonale. Allo stesso tempo è in corso una ristrutturazione/riqualificazione dell'intera area della stazione ferroviaria.

---

## I fatti

Il focus e le fasi di implementazione dello studio di fattibilità tecnica ed economica riguardante l'accessibilità tra il centro città e la stazione sono stati discussi e pianificati con l'amministrazione cittadina. Sono stati organizzati una serie di incontri bilaterali oltre alle attività legate al progetto Crossmoby. Il seguente personale dell'amministrazione cittadina è stato coinvolto nelle azioni pilota: il sindaco e il vicesindaco per la mobilità e il direttore del dipartimento per la mobilità e i trasporti e gli addetti all'urbanistica. Nell'analisi tecnica, sono stati identificati nuovi percorsi ciclopedonali dalla stazione ferroviaria al centro città, compresa l'accessibilità delle piattaforme, i punti di interesse storico, culturale e ambientale del centro città. La metodologia di attuazione si basa su visite in loco, raccolta di materiale fotografico, indagini tecniche, misurazioni, ecc. Sessioni di pianificazione e scambio di dati/documenti/bozze con i funzionari dell'amministrazione cittadina (è stata organizzata una specifica revisione bilaterale delle bozze pilota). In questo processo di pianificazione è stata presa in considerazione la riqualificazione/ristrutturazione dell'area della stazione ferroviaria. Sono stati identificati tre percorsi principali e per ognuno di essi sono stati esaminati specifici tratti di percorso che potrebbero essere potenzialmente migliorati (ad esempio in termini di sicurezza, segnaletica, riorganizzazione dei flussi di traffico, ecc.) al fine di studiare e proporre all'amministrazione cittadina le relative misure di mobilità sostenibile. Sono stati identificati una serie di punti di interesse collegati ai nuovi percorsi e quindi facilmente accessibili agli utenti.

---

## Risultati

La prima bozza dello studio di fattibilità tecnica ed economica è stata discussa con l'amministrazione cittadina nell'autunno del 2021. Sulla base dei feedback ricevuti dall'amministrazione cittadina, le misure di mobilità sostenibile selezionate saranno aggiornate nella proposta di piano. Una nuova serie di attività sul campo e uno studio di fattibilità economica, la stima e il bilancio

dei costi di attuazione delle diverse misure proposte, la tempistica, ecc., saranno aggiunti nelle fasi finali del progetto insieme a una revisione finale bilaterale.

L'output finale fornirà all'amministrazione cittadina uno strumento utile e pratico contenente la strategia di attuazione e le linee guida.

---

### **Sfide, opportunità e trasferibilità**

L'implementazione in corso dei 2 progetti pilota ha evidenziato una collaborazione utile e fruttuosa con entrambe le amministrazioni cittadine. Entrambe le metodologie di studi di fattibilità potrebbero essere facilmente trasferite a comuni di piccole e medie dimensioni, elaborando uno strumento di armonizzazione/valutazione delle caratteristiche urbane condivise. La sfida maggiore è quella di identificare i bisogni specifici di mobilità sostenibile all'interno dell'area urbana, proponendo un processo di implementazione fattibile attraverso una serie di tappe di pianificazione della stessa. Il traguardo dovrebbe essere adattato alle priorità dell'amministrazione/cittadini, ai bisogni e ai tempi di attuazione.

---

### **In dettaglio**

Ulteriori informazioni si possono trovare sul [sito web](#).

Per ulteriori informazioni si prega di contattare:

Pier Paolo Pentucci (responsabile progetto Crossmoby)

[pierpaolo.pentucci@unive.it](mailto:pierpaolo.pentucci@unive.it)

+39 339 4041162

Marco Fasan (Esperto esterno)

[fasan.marco@gmail.com](mailto:fasan.marco@gmail.com)

## Piano regolatore per la mobilità sostenibile di collegamento ai fiumi e alle zone costiere

<b>Luogo</b>	Comune di San Donà di Piave - Area Metropolitana di Venezia (Italia)
<b>In sintesi</b>	<p>L'azione pilota implementata nell'area urbana e funzionale di San Donà di Piave si basa sull'idea di fornire un piano regolatore della mobilità specifico per l'amministrazione cittadina. È mirato a identificare le "opportunità di turismo lento", e allo stesso tempo a suggerire un nuovo approccio di mobilità per il tempo libero dei cittadini. Verranno progettate strategie di collegamento per viaggiare dalle zone costiere alle aree verdi/parchi fluviali circostanti dell'area urbana di San Donà. La metodologia del piano pilota ha affrontato 4 livelli fondamentali dell'area suburbana: 1.) la rete delle vie d'acqua interne; 2.) la rete delle piste ciclabili; 3.) la rete del trasporto pubblico; 4.) la rete dei servizi (per gli utenti/viaggiatori).</p>
<b>Contesto</b>	<p>Il Comune di San Donà di Piave ha raccolto dati sui trasporti, mappato la rete stradale e ferroviaria e analizzato il sistema di gestione del traffico urbano attraverso l'indagine sulla situazione della mobilità del territorio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p>• <b>Caratteristiche urbane e sistema di trasporto</b></p> <p>La superficie dell'area urbana è di circa 78 km<sup>2</sup>, con una popolazione di 42.029 abitanti (ISTAT 2021). L'area urbana comprende una stazione ferroviaria (linea ferroviaria Venezia-Trieste) e una stazione di pullman. La stazione dei pullman è anche la sede e il polo degli autobus del principale operatore di autobus del Veneto orientale (ATVO). La rete ciclabile consiste di circa 54 km di piste ciclabili. Il parcheggio pubblico gratuito copre 7.800 m<sup>2</sup> con altri 800 m<sup>2</sup> di parcheggio a pagamento. Il totale delle aree verdi pubbliche è di circa 1.800.000 m<sup>2</sup> (parchi pubblici, giardini scolastici, ecc.). Le principali attrazioni urbane: 4 supermercati/centri commerciali (&gt; 2.500 m<sup>2</sup>), 80 negozi di medie dimensioni (250 - 2.500 m<sup>2</sup>) e 595 negozi di quartiere (&lt; 250 m<sup>2</sup>), 27 scuole (dall'asilo alle scuole superiori) sono incluse nell'area urbana e i principali punti culturali e di svago identificati sono: 2 cinema e 1 teatro. Il servizio di trasporto scolastico e quello per i disabili sono disponibili a livello urbano. Il servizio di trasporto pubblico locale è fornito da ATVO, comprese 22 linee di pullman di collegamenti regionali e suburbani. Inoltre, è disponibile un servizio privato di pullman a lunga distanza (ATVO - FAP - WOW TOURS), 8 servizi TAXI e 6 autonoleggi con autista (NCC) che forniscono servizi di trasporto urbano privato. Per quanto riguarda le nuove infrastrutture di mobilità: sono in funzione 9 stazioni di ricarica per le auto elettriche e di altre 11 è appena stata pianificata l'implementazione. L'area urbana di San Donà è attraversata dalla pista ciclabile nazionale Venezia-Trieste.</p> </li> <li> <p>• <b>Pianificazione del trasporto urbano e gestione del traffico/mobilità</b></p> </li> </ul>

Per quanto riguarda la gestione e la pianificazione della mobilità urbana, l'ultimo Piano urbano del traffico è stato consegnato nel 2012 e una versione aggiornata è in preparazione. L'area urbana di San Donà è inclusa nel Piano regolatore ciclistico della regione Veneto orientale. L'obiettivo di questo piano regolatore regionale della ciclabilità, basato su un duplice approccio (urbano e interurbano) è:

- 3) collegare l'intera area con una rete di piste ciclabili, compresi i percorsi casa-scuola/casa-lavoro relativi, collegati anche ai principali centri intermodali. Si basa sul percorso principale da Mestre a San Michele al Tagliamento e l'obiettivo generale è quello di completare tutti i collegamenti mancanti esistenti per assicurare la piena accessibilità dell'intera rete ciclabile.
- 4) Il livello interurbano è mirato a realizzare una connessione ciclabile completa e sicura tra le aree costiere e interne, collegando in una rete del Veneto orientale le piste ciclabili esistenti lungo i 5 argini dei fiumi e gli itinerari ciclabili internazionali: Monaco-Venezia e Claudia Augusta (Italia-Austria). Il piano regolatore del Veneto orientale che mira a migliorare e promuovere un pacchetto turistico alternativo per i ciclisti. Per quanto riguarda le misure di gestione del traffico urbano, la città di San Donà ha diverse zone a limite di velocità di 30 km/h, attraversamenti prioritari rialzati per ciclisti e pedoni, telecamere di monitoraggio del traffico e una stazione di monitoraggio dell'inquinamento. Un nuovo sistema web-GIS ("Mydata") è in fase di sviluppo per tutto il Veneto orientale.

---

## I fatti

La metodologia di implementazione per il caso pilota di San Donà è stata la stessa dell'azione pilota per il miglioramento dell'accessibilità tra centro città e stazione ferroviaria di Portogruaro, descritta in precedenza. Potremmo considerare entrambe come "azioni pilota gemelle" con focus/obiettivi diversi e mirati. Sono stati condotti una serie di incontri bilaterali con il personale dell'amministrazione cittadina. In particolare, il sindaco della città/vicesindaco per la mobilità, il capo del dipartimento per la mobilità e i trasporti e gli addetti all'urbanistica hanno fornito feedback pertinenti. Nell'ultima sessione di lavoro comune è emerso l'interesse dell'amministrazione comunale e di altri attori rilevanti a focalizzare lo studio di fattibilità su un nuovo piano regolatore specifico per soluzioni integrate di mobilità sostenibile per valorizzare, promuovere e aumentare l'accessibilità alle aree suburbane di San Donà attraversate dai fiumi Sile e Piave, con diverse aree verdi e parchi. L'obiettivo principale è quello di favorire nuovi percorsi di collegamento da San Donà alle zone costiere (es. Jesolo, Cortellazzo) attirando persone interessate al turismo verde e dolce (es. ciclisti, conducenti di imbarcazioni, ecc.). Allo stesso tempo è stato sviluppato il nuovo piano regolatore che migliora e implementa nuovi servizi per il tempo libero dei cittadini. Progettando il piano regolatore, è stata identificata una struttura a 4 livelli su cui lavorare:

- rete delle vie navigabili interne;

- rete di servizi (per utenti/turisti);
- rete di piste ciclabili (Tabella P2.2);
- rete di trasporto pubblico.

Tutti e 4 i livelli sono stati analizzati in termini di nuovi percorsi di collegamento, collegamenti mancanti, servizi innovativi da implementare, infrastrutture esistenti, ecc. Come nell'altro progetto pilota, la metodologia si basa su visite in loco, raccolta di materiale fotografico, indagini tecniche, ecc. Sono state pianificate e organizzate sessioni di pianificazione e scambio di dati/documenti/bozze con l'amministrazione cittadina, con specifica revisione bilaterale delle bozze pilota.

---

## Risultati

Il risultato principale del progetto pilota consiste in 2 diversi livelli di proposte di fattibilità:

- Il primo è focalizzato sui singoli strati analizzati: attraverso i dati specifici raccolti, verranno evidenziate ipotesi di sviluppo e rafforzamento per ognuna delle 4 reti, sulla base di linee guida/principi di mobilità sostenibile.
- La seconda presenterà i modelli di integrazione/connesione delle 4 reti e le potenziali misure multimodali, considerando il quadro di riferimento dell'area San Donà-costiera. Ciò sarà integrato da strategie di attuazione e da alcune valutazioni economiche.

La scadenza finale di consegna dello studio, conclusa l'ultima bozza di revisione comune con l'amministrazione cittadina, è il novembre 2021.

---

## Sfide, opportunità e trasferibilità

L'implementazione in corso dei 2 progetti pilota ha evidenziato una collaborazione utile e fruttuosa con entrambe le amministrazioni cittadine. Entrambe le metodologie di studi di fattibilità potrebbero essere facilmente trasferite a comuni di piccole e medie dimensioni, elaborando uno strumento di armonizzazione/valutazione delle caratteristiche urbane comuni. La sfida maggiore è quella di identificare i bisogni specifici di mobilità sostenibile all'interno dell'area urbana, proponendo un processo di implementazione fattibile attraverso una serie di tappe di pianificazione della stessa. Il traguardo dovrebbe essere adattato alle priorità dell'amministrazione/cittadini, ai bisogni e ai tempi di attuazione.

---

## In dettaglio

Ulteriori informazioni si possono trovare sul [sito web](#).

Per ulteriori informazioni si prega di contattare:

Pier Paolo Pentucci (responsabile progetto Crossmoby)

[pierpaolo.pentucci@unive.it](mailto:pierpaolo.pentucci@unive.it)

+39 339 4041162

Marco Fasan (Esperto esterno)

[fasan.marco@gmail.com](mailto:fasan.marco@gmail.com)



## Collaudo di un'innovativa rete di monitoraggio del traffico per ottimizzare la pianificazione della mobilità

**Luogo** *Città metropolitana di Venezia (Italia)*

---

**In sintesi** L'azione pilota sviluppata da Veneto Strade S.p.A. mira a definire e sperimentare una rete innovativa di monitoraggio del traffico che fornirà dati sui flussi di traffico sulla rete stradale principale dell'area metropolitana di Venezia, con riferimento a quelle gravitanti sull'asse principale Venezia - Trieste. I dati vengono raccolti attraverso una rete estesa di dispositivi fissi e mobili che sono stati acquisiti dopo un'attenta ricerca sulle tecnologie più funzionali disponibili sul mercato. Il database risultante dall'elaborazione di tali dati favorirà l'ottimizzazione della pianificazione della mobilità dell'area coinvolta.

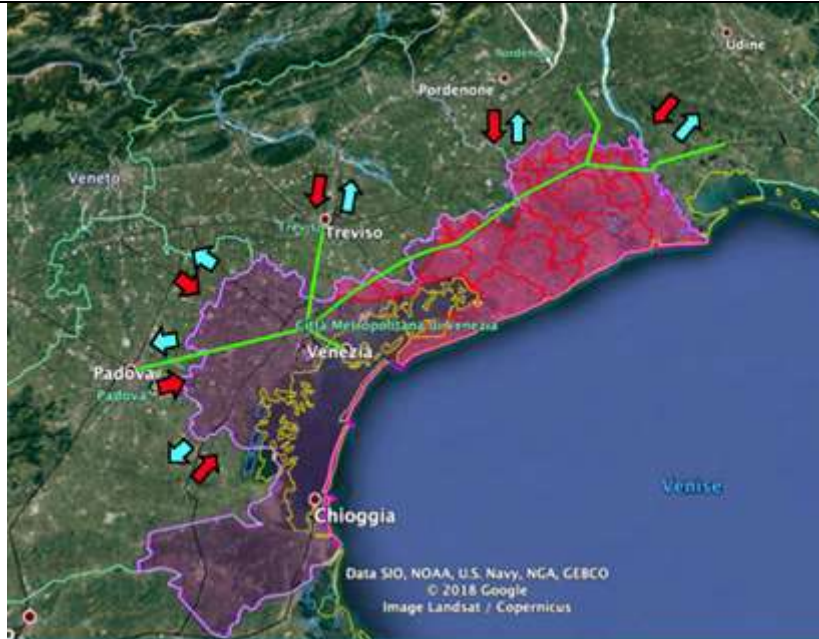
---

**Contesto** L'azione pilota si concentra sulla raccolta di dati sul traffico relativo alla rete stradale che serve l'area metropolitana di Venezia dove il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è attualmente in preparazione. L'obiettivo è quello di sottolineare che gli assi prioritari in entrata e in uscita da tale area sono fortemente interessati da flussi di traffico rilevanti che convergono verso il nodo di Venezia, la quale rappresenta l'area urbana più densamente popolata del Veneto e dove le soluzioni di mobilità sostenibile sono sempre più necessarie.

A questo scopo, l'asse ferroviario esistente Venezia - Trieste che attraversa quest'area rappresenta fondamentalmente la spina dorsale di una connessione tra oriente e occidente che passa per una serie di nodi urbani. Durante la prima fase dell'azione sono state raccolte ulteriori informazioni sulle stazioni di rilevamento del traffico veicolare esistenti, nonché sulle infrastrutture gestite da Veneto Strade S.p.A., compresa l'ubicazione dei pannelli a messaggio variabile, dei portali a bandiera e di altre tipologie di portali non alimentati distribuiti lungo la rete in gestione.

---





## I fatti

L'azione prevede cinque diverse fasi di attuazione.

- Veneto Strade S.p.A. ha proceduto all'analisi dello stato attuale della rete di monitoraggio esistente per identificare i luoghi più efficienti in cui collocare i nuovi dispositivi di monitoraggio (Fase 1).
- È stata condotta una ricerca di mercato per identificare quali tecnologie disponibili sul mercato fossero le più funzionali e più compatibili con la rete di monitoraggio già esistente (Fase 2). Come risultato, sia i dispositivi di monitoraggio mobili che quelli fissi sono stati ritenuti necessari per garantire una maggiore flessibilità nella raccolta dei dati. Inoltre, sono stati identificati anche i potenziali fornitori di tali dispositivi.
- Sono state preparate e lanciate le gare d'appalto per l'acquisizione dei dispositivi di monitoraggio (Fase 3), partendo da quella relativa ai dispositivi mobili.
- La messa in opera dei dispositivi è stata completata e la raccolta dei dati è iniziata dopo una prima campagna di test di monitoraggio (Fase 4). Attraverso un software specifico, gli utenti della rete stradale sono stati contati e classificati secondo la velocità, la data e l'ora di ogni veicolo.
- Le informazioni risultanti da questa azione sono state contestualizzate e collegate alle attività del progetto (Fase 5), fornendo così un contributo per i conseguenti risultati/output.

## Risultati

Acquisizione e installazione di una rete innovativa di monitoraggio del traffico che comprende:

- 5 dispositivi mobili
- 10 dispositivi fissi

- raccolta ed elaborazione di dati riguardanti gli utenti della rete stradale, classificati secondo diversi parametri sia dai dispositivi mobili che dai dispositivi fissi.
- Tali dati permetteranno di tracciare un quadro pratico dei flussi di traffico che attraversano l'area della Città Metropolitana di Venezia, supportando così un'ulteriore messa a punto della pianificazione della mobilità.



**Sfide,  
 opportunità e  
 trasferibilità**

**Sfide:**

- trovare la giusta tecnologia che potesse accompagnare la rete di monitoraggio già esistente, permettendo così un'agevole implementazione e aggiornamento della rete esistente;
- individuare le aziende potenziali che hanno l'infrastruttura funzionale alla tecnologia identificata o l'hardware e il software necessari per il funzionamento e la gestione delle postazioni di monitoraggio.

**Opportunità:**

- raccogliere e rendere disponibili i dati relativi alla mobilità urbana e suburbana da utilizzare per supportare un'ulteriore pianificazione della mobilità;

- 
- attuare piani di mobilità che rispondano meglio alle esigenze di mobilità degli utenti, anche attraverso soluzioni sostenibili e multimodali offerte dai servizi di trasporto pubblico.

Per quanto riguarda la trasferibilità, una volta convalidati, i dati raccolti e il modello di rete realizzato all'interno dell'azione pilota di Veneto Strade potranno essere facilmente trasferiti e applicati a diverse parti della rete stradale, facendo così un passo avanti verso il più ampio concetto di strade intelligenti.

---

### **In dettaglio**

Maggiori informazioni sono disponibili sul [sito](#) di Veneto Strade S.p.A.

Per ulteriori informazioni sull'iniziativa pilota promossa da Veneto Strade contattare:

Sig. Enrico Vescovo

[e.vescovo@venetostrade.it](mailto:e.vescovo@venetostrade.it)

Sig. Davide Scoppio

[d.scoppio@venetostrade.it](mailto:d.scoppio@venetostrade.it)

## Navetta spiaggia Crossmoby

<b>Luogo</b>	Brkini – Capodistria (Slovenia)
<b>In sintesi</b>	La navetta spiaggia Crossmoby è un nuovo servizio di trasporto per passeggeri da Brkini a Capodistria. È stata attiva in luglio e agosto 2021, tutti i giorni, permettendo agli abitanti del territorio di raggiungere la costa durante l'estate.
<b>Contesto</b>	La ragione della creazione di una "navetta spiaggia" in servizio per il periodo estivo è nel fatto che c'è una carenza di tale servizio e di collegamenti da Brkini alla costa della Slovenia che possa permettere alle persone di utilizzare il servizio di trasporto pubblico, così la popolazione utilizza principalmente le automobili. Si tratta di un'azione pilota del programma di cooperazione Crossmoby, Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020 che si spera possa continuare anche nelle prossime stagioni, una volta terminato il progetto.
<b>I fatti</b>	<p>Il servizio di navetta spiaggia Crossmoby è stato attivo tutti i giorni, da luglio ad agosto 2021 gratuitamente. Il percorso della navetta è il seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mattina, partenza alle 8:00:</b> Obrovo - Giavorie - Huje - Eriacci - Tatre - Orecca - Slivia di Castelnuovo - Markovščina - Matteria - Tubliano - Erpelle - Cosina - Chervari - San Pietro di Madrasso – Petrigna – Capodistria.</li> <li>• <b>Pomeriggio, partenza alle 18:00:</b> Capodistria – Petrigna – San Pietro di Madrasso – Chervari – Cosina – Erpelle – Tubliano – Matteria – Markovščina – Slivia di Castelnuovo – Orecca – Tatre – Eriacci – Huje – Giavorie – Obrovo.</li> </ul>
<b>Risultati</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizio gratuito per i passeggeri</li> <li>• Servizio stagionale</li> <li>• Servizio quotidiano a luglio e ad agosto</li> </ul>
<b>Sfide, opportunità e trasferibilità</b>	Dopo la fine del progetto, la continuazione del servizio non viene garantita.
<b>In dettaglio</b>	<p><a href="#">Sito web</a> di Crossmoby  <a href="#">Crossmoby Facebook</a></p>

## Bici-bus Crossmoby

<b>Luogo</b>	Capodistria - Carso (Slovenia)
<b>In sintesi</b>	<p>Crossmoby – bici-bus, trasporti gratuiti con l'autobus da Capodistria al Carso</p> <p>Il progetto CROSSMOBY, programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020, ha lanciato un nuovo servizio per i passeggeri durante le stagioni estive 2020 e 2021. È il servizio di trasporto circolare in autobus per passeggeri e ciclisti, chiamato servizio BICI BUS. I trasporti in autobus sono gratuiti e disponibili il venerdì, il sabato e la domenica da luglio a ottobre.</p>
<b>Contesto</b>	<p>La ragione della creazione del servizio BICI BUS è emersa da una precedente esperienza con un servizio simile, che è stato implementato in un altro progetto INTERREG già concluso.</p> <p>Gli abitanti del territorio e i responsabili politici hanno convenuto che sarebbe stato utile continuare con il servizio, così il sistema BICI BUS è proseguito nell'ambito del programma di cooperazione CROSSMOBY, Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020 e rappresenta un'opzione di mobilità intermodale e sostenibile.</p>
<b>I fatti</b>	<p>BICI BUS è un servizio gratuito per gli abitanti dell'area transfrontaliera e per i visitatori della zona, che possono utilizzare il trasporto gratuito in autobus da luglio a ottobre sul percorso circolare: Capodistria (stazione principale degli autobus) - Cosina - Lipizza - Divaccia - Sesana (stazione degli autobus) - Sesana (comune) - San Daniele del Carso - Sesana (stazione degli autobus) - Sesana (comune) - Divaccia - Cosina - Capodistria (stazione principale degli autobus) nella stagione 2020, con l'aggiunta di fermate alle Grotte di San Canziano e Roditti nel 2021.</p> <p>L'autobus è dotato di un rimorchio per biciclette (BICI BUS), anch'esso gratuito. Il servizio ha luogo nei fine settimana (venerdì-domenica) al mattino e al pomeriggio. Le partenze vengono effettuate dalla stazione principale degli autobus di Capodistria. La prenotazione in anticipo non è necessaria, né possibile.</p>
<b>Risultati</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizio BICI BUS per passeggeri e ciclisti, Capodistria - Carso</li> <li>• Proseguimento di un servizio del precedente progetto INTERREG</li> <li>• Utenti soddisfatti, servizio gratuito</li> <li>• Possibilità di mobilità alternativa</li> </ul>
<b>Sfide, opportunità e trasferibilità</b>	<p>Il servizio è stato realizzato nell'ambito del progetto CROSSMOBY che si concluderà a Febbraio 2022. Non è garantito che il servizio continuerà dopo la</p>

fine del progetto, anche se il Centro di Sviluppo Regionale Capodistria si impegnerà in questo senso.

---

## In dettaglio

[Sito web](#) di Crossmoby  
Crossmoby [Facebook](#)

## Trasporti marittimi Crossmoby

<b>Luogo</b>	Capodistria – Isola – Pirano – Ancarano (Slovenia)
<b>In sintesi</b>	<p>Il trasporto in barca di passeggeri e biciclette CROSSMOBY è un servizio realizzato nell'ambito del progetto CROSSMOBY, programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia.</p> <p>Nel 2020 il servizio era attivo durante i fine settimana, nel 2021 tutti i giorni tranne il lunedì. La stagione operativa va da fine giugno a inizio ottobre.</p>
<b>Contesto</b>	<p>La necessità di implementare un servizio di navigazione per i passeggeri è emersa dalle esigenze degli abitanti del territorio e dei visitatori, dato che viaggiare da una città all'altra della costa slovena diventa complicato durante i mesi estivi, con ingorghi sulle strade.</p> <p>È la prima volta che un'iniziativa del genere viene organizzata per passeggeri e ciclisti ed è stata realizzata nell'ambito del progetto CROSSMOBY, programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020.</p>
<b>I fatti</b>	<p>CROSSMOBY offre un servizio di trasporto marittimo gratuito per passeggeri e bici. Il servizio è iniziato nel 2020, attivo solo di sabato e domenica. A seguito del successo del primo anno, nella stagione 2021 è stato esteso a tutti i giorni tranne il lunedì, operativo dalla fine di giugno all'inizio di ottobre.</p> <p>Le fermate per i passeggeri sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ancarano, molo di Valdoltra</li> <li>• Capodistria, riva esterna vicino al parcheggio su Ukmarjev trg</li> <li>• Isola, sul molo di fronte all'Hotel Marina</li> <li>• Pirano, porto sul molo del faro rosso</li> </ul> <p>Non è possibile prenotare.</p>
<b>Risultati</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un servizio di trasporto marittimo per passeggeri e biciclette durante le settimane estive a Capodistria, Isola, Pirano, Ancarano (costa slovena)</li> <li>• alternativa di viaggio</li> <li>• Utenti soddisfatti</li> </ul>
<b>Sfide, opportunità e trasferibilità</b>	<p>Il servizio è stato realizzato nell'ambito del progetto CROSSMOBY che si concluderà a Febbraio 2022. Non è garantito che il servizio continuerà dopo la fine del progetto, anche se il Centro di Sviluppo Regionale Capodistria si impegnerà in questo senso.</p>
<b>In dettaglio</b>	<p><a href="#">Sito web</a> di Crossmoby          Crossmoby <a href="#">Facebook</a></p>

## Bici Carso - Brkini

### Luogo

#### In sintesi

Carso - Brkini bici è il sistema di condivisione di biciclette istituito nell'estate 2020 nell'ambito del progetto CROSSMOBY, programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020. Il sistema è composto da 5 stazioni con 25 biciclette elettriche in totale, distribuite sul territorio dei comuni di Divaccia, Sesana, Comeno ed Erpelle-Cosina.

#### Contesto

La necessità di creare un sistema di condivisione di biciclette sul Carso è emersa dai bisogni della popolazione transfrontaliera e dalla volontà dei sindaci, in linea con i criteri di scelta delle azioni pilota di CROSSMOBY. La maggior parte delle stazioni si trova all'interno delle stazioni ferroviarie, dove passa il treno CROSSMOBY da Trieste a Lubiana. Il sistema è una nuova possibilità in termini di mobilità e intermodalità all'interno del territorio.

#### I fatti

Un nuovo sistema di condivisione di biciclette automatico è stato istituito sul Carso sloveno nell'estate 2020, come attività pilota del progetto CROSSMOBY, programma di cooperazione Interreg V-A Italia-Slovenia 2014-2020. La rete è composta da 5 stazioni e 25 bici elettriche a disposizione gratuitamente fino a fine novembre 2021. Durante i mesi più freddi, da novembre ad aprile, non è possibile noleggiare biciclette.

Le stazioni di condivisione di biciclette si trovano nei comuni sloveni di Divaccia, Erpelle-Cosina, Sesana e Comeno:

- Comeno, sul mercato, OMV Comeno, 119a, Comeno
- San Daniele del Carso, stazione degli autobus, San Daniele del Carso 41, San Daniele del Carso
- Sesana, vicino alla scuola Srečko Kosovel, Kosovelova ulica 6, Sesana
- Divaccia, parcheggio vicino alla stazione di ricarica elettrica, accesso da via Ulica Trg 15. aprila 1b, Divaccia
- Erpelle-Cosina, presso il parco Žaga, Istrska ulica 19, Cosina.

Le informazioni sul servizio e la registrazione sono disponibili in diverse località:

- Centro di informazioni turistiche (TIC) di Sesana, Partizanska cesta 4, Sesana
- Centro informazioni turistiche (TIC) di San Daniele del Carso, Štanjel 1a, San Daniele del Carso
- Comune di Erpelle-Cosina, Reška cesta 14, Cosina
- Il Museo degli attori cinematografici sloveni: Škrateljnova domačija, Muzej Divača, Kraška cesta 26, Divaccia

Dopo la registrazione gli utenti possono utilizzare il servizio anche tramite l'app mobile <https://mobiln.si/>.



## Risultati

- 1 sistema di condivisione di biciclette
- 5 stazioni
- 25 biciclette
- utenti soddisfatti

---

## Sfide, opportunità e trasferibilità

È stato concordato che i comuni della regione del Carso prenderanno in consegna il sistema dopo la fine del progetto, per continuare il servizio.

---

## In dettaglio

[Sito web](#) di Crossmoby  
App mobile: <https://mobiln.si/>

## Alpi Giulie - linea di autobus transfrontaliera

<b>Luogo</b>	Alpi Giulie (Slovenia-Italia)
<b>In sintesi</b>	<p>Il Centro di sviluppo della valle dell'Isonzo, insieme all'ente turistico della valle dell'Isonzo, il parco nazionale del Triglav e i comuni di Plezzo, Caporetto e Tolmino hanno affrontato insieme la sfida dei collegamenti in autobus nella valle dell'Isonzo. Questa misura è stata scelta in base alle esigenze e alle esperienze precedenti. Ciò ha portato all'introduzione nella stagione estiva 2019 di un nuovo collegamento di autobus transfrontaliero tra Plezzo-Tarvisio-Kranjska Gora. Nell'anno 2020 il servizio è stato esteso da Plezzo a Santa Lucia d'Isonzo. Sulla base del successo di questa linea, nel 2021 è stata aggiunta un'ulteriore linea transfrontaliera: Tolmino-Caporetto-Cividale.</p>
<b>Contesto</b>	<p>L'obiettivo dell'introduzione di entrambe le linee transfrontaliere era di aumentare l'accessibilità delle Alpi Giulie (Valle dell'Isonzo, Kranjska Gora) e allo stesso tempo permettere il collegamento con i centri più grandi sul versante italiano (Cividale, Tarvisio). L'obiettivo è quello di ottimizzare il flusso di visitatori e residenti nell'area di confine. Il collegamento transfrontaliero con il trasporto pubblico è importante per le Alpi Giulie e i luoghi lungo il confine di stato sia dal punto di vista turistico che per le necessità quotidiane dei residenti. Allo stesso tempo, entrambe le linee transfrontaliere permettono il collegamento della rete ferroviaria slovena (attraverso la stazione di Santa Lucia d'Isonzo) con la rete ferroviaria italiana (stazioni ferroviarie di Tarvisio e Cividale). Prima dell'introduzione della linea transfrontaliera Plezzo-Tarvisio-Kranjska Gora, Plezzo era collegata con Tarvisio (e poi con Kranjska Gora) una volta al giorno. Nella stagione estiva, questo non era sufficiente per tutti i visitatori.</p> <p>La linea di autobus pilota all'interno del progetto ha aggiunto due partenze in ogni direzione e la possibilità di trasportare biciclette (rimorchio per 15 biciclette). Non esisteva un collegamento transfrontaliero di questo tipo con Cividale prima dell'introduzione della linea pilota. Dopo l'introduzione della linea pilota, Cividale è stata collegata a Tolmino e Caporetto per quattro volte al giorno nella stagione estiva del 2021. L'obiettivo è quello di mantenere i collegamenti transfrontalieri (almeno in forma stagionale) anche dopo la fine del progetto.</p>
<b>I fatti</b>	<p>Nella prima fase dell'attività pilota, la linea transfrontaliera Plezzo-Tarvisio-Kranjska Gora è stata istituita nella stagione estiva 2019, con due partenze al giorno in ogni direzione. Nella stagione estiva 2020, la linea è stata prolungata fino alla stazione ferroviaria di Santa Lucia d'Isonzo e lo stesso percorso è stato mantenuto nella stagione 2021, poiché il punto di partenza alla stazione ferroviaria di Santa Lucia d'Isonzo ha dimostrato di avere molto successo. Il trasporto di biciclette su rimorchio era possibile durante entrambe le stagioni.</p>

Nei mesi di luglio e agosto 2020 e 2021, l'autobus ha operato su questa linea ogni giorno, al mattino partendo dalla stazione ferroviaria di Santa Lucia d'Isonzo in direzione di Tolmino, Caporetto, Plezzo, attraverso il passo del Predil fino alla stazione ferroviaria di Tarvisio (I) e poi a Kranjska Gora. Da lì era di ritorno a Plezzo. La partenza pomeridiana per Kranjska Gora era effettuata da Plezzo invece che da Santa Lucia d'Isonzo. In serata, l'autobus rientrava da Kranjska Gora alla stazione ferroviaria di Santa Lucia d'Isonzo.

Nella seconda fase, per la stagione estiva del 2021, è stato stabilito un altro collegamento transfrontaliero in autobus da Caporetto e Tolmino a Cividale sul versante italiano. La linea transfrontaliera è stata istituita per la prima volta nella stagione estiva 2021 (luglio e agosto), l'autobus viaggia tra Tolmino, Caporetto, Robis, San Pietro al Natisone e Cividale del Friuli ogni giorno, con quattro partenze in ogni direzione.

---

## Risultati

Durante l'attività pilota il servizio è stato utilizzato da un totale di 1.983 passeggeri su entrambe le linee transfrontaliere.

La promozione è avvenuta attraverso diversi canali di comunicazione:

- social network e siti web (Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo, Turismo della Valle dell'Isonzo, progetto Crossmoby, operatore di autobus Nomago),
- materiale promozionale (volantini),
- conferenze stampa e comunicati stampa,
- contributo nel quotidiano locale Posočje SOČAsnik,
- pubblicità radiofonica

### **Informazioni di base sulla linea Santa Lucia d'Isonzo ŽP-Plezzo-Tarvisio-Kranjska Gora:**

Periodo di operatività: dal 1/7 al 31/8, tutti i giorni

Due partenze al giorno in ciascuna direzione.

Fornitore del servizio: Nomago

Tipo di veicolo: autobus da 30 posti con rimorchio per 15 biciclette

Numero passeggeri trasportati: 1.893 in totale durante l'attività pilota; 800 (2019), 594 (2020), 499 (2021).

Nella stagione estiva 2021 la linea ha registrato una diminuzione del numero di passeggeri trasportati rispetto alle stagioni 2019 e 2020, imputabile in buona parte alle restrizioni legate al Covid-19.

Nella stagione 2021, in base alla visita dei turisti, il numero di passeggeri trasportati ad agosto (331) era più alto rispetto a luglio (168), e il numero di passeggeri in entrambi i mesi insieme nella direzione Plezzo-Kranjska Gora era più alto (269) che nella direzione opposta (230).

Tra le fermate più utilizzate su questa linea ricordiamo: Plezzo, stazione ferroviaria di Tarvisio, Kranjska Gora, Stermizza in Montenero e Bretto di Mezzo.

**Informazioni di base sulla linea Tolmino-Caporetto-Cividale:**

Periodo di attuazione: dal 1/7/2021 al 31/8/2021, tutti i giorni

Nessuna possibilità di trasporto biciclette.

Quattro partenze al giorno in ciascuna direzione.

Fornitore del servizio: Nomago

Tipo di veicolo: autobus da 30 posti

Numero di passeggeri trasportati (2021): 90

Prezzo per corsa: come da listino

Su questa linea sono stati trasportati più passeggeri verso la valle dell'Isonzo che in provenienza da essa, vale a dire il 59% di tutti i passeggeri sono stati trasportati sulla rotta Cividale - Caporetto. La maggior parte dei passeggeri ha utilizzato il servizio ad agosto.

---

**Sfide,  
opportunità e  
trasferibilità**

Nelle stagioni 2020 e 2021 l'operatività delle linee transfrontaliere è stata influenzata dalle misure legate al Covid-19. L'uso della linea è stato fortemente influenzato da requisiti aggiuntivi per attraversare il confine di stato (permessi, condizioni, ecc.), che si riflette in un numero inferiore di passeggeri nel 2021.

---

**In dettaglio**

[Sito web](#) del Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Promozione della mobilità sostenibile nella Valle dell'Isonzo

**Luogo** Valle dell'Isonzo (Slovenia)

**In sintesi** Nell'ambito dell'attività pilota Crossmoby, si stanno introducendo varie iniziative che promuovono la mobilità sostenibile nella vasta area della Valle dell'Isonzo. Sulla base delle esigenze dell'ambiente locale e dell'esperienza degli anni precedenti, il Centro di Sviluppo della Valle dell'Isonzo nell'ambito del progetto CROSSMOBY, insieme al Turismo della Valle dell'Isonzo, al Parco Nazionale del Triglav e ai comuni di Plezzo, Caporetto e Tolmino, ha affrontato la pianificazione completa e integrata del trasporto stagionale in autobus nella Valle dell'Isonzo. L'attività pilota combina iniziative di moderazione del traffico nelle valli alpine, servizi navetta e una campagna di sensibilizzazione e dimostrazione di mobilità elettrica.

**Contesto** Questa attività pilota ha riunito sotto lo stesso tetto iniziative di promozione della mobilità sostenibile in precedenza. I comuni Tolmino e Plezzo hanno già un PUMS. Nel 2021 era in fase di sviluppo un PUMS regionale per le Alpi Giulie. Ciò significava molte misure già esistenti in materia di mobilità sostenibile. L'obiettivo di queste attività pilota era di riunire tutte le attività.

**I fatti** **3) Introduzione di un unico sistema di navette / collegamenti rapidi lungo la valle dell'Isonzo.**

Nel luglio 2019 e 2020, in collaborazione con il Comune di Tolmino, il Parco nazionale del Triglav e l'Ente per il turismo, la Valle dell'Isonzo ha organizzato una giornata promozionale di riduzione del traffico nelle valli alpine con la chiusura per un giorno della Valle di Polog (Valle Tolminca) al traffico motorizzato. Al posto del traffico motorizzato, i visitatori potevano utilizzare i mezzi pubblici (navetta Tolmino-Javorca). Durante il Festival dell'escursionismo nella Valle dell'Isonzo (settembre 2019 e settembre 2020), sono stati organizzati trasferimenti speciali in autobus ai punti di partenza delle escursioni nella valle per ridurre la concentrazione di traffico. Nei mesi estivi (luglio-agosto) 2020, è stato testato un approccio sperimentale per il cofinanziamento dell'autobus rapido di Caporetto, che nei mesi estivi collega Caporetto con i villaggi e i luoghi turistici circostanti. Nella stagione estiva del 2021, le attività di cui sopra sono state trasformate in un sistema completo di trasporto rapido e navetta in tre comuni della Valle dell'Isonzo. La valle di Tolminca è stata chiusa al traffico per tutta l'estate nel 2021, con bus navetta per i visitatori. A Caporetto, l'autobus rapido è stato ottimizzato sulla base dell'esperienza degli anni precedenti. Il bus collegava Bergogna e Natisone, Drežniška planina, Livška planina e planina Kuhinja con Caporetto. Nel 2021 è stato istituito per la prima volta l'autobus rapido a Plezzo, collegante Plezzo ai villaggi circostanti, alle attrazioni turistiche e ai punti di partenza per escursioni (Lepena, Passo del Mangart). Tutti e tre i sistemi di navetta / bus

rapido erano sincronizzati con gli arrivi / partenze degli autobus sulle linee transfrontaliere Tolmino-Cividale e Santa Lucia d'Isonzo-Tarvisio-Kranjska Gora.

**4) La seconda parte è stata dedicata alla sensibilizzazione sulla mobilità elettrica. I gruppi target erano due: dipendenti del settore pubblico e residenti. A tal fine, il Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo ha svolto due attività:**

**c) Condivisione di automobili elettriche:**

progettazione di un concetto di condivisione di automobili per scopi commerciali all'interno del settore pubblico (progetto pilota a Tolmino, con l'opzione di espandersi ai comuni circostanti nella Valle dell'Isonzo). In questo modo, mettiamo in contatto le istituzioni interessate, i potenziali fornitori di veicoli elettrici e i fornitori di servizi di ricarica. In qualità di pilota, abbiamo noleggiato una VW ID.3 veicoli elettrici per un anno per le esigenze del Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo. Oltre a dimostrare il concetto di condivisione di veicoli elettrici, abbiamo anche condotto un test sull'usabilità dei veicoli elettrici e sull'esperienza dell'utente nella guida in aree periferiche collinari. In generale, i fornitori di veicoli elettrici nella valle dell'Isonzo non vedono un interesse economico proprio a causa delle specificità di questa zona (terreno collinare, della notevole distanza dai centri e delle infrastrutture di ricarica sparse e inadeguate). Nella stagione estiva, abbiamo esteso la sperimentazione dell'esperienza utente e la dimostrazione della condivisione di veicoli elettrici al gruppo target della popolazione locale. Nei mesi di luglio, agosto e settembre, abbiamo fornito ai residenti un noleggio gratuito di veicoli elettrici per tre giorni.

**d) Micromobilità:**

dimostrazione dell'uso di soluzioni sostenibili nel campo della micromobilità per la città di Tolmino: abbiamo noleggiato uno scooter elettrico per testare l'idoneità ad un uso più ampio per scopi commerciali nel caso di una piccola azienda. La micromobilità offre nuove opportunità di mobilità sostenibile per brevi tragitti, ma può anche essere una soluzione per l'ultima parte del viaggio, quando si tratta di connettersi al trasporto pubblico passeggeri.

Per promuovere le attività sono stati utilizzati diversi canali:

- social network e siti web (Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo, Ente turistico, progetto Crossmoby),
- materiale promozionale (volantini),
- conferenze stampa e comunicati stampa,
- contributo nella stampa libera SOČAsnik
- contributo alla pubblicazione tematica del Parco nazionale del Triglav.

## Risultati

Nel corso dell'attività pilota sono stati trasportati complessivamente 8.443 passeggeri tramite navetta e collegamenti rapidi nell'area. Una tariffa unica di 2 € / passeggero si applicava a tutte le rotte. L'operatore era Nomago d.o.o.

### **Bus hop on - hop off PLEZZO**

Il bus hop on - hop off Plezzo è stato provato per la prima volta nella stagione 2021. Ha operato dal 1/7/2021 al 31/8/2021, con autobus da 20 posti con capacità per 4 biciclette. Operava tutti i giorni sulle seguenti rotte:

- Plezzo - Cascate Boka (1 volta al giorno),
- Plezzo - Cascate Virje (3 volte al giorno),
- Plezzo - Oltresonzia (3 volte al giorno),
- Plezzo - Fortezza di Chiusa (2 volte al giorno),
- Plezzo - Lepena (2 volte al giorno),
- Plezzo - Passo del Mangart (2x al giorno).

Numero di passeggeri trasportati (2021): 925

### **Bus navetta MANGART**

Un regime di traffico modificato è stato determinato sulla strada del Mangart durante la stagione estiva, principalmente a causa della sicurezza del traffico, della mancanza di posti auto e della riduzione del traffico; la strada è dotata di un blocco automatico con un contatore di traffico e un display digitale dell'occupazione dei posti auto.

Il bus navetta collegava Bretto di Mezzo con il Passo del Mangart il sabato e la domenica con quattro partenze al giorno in entrambe le direzioni. L'autobus ha operato tra il 1/7/2021 e il 31/8/2021. Il servizio è stato fornito da un autobus da 20 posti e due vagoni. Non c'era la possibilità di trasportare le biciclette.

Numero di passeggeri trasportati (2021): 408

### **Bus hop on - hop off CAPORETTO**

Il bus hop on - hop off di Caporetto è operativo nei mesi estivi dal 2016 e collega Caporetto con i villaggi e i luoghi turistici circostanti. Nella stagione 2021 il bus ha operato dal 1/7/2021 al 31/8/2021. Il servizio era fornito da un autobus da 20 posti con una capacità di trasportare 4 biciclette. L'autobus ha operato secondo orari e percorsi parzialmente modificati; a causa dell'introduzione di una linea transfrontaliera verso Cividale, quest'anno l'autobus non ha viaggiato fino al valico di frontiera di Robis, saltando così anche i villaggi di Villa Svina, Susida e Magosti. In compenso, è stata aggiunta una partenza supplementare al collegamento con il monte Kuhinja alle 5.20 del mattino.

Rotte e partenze:

- Caporetto - Monte Kuhinja (3 volte al giorno)

- Caporetto - Livsko e Kolovrat (2 volte al giorno)
- Caporetto - Bergogna e Natisone (2 volte al giorno)
- Caporetto - Drežniško (2 volte al giorno).

Numero di passeggeri trasportati (2021): 1.237

#### **Navetta JAVORCA**

Il bus navetta ha circolato sulla linea Tolmino - Javorca tutti i giorni dal 25/6/2021 al 26/9/2021, 6 volte al giorno. Il servizio era fornito da un autobus da 20 posti con la possibilità di trasportare 4 biciclette.

Numero di passeggeri trasportati (2021): 5.873

---

### **Sfide, opportunità e trasferibilità**

Fattori restrittivi:

- epidemia causata da Covid-19,
- poco tempo per stabilire una sufficiente promozione e visibilità dei collegamenti navetta / bus rapido,
- operazione non chiara (finanziamento) dei collegamenti navetta / bus rapido dopo la fine del progetto,
- mancanza di interesse economico da parte dei fornitori di sistemi di condivisione e tariffazione.

Trasferibilità:

Il concetto di trasporto è stato già presentato durante il progetto al Centro di sviluppo regionale (RRC) di Capodistria, che ha poi introdotto linee pilota in modo simile. Anche le comunità locali nella valle di Natisone, sul lato italiano del confine, hanno preso l'iniziativa di espandere e trasferire tale concetto.

---

### **In dettaglio**

[Sito web](#) del Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)



## Piano regionale della mobilità urbana sostenibile - Alpi Giulie

<b>Luogo</b>	Alpi Giulie (Slovenia)
<b>In sintesi</b>	<p>Il Piano regionale per la mobilità urbana sostenibile (PUMS) copre l'area più ampia delle Alpi Giulie ed è un esempio pilota di sviluppo di una strategia di trasporto integrato per la regione dei trasporti - regione che non è definita unità amministrativa. Il nostro progetto pilota è diviso in due regioni statistiche: il Goriziano e l'Alta Carniola. La decisione di sviluppare la strategia si basa sulla crescente necessità di trattare in maniera esaustiva la pianificazione del traffico in quest'area, che negli ultimi anni si è affermata come una delle principali destinazioni turistiche in Slovenia e dove le visite turistiche sono in costante crescita. Le aree naturali protette, tra cui il Parco nazionale del Triglav e la Riserva della biosfera delle Alpi Giulie, sotto la protezione dell'UNESCO, richiedono approcci più integrati e sostenibili alla gestione del traffico, che, pur garantendo lo sviluppo economico, sottolineino l'importanza dell'ambiente di vita, della giustizia sociale e della protezione della natura.</p> <p>Il livello regionale offre buone opportunità per le esigenze di pianificazione integrata dei trasporti. Fornisce un collegamento tra la pianificazione dei trasporti nazionale e locale e coinvolge le parti interessate chiave nel processo preparatorio.</p>
<b>Contesto</b>	<p>L'attività pilota è stata svolta nell'area più ampia delle Alpi Giulie. I comuni inclusi sono: Bleda, Bohinj, Plezzo, Brda, Circhina, Gorje, Idria, Jesenice, Canale d'Isonzo Caporetto, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmino e Žirovnica.</p> <p>Al momento non esiste un documento congiunto che affronti la questione della regolamentazione del traffico e della sua pianificazione a livello regionale. 10 comuni su 14 hanno adottato un PUMS comunale. L'obiettivo è stabilire un sistema di pianificazione integrata del traffico a livello regionale.</p>
<b>I fatti</b>	<p>L'attività è iniziata nell'autunno del 2019. La preparazione ha seguito diversi passaggi.</p> <p><b>Dare forma a una visione.</b></p> <p>Durante il seminario si è svolta una discussione sullo sviluppo a lungo termine delle Alpi Giulie con i membri del gruppo di lavoro più ristretto e più ampio. È stata proposta una proposta per una visione comune dello sviluppo futuro e sono state delineate le aree quadro per gli obiettivi strategici.</p> <p>Purtroppo, gran parte della preparazione del PUMS regionale ha avuto luogo durante l'epidemia causata da Covid-19, quindi sono stati svolti meno laboratori del previsto. La maggior parte della collaborazione è stata spostata su canali virtuali.</p>

### **Analisi della situazione della mobilità**

Per esaminare la situazione nel settore dei trasporti nella regione, nella prima fase sono stati riesaminati e analizzati gli studi sui trasporti esistenti a livello intercomunale, regionale e nazionale, nonché i progetti nazionali previsti. Sulla base dei dati disponibili nel campo dei trasporti, sono state realizzate rappresentazioni spaziali dello stato del traffico e dei carichi di traffico nella regione, che sono presentate nel capitolo "I pilastri della mobilità sostenibile". Nella seconda fase è stato progettato un questionario online per comuni e servizi comunali e altri gestori chiave e responsabili dell'area. Con esso, abbiamo acquisito una visione migliore della situazione attuale e dei piani nel campo della gestione del traffico in ogni singolo comune e nell'intera regione delle Alpi Giulie. Hanno partecipato tutti i comuni della regione. Nella terza fase, abbiamo condotto interviste approfondite con i principali responsabili. I risultati dell'indagine e delle interviste sono stati la base per la pianificazione delle misure di mobilità sostenibile nel proseguimento del documento.

### **Le modalità di intervento**

Sulla base dei passaggi precedenti, abbiamo sviluppato linee guida strategiche chiave e un elenco di misure, che abbiamo verificato all'interno del gruppo di lavoro principale e con i rappresentanti dei comuni coinvolti e le parti interessate chiave che saranno anche responsabili dell'attuazione futura.

### **Preparazione del documento**

Sulla base di tutti i passaggi precedenti, verrà preparato un documento finale.

---

## **Risultati**

Il risultato chiave è il documento finale, ma possono essere evidenziati anche molti altri passaggi. In totale, nel processo di preparazione del PUMS sono state coinvolte 36 diverse parti interessate. .

- Un laboratorio condotto da un più ampio gruppo di lavoro che ha coinvolto tutti i responsabili del territorio,
- sono stati analizzati gli studi sui trasporti esistenti a livello intercomunale, regionale e nazionale e sono stati pianificati progetti nazionali,
- sono state condotte una ricerca tra i comuni sulla situazione e i piani nel campo della gestione del traffico e interviste approfondite con le principali parti interessate,
- sono state fatte riunioni del gruppo di lavoro (Centro di sviluppo di Posoški, Turizem Bohinj, BSC Kranj, Parco nazionale del Triglav, Istituto urbano della Repubblica di Slovenia),
- sono state individuate una serie di proposte di misure e attività da parte delle parti interessate,
- è stato coordinato il piano d'azione con tutte le parti interessate coinvolte,
- è stato preparato il documento RCPS JA,
- e la presentazione

**Sfide, opportunità e trasferibilità**

- Implementazione con ritardo a causa dell'epidemia causata da Covid-19.
- Mancanza di base giuridica

**In dettaglio**

[Sito web](#) del Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

**Rilancio della linea ferroviaria di Bohinj**

**Luogo**

Linea ferroviaria Jesenice-Nova Gorica (Slovenia)

**In sintesi**

Questa attività pilota mirava a sviluppare la ferrovia di Bohinj (Jesenice-Nova Gorica) come pilastro interregionale e transfrontaliero della mobilità sostenibile tra le Alpi Giulie e l'Adriatico, al fine di garantire la mobilità quotidiana di residenti e visitatori e di sostenere la economia.

**Contesto**

Grazie alla configurazione del terreno, la linea ferroviaria di Bohinj è l'ideale per il collegamento tra i versanti dell'Alta Carniola e del Litorale sloveno delle Alpi Giulie e allo stesso tempo consente la (potenziale) connettività con le reti ferroviarie austriache e italiane. È, inoltre, un importante punto di ingresso nell'area del Parco nazionale del Triglav. La linea e tutte le infrastrutture di accompagnamento sono obsolete e non soddisfano gli standard moderni.

Per un servizio di qualità, è necessario modernizzare i veicoli ferroviari, colmare alcune carenze infrastrutturali e organizzare stazioni ferroviarie chiave in punti multimodali. Il progressivo ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria con una visione strategica è fondamentale per lo sviluppo globale del sistema di trasporto pubblico. È inoltre necessario un adeguato collegamento della rete ferroviaria slovena con quella austriaca (Jesenice-Villach) e italiana (Nova Gorica-Gorizia).

**I fatti**

- È stato costituito un consorzio per la linea di Bohinj (comprende comuni lungo la linea, agenzie di sviluppo regionale, enti del turismo).
- È stato preparato uno studio socioeconomico che colloca la linea ferroviaria di Bohinj nell'area dei tre confini e valorizza l'importanza del turismo come elemento sinergico della mobilità dei cittadini.
- In collaborazione con il Comune di Tolmino sono in corso accordi per la preparazione di un incarico progettuale per la realizzazione di un punto multimodale presso la stazione ferroviaria di Santa Lucia d'Isonzo.
- Organizzazione di una conferenza di esperti transfrontalieri sul tema della creazione di un collegamento passeggeri transfrontaliero tra Gorizia – Nova Gorica (Nova Gorica, 28/9/2020).
- Realizzazione del collegamento passeggeri transfrontaliero Jesenice - Nova Gorica - Gorizia (I) e sviluppo di nuovi prodotti transfrontalieri con le reti italiana e austriaca - in corso, piano di attuazione fino al 2023.
- È stato istituito un comitato consultivo permanente per la linea di Bohinj (operatore ferroviario, Ministero dei trasporti, Agenzia slovena per le

infrastrutture e rappresentanti del consorzio), che si occupa sia di questioni strategiche che operative.

- Inserimento della linea di Bohinj nei documenti strategici e attuativi per lo sviluppo della rete ferroviaria nella Repubblica di Slovenia.

---

### **Risultati**

- Consorzio per la linea ferroviaria di Bohinj
- Studio di impatto socioeconomico
- Compito progettuale per la realizzazione di un punto multimodale presso la ferrovia di Santa Lucia d'Isonzo

---

### **Sfide, opportunità e trasferibilità**

- La complessità del sistema agricolo
- Flessibilità limitata dovuta all'integrazione nel sistema di trasporto completo (internazionale) sulla rete ferroviaria

---

### **In dettaglio**

[Sito web](#) del Centro di sviluppo della Valle dell'Isonzo

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Autobus urbano - Bisterza

<b>Luogo</b>	<i>Bisterza (Slovenia)</i>
<b>In sintesi</b>	<p>Il progetto degli autobus urbani integra le possibilità di collegamento di trasporto Trieste-Fiume e promuove la mobilità sostenibile anche nell'ambito del progetto CROSSMOBY con l'obiettivo di ridurre il carico sulle infrastrutture con veicoli personali, ridurre l'inquinamento ambientale e migliorare la qualità della vita. Il servizio è stato gratuito per due anni, fino a novembre 2021.</p> <p>Il progetto è localizzato spazialmente nel centro del comune di Bisterza, con l'obiettivo di sviluppare la mobilità sostenibile all'interno della città, il che significa che tale trasporto in città può essere utilizzato anche da coloro che arrivano a Bisterza con il trasporto pubblico (autobus, treno) da altre parti della Slovenia e dall'estero (collegamenti internazionali con Fiume e Trieste).</p>
<b>Contesto</b>	<p>Secondo la Strategia Integrata dei Trasporti (PUMS) del Comune di Bisterza, sviluppata nel 2017, l'introduzione dell'autobus urbano rientra nell'attuazione delle misure per l'accessibilità universale per tutti, in quanto è destinato a bambini, studenti delle scuole superiori, studenti dell'università, adulti e anziani. L'autobus urbano fa anche parte di una strategia per ridurre il numero di migrazioni giornaliere in auto su brevi distanze e per ridurre il carico sui parcheggi nel centro della città. Oltre alle misure elencate nel primo pilastro del PUMS che riguardano l'ambiente sano e la qualità della vita, l'introduzione dell'autobus urbano è anche inclusa nelle misure di un trasporto pubblico di passeggeri ben funzionante (secondo pilastro) come mezzo di trasporto pubblico efficiente che fornisca collegamenti di trasporto all'interno della città secondo i bisogni reali della popolazione. È inoltre collocato nel quinto pilastro, che riguarda una migliore sicurezza generale del traffico poiché meno traffico in città significa anche meno incidenti stradali per tutti gli utenti della strada.</p>
<b>I fatti</b>	<p>Le attività svolte sono state:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• presentazione pubblica del progetto CROSSMOBY con discussione e presentazione pubblica dei piani di progetto, dove il Comune ha ricevuto ulteriori proposte,</li><li>• pianificazione dei percorsi</li><li>• scelta del fornitore di servizi,</li><li>• selezione degli operatori e costruzione del percorso predisponendo soste temporanee,</li><li>• impostazione di fermate,</li><li>• le fermate in via Tomšičeva e davanti al monastero erano state abolite.</li></ul>

## Risultati

Con l'introduzione del trasporto urbano, i risultati positivi del progetto mostrano un minor carico sul centro cittadino con veicoli personali e di conseguenza minori emissioni di inquinanti. Contrariamente alle aspettative iniziali, l'autobus urbano è stato utilizzato meno, principalmente a causa delle restrizioni pandemiche causate da COVID-19 sui viaggi all'interno del paese, nonché della limitazione del traffico transfrontaliero. Tuttavia, durante le singole fasi del rilascio delle misure in condizioni epidemiologiche più favorevoli, è aumentato il numero di utenti, in particolare i cittadini di Bisterza.

---

## Sfide, opportunità e trasferibilità

L'attuazione del progetto sarà adattata alle esigenze degli utenti, che esprimeranno la propria opinione sul trasporto urbano e sui possibili miglioramenti attraverso la compilazione di questionari.

Il trasporto sarà gratuito per i prossimi due anni e in futuro, nel caso di un numero sufficiente di utenti del trasporto pubblico di passeggeri, sarà fornito a un prezzo simbolico basso. In questo caso, la sfida è gestire con successo la situazione epidemica per raggiungere un numero maggiore di utenti all'interno del Paese.

Una delle sfide è stata quella di modificare l'ubicazione delle due fermate previste a causa del disaccordo dei partecipanti alle parti nel processo di ottenimento delle autorizzazioni per la concessione edilizia delle due fermate degli autobus.

Un altro problema è stata la maggiore possibilità di infezione da COVID-19 all'interno del trasporto pubblico che scoraggia gli utenti dall'uso di questo mezzo. Tali fattori hanno determinato un minor numero di utenti, che non va inteso come un indicatore in favore dell'abolizione del trasporto pubblico. Un numero crescente di utenti indica che i cittadini hanno bisogno di questo tipo di mezzo.

Non essendo stato precedentemente implementato il trasporto urbano, il progetto pilota è stato concepito in modo tale che le fermate fossero segnalate con cartelloni pubblicitari temporanei, con la possibilità di una successiva ottimizzazione della linea di trasporto urbano circolare in accordo con i suggerimenti dei cittadini su possibili ulteriori miglioramenti.

---

## In dettaglio

Informazioni sul funzionamento dell'autobus urbano possono essere ottenute alle fermate degli autobus e su media come la Gazzetta del Comune di Bisterza (Bistriški odmevi) n. 88, dicembre 2019, pag. 14-15.

<https://www.ilirska-bistrica.si/obcina/bistriski-odmevi/arhiv/>

## Condivisione di bici a Bisterza

<b>Luogo</b>	<i>Bisterza (Slovenia)</i>
<b>In sintesi</b>	<p>Il comune di Bisterza ha lanciato un progetto pilota di condivisione di bici nell'ambito del progetto CROSSMOBY, che mira a raggiungere una mobilità sostenibile e fornisce una nuova offerta turistica in collaborazione con il centro di informazioni turistiche di Bisterza.</p> <p>Le biciclette elettriche (e-bike) sono accessibili al grande pubblico, che può anche visitare Bisterza con le linee di trasporto pubblico internazionale. Il sistema di noleggio biciclette consente l'uso delle biciclette come mezzo ecologico e salutare per la mobilità quotidiana. Consente inoltre una mobilità sostenibile al di fuori degli orari di esercizio dei trasporti pubblici. Le biciclette possono essere noleggiate tutti i giorni dalle 08:00 alle 18:00.</p>
<b>Contesto</b>	<p>Il noleggio di biciclette aiuta a ridurre il carico del traffico motorizzato e alleggerisce l'occupazione dei parcheggi, favorisce uno stile di vita più sano per gli utenti, una maggiore connettività con l'ambiente e migliora la qualità della vita. L'introduzione del noleggio di biciclette può generare anche una migliore sicurezza generale del traffico. Meno traffico automobilistico in città significa anche meno incidenti stradali per tutti gli utenti della strada. Grazie ai collegamenti stradali e ferroviari transfrontalieri, il noleggio di biciclette facilita anche la mobilità sostenibile transfrontaliera, poiché le stazioni ferroviarie e degli autobus si trovano a Bisterza, dove si trova la destinazione iniziale e finale del noleggio di biciclette.</p> <p>Secondo il Piano per la mobilità urbana sostenibile (PUMS) del Comune di Bisterza del 2017, il noleggio di biciclette rientra nell'attuazione delle misure per l'accessibilità universale per tutti nonché quelle volte a ridurre l'uso dell'auto per la migrazione quotidiana all'interno della città e dintorni e di conseguenza ridurre il carico di parcheggio a Bisterza e dintorni. Oltre alle misure elencate nel primo pilastro del PUMS - ambiente salubre e qualità della vita, nel quinto pilastro è inclusa anche l'introduzione del noleggio di biciclette - una migliore sicurezza generale del traffico, poiché meno traffico automobilistico in città significa anche meno incidenti.</p>
<b>I fatti</b>	<p>Le biciclette possono essere noleggiate o prenotate da aprile a ottobre tutti i giorni della settimana dalle 8:00 alle 18:00 presso il centro di informazioni turistiche di Bisterza (Gregorčičeva cesta 2, Bisterza). È necessario lasciare una caparra e compilare il certificato di locazione.</p> <p>Le attività svolte sono state:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• presentazione pubblica del progetto CROSSMOBY con discussione e presentazione pubblica dei piani di progetto, dove il Comune ha ricevuto ulteriori proposte,</li></ul>

- definizione degli obiettivi e requisiti per il noleggio;
- selezione dell'offerente;
- acquisto e installazione di biciclette;
- possibilità di fornire informazioni sul progetto pilota e sul noleggio di biciclette in luoghi idonei e attraverso mezzi di comunicazione adeguati, come il sito web comunale e la newsletter comunale Bistriški odmevi.

---

## Risultati

Il noleggio di biciclette era alto nonostante le restrizioni dovute al COVID-19. A differenza del trasporto pubblico, la bicicletta presenta un rischio molto minore di infezioni. La trasmissione elettrica consente di pedalare su lunghe distanze.

Il sistema utilizzato per il noleggio di biciclette si è dimostrato una soluzione efficace per il sistema di noleggio di biciclette elettriche, poiché aiuta l'affittuario a garantire la sostenibilità finanziaria a lungo termine del progetto.

---

## Sfide, opportunità e trasferibilità

La sfida più grande è la pandemia causata da Covid-19 e le relative restrizioni e blocchi. Durante il lock down le biciclette non erano disponibili per il noleggio.

La sfida è anche l'atteggiamento degli utenti nei confronti della proprietà straniera e un uso più frequente, quindi le biciclette sono soggette a una maggiore usura e necessitano quindi di una costante manutenzione meccanica, per un funzionamento regolare e sicuro. Vandalismo e uso improprio delle biciclette possono verificarsi anche con i sistemi pubblici di noleggio di biciclette, il che può causare danni alla proprietà. Il metodo di ritiro e riconsegna delle bici elettriche via contatto personale aiuta a prevenire atti vandalici tramite il controllo regolare delle condizioni meccaniche dell'attrezzatura al momento della riconsegna della bicicletta noleggiata.

---

## In dettaglio

Maggiori informazioni:

- [Sito web del](#) centro informazioni turistiche.
- Le prenotazioni sono possibili tramite [bike@tic-ilbistrica.si](mailto:bike@tic-ilbistrica.si) oppure telefonando allo 040 78 71 78.
- [Pagina Instagram](#)



## Report in English

### Introduction

The main objectives of project CrossMoby were to improve the efficiency of sustainable mobility planning and to provide cross-border public transport connections using an approach based on strong institutional cooperation. Thus, it sought to achieve concrete improvements for the inhabitants of the program area also in terms of reducing emissions from transport. The main activities of the project were the establishment of new cross-border transport services and the improvement of mobility planning practices throughout the region. The expected significant changes will be demonstrated through the testing of the re-established rail passenger link, support services and through a new approach to mobility planning based on the existing methodology for preparing integrated transport strategies.

Several pilot activities were carried out as part of the project to support the main two activities. Some of them were envisaged at an early stage of the project, others were developed based on the analysis of the situation in the field of sustainable urban mobility planning in the region, which was carried out in the first year of the project. Clear criteria were also set for the selection of pilot activities. One of the key ones was that the activities support the operation of the railway connection between Trieste and Ljubljana for various target groups of users.

The report provides an overview of 15 pilot activities carried out over the three years of the project. The descriptions are prepared based on a template developed within the ELTIS platform. Each description contains the following structure: location, brief description of the measure and the spatial context in which the measure is located, description of the implemented activity, results and effects, challenges identified during the implementation and possibilities for transferring the measure to other environments. Such descriptions of measures have proven to be the most appropriate in the past, as it allows quick and efficient view of the implemented activities and easy access directly to the author of the activity for additional information.

## Cross-border Passenger Train Service between Udine/Trieste-Ljubljana

<b>Location</b>	Udine/Trieste – Ljubljana (Italy/Slovenia)
<b>In brief</b>	<p>Sustainability in passenger transport and mobility is one of the key areas on which the Friuli Venezia Giulia (FVG) Region’s pilot action is strategically developed. As Lead Partner of CROSSMOBY, FVG Region invested in Clean&amp;green on-the-field cross-border public transport solutions to enhance the mobility in the territories of the Programme area. These solutions are beneficial for citizens, commuters and tourists moving in the cross-border area between Italy and Slovenia.</p>
<b>Context</b>	<p>FVG Region, in cooperation with the train operators Trenitalia and Slovenian railways, established cross-border rail passenger service, which was missing between the two countries for many years, exploiting the existing infrastructure and its competence on the issue of cross-border public transport services. The FVG pilot is realized in a strategic regional context, involving two Italian Regions (FVG, Veneto) while Slovenia takes part with both its urban and rural areas. From a geopolitical perspective, these regions exalt the cross-border character of the territory, which needs to be further connected by new sustainable and intermodal transport solutions, also due to the specific morphological conformity of the area which includes both mountainous and coastal landscapes. Moreover, by involving regional authorities on the Italian side and national and ministerial authorities on the Slovenian one, the regional strategic context is further exalted thanks to the improvement of a stronger and synergic cooperation.</p>
<b>In action</b>	<p>FVG pilot action was developed aiming at the reactivation of the cross-border railway connection for passengers between Udine/Trieste and Ljubljana as low-carbon public transport solution. The previous railway connection was an Eurocity service between Venice and Budapest, interrupted in 2008 and therefore missing for many years. The service was launched on September 9<sup>th</sup>, 2018. Also, the European Commissioner for Transport, Mrs. Violeta Bulc, attended its inaugural event in Trieste. The connection made it possible thanks to the collaboration with Trenitalia S.p.A. and the Slovenian Railways – SZ. It is operated with a pair of trains a day, with rolling stock ETR 563 “Civity”, made available to Trenitalia S.p.A. by the FVG Region itself. The service includes the intermediate stops of Palmanova, Cervignano, Trieste Airport, Monfalcone and Villa Opicina, on the Italian side, and the Slovenian ones of Sežana, Divača, Pivka, Postojna, Rakek, Logatec, Borovnica and Ljubljana Tivoli. The train ensures the transport of 267 passengers as well as of 30 bicycles, encouraging integrated, sustainable and intermodal mobility between cross-border territories of the Programme Area. Thus, FVG Region qualified its pilot action as concrete and tangible intervention in the Italian</p>

and Slovenian regions in favour of citizens and more in general, of the civil society.

---

## Results

- A sustainable cross-border pilot action as new passenger public transport service for the benefit of citizens and tourists, bringing together territories of the two countries.
- Concrete answer to the European policies of railway transport incentivisation.
- Enhancement of mutual opportunities related to the connection of the main cities of Italy and Slovenia of the Programme Area.
- Lower energy consumption and lower greenhouse gas emissions and pollutants emissions.
- 2 train departures from Italy (Udine/Trieste) per day.
- 2 train departures from Slovenia (Ljubljana) per day.
- 4 train runs per day in total.
- 93,8% of punctual trains in Trieste Centrale station.
- 99,2% of regular trains arrived at their destination.
- 23.401 passengers registered in 2019.
- 31.318 passengers registered during the overall duration of the pilot project starting from September 9<sup>th</sup>, 2018, until December 31<sup>st</sup>, 2019.
- Implementation of the railway connection even after the end of the experimental period of the train pilot, during the year 2020.

---

## Challenges, opportunities and transferability

In terms of new and innovative mobility services for citizens, the added value of the pilot has been concretely perceived by the civil society of the two countries as an important and innovative solution. In this sense, the customer satisfaction of users measured in evaluation processes, also helps authorities who will guide the future adding or allocation of new available financial resources on these kind of passenger services.

Some aspects will need further attention: among these, there are some improvement proposals which foresee promotional initiatives by Trieste and Ljubljana Universities and possible agreements with tour operators to create travel packages that may include train ticket, sightseeing tour, bus connections to city centres (for example to Palmanova/Aquileia). The service needs to be further promoted and made more attractive to increase the number of users beyond the months which showed a quite high number of passengers (July, August and December).

Besides, the project was designed considering specific local peculiarities and needs of the territories involved, but its strategic and dropped into the concrete model is surely transferable to other areas/regions, also treated by other projects/Programmes, by focusing the attention on concrete mobility needs of a specific area. For example, the expected future activation of cross-border rail passenger services between Gorizia and Nova Gorica will benefit from the pilot train experience and is bound to be defined on the strong cooperation established among all decision makers and stakeholders involved in the CROSSMOBY train, including rail operators.

---

## In depth

Dedicated page on CROSSMOBY Project and train pilot on the official regional webpage of FVG Region – [link](#).

First press release on the pilot (06/09/2018) – [link](#).

Second press release on the pilot (09/09/2018) – [link](#).

Third press release on the pilot (12/12/2018) – [link](#).

## Contact person:

Mr. Massimiliano Angelotti

Project Manager of CROSSMOBY Project

[massimiliano.angelotti@regione.fvg.it](mailto:massimiliano.angelotti@regione.fvg.it)

phone: 0039 040 377 4720

## Improving accessibility between city centre & railway station in Portogruaro

<b>Location</b>	Municipality of Portogruaro - Venice Metropolitan Area (Italy)
<b>In brief</b>	<p>The pilot case planned for the municipality of Portogruaro aiming at the improvement of the accessibility from the city centre to the railway station. The pilot will provide to the city administration a technical &amp; economic feasibility study, analysing and assessing main links and routes between the station, the historic centre, and the main points of interest (theatre, museum, etc.). A dedicated signage system and new walking/cycling routes through the urban area will be designed based on sustainable mobility principles.</p>
<b>Context</b>	<p><b>Municipality of Portogruaro:</b></p> <p>The data and information collected through the questionnaire filled in by the mobility officers and planners of the municipality concerning the state of the art of the transport system, identified following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p><b>Urban features and transport system</b></p> <p>Pilot area covers around 102 km<sup>2</sup> with 24,425 inhabitants (ISTAT 2021). The urban area includes highway connection, railway station (Venice-Trieste railway line), bus station (regional and interregional lines) and more than 17 km of cycle paths. Several car parking areas are available near the city centre. Portogruaro has more than 127.000 m<sup>2</sup> of public green areas + 40.000 m<sup>2</sup> of school parks. The major urban attractors are: 3 health care centres; 24 schools (from kindergarten to high schools) + 1 University; 1 theatre and 19 sport facilities. Concerning main private services: 4 supermarket/shopping centres (&gt; 2,500 m<sup>2</sup>), more than 50 medium-sized shops (250 - 2,500 m<sup>2</sup>) and 453 neighbourhood shops (&lt; 250 m<sup>2</sup>) are included in the urban area. Local public transport service is not available, but the municipality provides a school transport service and a transport service for disabled people, managed by a private operator. The regional and interregional bus lines are managed by 4 different operators (ATVO - ATAP – SAF – La Marca). Three multimodal mobility points are available. A public bike sharing is provided by the municipality (12 bikes with related bike racks). TAXI service and Car rental with drivers (NCC) providing private transport services in the urban area.</p> </li> <li> <p><b>Urban Transport planning and Traffic/Mobility Management</b></p> <p>The urban road network and transport system is regulated by/managed through the Urban Traffic Plan (Italian planning tool binding for Municipalities &gt; 30.000 inhabitants and/or included in a specific regional list). The last version of Portogruaro UTP is under review by the municipality technicians and planners: they are implementing new surveys and analysis of traffic flows, emerging traffic bottlenecks, soft measures, and small infrastructures for traffic calming/speed limiting (ring roads – roundabouts, etc.). Some</p> </li> </ul>

Limited Traffic Zones (LTZ) are set up in the historical city centre, and several “30km/h zones” are adopted in several urban routes as speed calming measure. A mobile traffic-pollution (PM 2.5) monitoring station is placed in different points of the municipal territory according to the monitoring needs. A Pedobus/Pedibus service for primary school students has recently been implemented. The cartographic data of the municipal area is available on a web-GIS platform of the city administration. In the last five years a series of different cycling/walking mobility projects has been implemented. At the same time a renovation/regeneration is ongoing in the whole railway station area.

---

### **In action**

The focus and implementation steps of the technical & economic feasibility study concerning accessibility between city centre and station has been discussed and planned with the city administration. A series of bilateral meetings were organized in addition to Crossmoby activities. The following city administration staff were involved in the pilot actions: city mayor/deputy mayor for mobility – head of department for mobility and transport and city planners. In technical analysis, new cycling/walking routes from rail station to city centre, including accessibility of platforms, points of historical, cultural and environmental interest of the city centre were identified. The implementation methodology is based on fieldwork visits, collection of photo materials, technical surveys, measurements, etc. Planning sessions and exchange of data/documents/drafts with the city administration officers (specific bilateral review of the pilot drafts was organized). In this planning process regeneration/renovation in the railway station area has been considered. Three main routes were identified and for each one of them are examined specific track sections that could be potentially improved (e.g. in terms of safety, signage, traffic flows re-organization, etc.) in order to study and propose related sustainable mobility measures to the city administration. A series of points of interest linked to the new routes and therefore easily accessible for the users, were identified.

---

### **Results**

The first draft of technical & economic feasibility study has been discussed with the city administration in autumn of 2021. Based on the feedbacks received by the city administration, selected sustainable mobility measures will be upgraded in the draft plan. A new round of field activities and economic feasibility study, estimating and budgeting implementation costs of the different proposed measures, timing, etc., will be added in final stages of the project alongside a bilateral final review.

Final output will provide city administration a useful and practical tool with implementing strategy and guidelines.

---

### **Challenges, opportunities**

The ongoing implementation of the 2 pilots has been highlighted a useful and fruitful collaboration with both the city administrations. Both the feasibility studies methodology could be easily transferred to small and medium sized municipalities, elaborating harmonization/assessing tool concerning common

**and  
transferability**

urban features. The main challenge is to identify specific sustainable mobility needs within the urban area, proposing a feasible implementation process through a series of sustainable mobility planning milestones. The milestone should be tailored to administration/citizens priorities, needs and implementation timeframes.

---

**In depth**

More details can be found on a [website](#).

For further details - Contact Persons:

Pier Paolo Pentucci (Crossmoby project manager)

[pierpaolo.pentucci@unive.it](mailto:pierpaolo.pentucci@unive.it)

+39 339 4041162

Marco Fasan (External Expert)

[fasan.marco@gmail.com](mailto:fasan.marco@gmail.com)

## Master Plan for Sustainable mobility connecting rivers and coastal areas

<b>Location</b>	Municipality of San Donà di Piave - Venice Metropolitan Area (Italy)
<b>In brief</b>	<p>The pilot action implemented in the urban and functional area of San Donà di Piave is based on the concept to provide a specific mobility masterplan for city administration. It's targeted on identifying "slow tourism opportunities", and at the same time to suggest a new mobility approach for citizens leisure. It will design connecting strategies for traveling from coastal areas to the surrounding green areas/river parks of the San Donà urban area. The pilot plan methodology addressed 4 fundamental layers of the suburban area: 1.) the inland waterways network; 2.) the bike paths network; 3.) the public transport network; 4.) the services (for users/travellers) network.</p>
<b>Context</b>	<p>Municipality of San Donà di Piave collected transportation data, mapped road and rail network and analysed urban traffic management system, through the survey on the state of the art of urban mobility.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> <p>• <b>Urban features and transport system</b></p> <p>The surface of the urban area is around 78 km<sup>2</sup>, with a population of 42.029 inhabitants (ISTAT 2021). Urban area includes a railway station (Venezia-Trieste railway line) and a bus station. The bus station is also the headquarter and bus hub of the major bus operator of the Eastern Veneto (ATVO). Bike network consists of around 54 km of bike paths. Free public car parking covers 7,800 m<sup>2</sup> with additional 800 m<sup>2</sup> of charged parking. Total green public areas cover around 1.800.000 m<sup>2</sup> (public parks, school gardens, etc.). The major urban attractors: 4 supermarket/shopping centres (&gt; 2,500 m<sup>2</sup>), 80 medium-sized shops (250 - 2,500 m<sup>2</sup>) and 595 neighbourhood shops (&lt; 250 m<sup>2</sup>), 27 schools (from kindergarten to high schools) are included in the urban area and main cultural and leisure points identified are: 2 cinemas and 1 theatre. School transport service and transport service for disabled people are available at urban level. The local public transport service is provided by ATVO, including 22 bus lines of regional and suburban connections. In addition, a private long-distance bus service is available (ATVO - FAP - WOW TOURS), 8 TAXI services and 6 Car rentals with drivers (NCC) providing private urban transport services. Concerning new mobility infrastructures: 9 charge stations for e-cars are working and 11 more are just planned to be implemented. The San Donà urban area is crossed by the national cycling route Venice-Trieste.</p> </li> <li> <p>• <b>Urban Transport planning and Traffic/Mobility Management</b></p> <p>Concerning urban mobility management and planning, the last Urban Traffic Plan was delivered in 2012 and an updated version is in preparation. The urban area of San Donà is included in the Cycling Masterplan of the Eastern</p> </li> </ul>



Veneto Region. The aim of this regional cycling masterplan, based on a twofold approach (urban and intercity) is:

- 5) to connect the whole area with a bike path network, including home-to-school/home-to-work relevant routes, also linked to the main intermodal hubs. It's based on the main route from Mestre to San Michele al Tagliamento and the overall objective is to complete all the existing missing links to assure the full accessibility of the whole bike network.
- 6) The intercity level is targeted to achieve a full and safe bike connection between coastal and internal areas, linking into an Eastern Veneto network the exiting bike pathways along the 5 riverbanks and the international cycling routes: Munich-Venice and Claudia Augusta route (Italy-Austria). The Eastern Veneto masterplan aiming at improving and promoting an alternative tourist package for bikers. Concerning urban traffic management measures the city of San Donà has several "30 km zones", raised priority crossing for cyclist and pedestrians, traffic monitoring cameras and a pollution monitoring station. A new web-GIS system ("Mydata") is in development for the whole Eastern Veneto.

---

## In action

The implementation methodology for San Donà pilot case has been the same as for the pilot action improving accessibility between city centre & railway station in Portogruaro, described above. We could consider both as "twin—pilot actions" with different and targeted focus/objectives). A series of bilateral meetings involving the city administration staff were conducted. Specifically, city major/deputy mayor for mobility – head of department for mobility and transport and city planners provided relevant feedbacks. In the last common working session emerged the interest of the city administration and other relevant stakeholders to focus the feasibility study on a new specific masterplan for integrated sustainable mobility solutions to enhance, promote and increase accessibility to the suburban areas of San Donà crossed by Sile and Piave rivers, with several green areas and parks. The main objective is to foster new connecting routes from San Donà to the coastal areas (e.g. Jesolo, Cortellazzo) attracting people interested in green and soft tourism (e.g. cyclists, houseboat drivers, etc.). At the same time the new masterplan improving and implementing new leisure services for citizens was developed. Designing the masterplan, it has been identified a 4-layers structure to work on:

- inland waterways network;
- services (for users/tourists) network;
- cycling paths network (Table P2.2);
- public transport network.

All 4 layers have been analysed in terms of new connecting routes, missing links, innovative services to be implemented, existing infrastructures, etc. Like in the other pilot, the methodology is based on on-field-working visits, collection of photo materials, technical surveys, etc. Planning sessions and

exchange of data/documents/draft with the city administration were planned and organized, with specific bilateral review of the pilot drafts.

---

## Results

The main result of the pilot consists of 2 different levels of feasibility proposals:

- The first is focused on the single layers analysed: through the specific data collected, development and strengthening hypothesis will be highlighted for each one of the 4 networks, based on sustainable mobility guidelines/principles.
- Second one will present integration/connection models of the 4 networks and potential multimodal measures, considering the reference framework of San Donà-costal area. This will be integrated by implementation strategies and some economic evaluations.

The final delivering deadline for the study - concluded the last draft common review with the city administration - is November 2021.

---

## Challenges, opportunities and transferability

The ongoing implementation of the 2 pilots has been highlighted a useful and fruitful collaboration with both the city administrations. Both the feasibility studies methodology could be easily transferred to small and medium sized municipalities, elaborating harmonization/assessing tool concerning common urban features. The main challenge is to identify specific sustainable mobility needs within the urban area, proposing a feasible implementation process through a series of sustainable mobility planning milestones. The milestone should be tailored to administration/citizens priorities, needs and implementation timeframes.

---

## In depth

More details can be found on a [website](#).

For further details - Contact Persons:

Pier Paolo Pentucci (Crossmoby project manager)

[pierpaolo.pentucci@unive.it](mailto:pierpaolo.pentucci@unive.it)

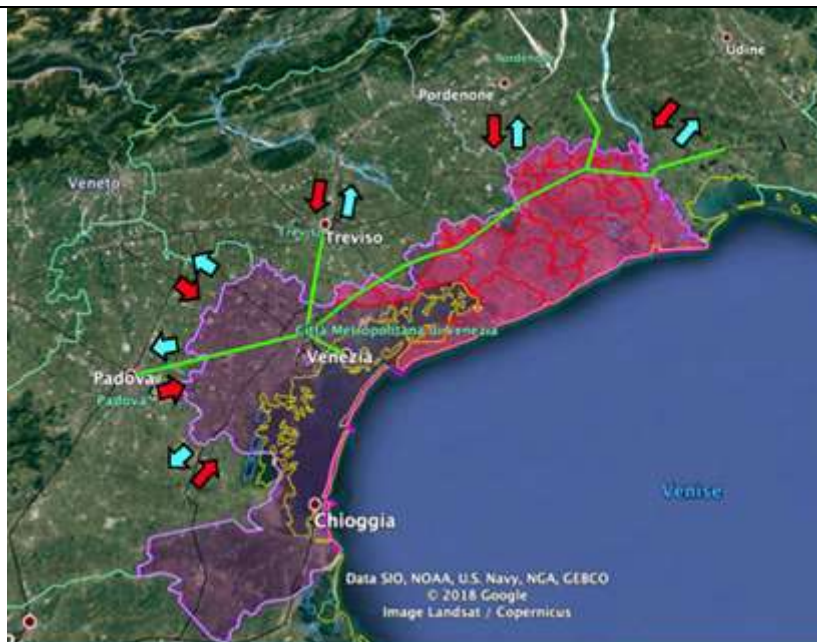
+39 339 4041162

Marco Fasan (External Expert)

[fasan.marco@gmail.com](mailto:fasan.marco@gmail.com)

## Testing innovative traffic monitoring network thus optimizing mobility planning

<b>Location</b>	<i>Metropolitan City of Venice (Italy)</i>
<b>In brief</b>	<p>The pilot action developed by Veneto Strade S.p.A. aims at defining and testing an innovative traffic monitoring network that will provide data on traffic flows on the main road network flowing within the metropolitan area of Venice, with reference to the ones gravitating along the Venice – Trieste main axis. Data are collected through an extended network of both fix and mobile devices that have been acquired after careful research on the most functional technologies available on the market. The database resulting from the elaboration of such data will foster the optimization of mobility planning of the involved area.</p>
<b>Context</b>	<p>The pilot action focuses on the collection of traffic data on the road network serving the metropolitan area of Venice where the Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP is currently under preparation. The goal is to underline that the priority axes entering and leaving such area are strongly interested by relevant traffic flows converging to the node of Venice which is representing Veneto's more densely populated urban area and where sustainable mobility solutions are becoming more necessary.</p> <p>In this purpose, the existing rail axis Venice – Trieste passing through this area is basically representing the backbone of an East-West connection which is passing by a series of urban nodes. During the first phase of the action, further information was collected on the existing vehicle traffic survey stations, as well as on the infrastructures managed by Veneto Strade SpA, including the location of variable message panels, flag portals and other types of non-powered portals distributed along the network under management.</p>



## In action

The action envisages five different phases of implementation.

- Veneto Strade SpA proceeded to analyse the actual status of the monitoring network in place to identify the most efficient locations in which new monitoring devices shall be placed (Phase 1).
- Market research has been conducted to identify which technologies available on the market were the most functional and most compatible with the monitoring network already in place (Phase 2). As a result, both mobile and fixed monitoring devices have been deemed as necessary to ensure greater flexibility in data collection. Furthermore, potential suppliers of such devices have also been identified.
- The tenders to be carried out for the acquisition of monitoring devices have been prepared and launched (Phase 3), starting from the one related to mobile devices.
- The installation of devices has been completed and data started to be collected after a first monitoring testing campaign (Phase 4). Through a specific software, users of the road network were counted and classified according to the speed, the date and time of each vehicle.
- The information resulting from the action have been contextualized and connected to the project activities (Phase 5), thus providing a contribution for the following deliverables/outputs.

## Results

Acquisition and installation of an innovative traffic monitoring network encompassing:

- 5 mobile devices
- 10 fix devices
- collection and elaboration of data concerning users of the road network, classified according to several parameters both from the mobile devices and from the fix devices.

- Such data will allow depicting a practical framework of traffic flows crossing the area of the Metropolitan City of Venice, thus supporting further finetuning of mobility planning.



**Challenges, opportunities and transferability**

Challenges:

- finding the right technology that would go along with the monitoring network already in place, thus allowing the smooth deployment and upgrade of the existing network;
- identifying potential companies that have the infrastructure functional to the identified technology or the hardware and software needed for the operation and management of monitoring locations.

Opportunities:

- collect and make available data concerning urban and suburban mobility to be used in order to support further mobility planning;
- implement mobility plans that better address the mobility needs of users, also through sustainable and multimodal solutions offered by public transport services.

As far as transferability is concerned, once validated, the data collected and network model realized within the pilot action of Veneto Strade will be easily

---

exported and applied to different parts of the road network, thus making a step forward to the wider concept of smart roads.

---

## In depth

Further information is available at Veneto Strade S.p.A. [website](#).

For any additional information on the pilot initiative promoted by Veneto Strade please contact:

Mr. Enrico Vescovo

[e.vescovo@venetostrade.it](mailto:e.vescovo@venetostrade.it)

Mr. Davide Scoppio

[d.scoppio@venetostrade.it](mailto:d.scoppio@venetostrade.it)

## Beach bus Crossmoby

<b>Location</b>	Brkini – Koper (Slovenia)
<b>In brief</b>	The Beach Bus Crossmoby is a new transport service for passengers from Brkini to Koper. It was active in July and August 2021, every day, allowing the inhabitants of the territory to reach the coast during summer.
<b>Context</b>	The reason of setting up a “beach bus” serving for the summer period is in the fact that there is a lack of such service and connections from Brkini to the coast of Slovenia, that would allow people to use public transport service, so the population mainly uses the car. It is a pilot action of the Crossmoby, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014-2020 cooperation programme that hopefully will continue also after the end of the project in the next seasons.
<b>In action</b>	<p>The Beach bus Crossmoby service was active every day, from July till August 2021 free of charge. The route of the bus is the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Morning, starting at 8:00: Obrov - Javorje - Huje - Rjavče - Tatre - Orehek pri Materiji - Slivje - Markovščina - Materija - Tublje - Hrpelje - Kozina - Krvavi Potok - Klanec pri Kozini – Petrinje – Koper.</li> <li>• <u>Afternoon, starting at 18:00:</u> Koper – Petrinje – Klanec pri Kozini – Krvavi Potok – Kozina – Hrpelje – Tublje – Materija – Markovščina – Slivje – Orehek pri Materiji – Tatre – Rjavče – Huje – Javorje – Obrov.</li> </ul>
<b>Results</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A free service for passengers</li> <li>• Seasonal service</li> <li>• Every day service in July in August</li> </ul>
<b>Challenges, opportunities and transferability</b>	The continuation of the service is not guaranteed after the end of the project.
<b>In depth</b>	<p>Crossmoby <a href="#">website</a>                      Crossmoby <a href="#">Facebook</a></p>

## Bike bus Crossmoby

<b>Location</b>	Koper - Kras (Slovenia)
<b>In brief</b>	<p>Crossmoby – bike bus, free transports with the bus from Koper to the Kras</p> <p>The CROSSMOBY project, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014–2020 cooperation programme, launched a new service for passengers during the 2020 and 2021 summer seasons. It's the circular bus transport service for passengers and cyclists, called BICI BUS service. The bus transports are free and available on Fridays, Saturdays and Sundays from July till October.</p>
<b>Context</b>	<p>The reason of setting up the BIKE BUS service emerged from a previous experience with similar service, which was implemented in another, already finished, INTERREG project.</p> <p>The inhabitants of the territory and decision makers agreed it would be useful to continue with the service, so the BIKE BUS system continued within the CROSSMOBY, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014–2020 cooperation programme and represents an intermodal and sustainable mobility option.</p>
<b>In action</b>	<p>BIKE BUS is a free service for the inhabitants of the cross-border area and for visitors of the area, who are able to use free bus transports from July till October on the circular route: Koper (main bus station) - Kozina - Lipica - Divača - Sežana (bus station) - Sežana (municipality) - Štanjel - Sežana (bus station) - Sežana (municipality) - Divača - Kozina - Koper (main bus station) in 2020 season, with added stops of at Škocjanske jame and Rodik in 2021.</p> <p>The bus is equipped with a bike trailer (BIKE BUS), which is also free of charge. The service takes place on weekends (Friday-Sunday) in the morning and in the afternoon. The departures are from the main bus station in Koper. Seat reservations in advance are not necessary, nor possible.</p>
<b>Results</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BIKE BUS service for passengers and cyclists, Koper - Kras</li> <li>• Continuation of a service from previous INTERREG project</li> <li>• Satisfied users, free of charge</li> <li>• Option of alternative mobility</li> </ul>
<b>Challenges, opportunities and transferability</b>	<p>The service was set up within the project CROSSMOBY that will finish in February 2022. It is not guaranteed that the service will continue after the end of the project, although the Regional Development Centre Koper will put efforts into it.</p>
<b>In depth</b>	<p>Crossmoby <a href="#">website</a>          Crossmoby <a href="#">Facebook</a></p>



## Crossmoby maritime transports

<b>Location</b>	Koper – Izola – Piran – Ankaran (Slovenia)
<b>In brief</b>	<p>The CROSSMOBY boat transports for passengers and bikes is a service implemented within the project CROSSMOBY, Interreg V-A Italy-Slovenia cooperation programme.</p> <p>In 2020 the service was active during the weekends, in 2021 every day except Mondays. Operating season was from the end of June till the beginning of October.</p>
<b>Context</b>	<p>The need to implement a Boat service for passengers emerged from the needs of the inhabitants of the territory and visitors, since travelling from town to town of the Slovenian coast gets complicated during the summer months, with traffic jams on the roads.</p> <p>It is the first time such an initiative was organised for passengers and cyclists and it was done within the project CROSSMOBY, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014-2020 cooperation programme.</p>
<b>In action</b>	<p>CROSSMOBY offers a service of free maritime transport for passengers and bike. The service started in 2020, only on Saturdays and Sundays. After successful first year, it was extended to all days except Mondays in 2021 season, operating from the end of June till the beginning of October.</p> <p>The stops for passengers are the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ankaran, Valdoltra pier</li> <li>• Koper, outer shore next to the parking lot on Ukmarjev trg</li> <li>• Izola, on the pier in front of the Marina Hotel</li> <li>• Piran, port on the pier at the red lighthouse</li> </ul> <p>Reservations of seats are not possible.</p>
<b>Results</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A maritime transport service for passengers and bikes during the summer weeks in Koper, Izola, Piran, Ankaran (Slovenian coast)</li> <li>• An alternative option of travelling</li> <li>• Satisfied users</li> </ul>
<b>Challenges, opportunities and transferability</b>	<p>The service was set up within the project CROSSMOBY that will finish in February 2022. It is not guaranteed that the service will continue after the end of the project, although the Regional Development Centre Koper will put efforts into it.</p>
<b>In depth</b>	<p>Crossmoby <a href="#">website</a> Crossmoby <a href="#">Facebook</a></p>

## Kras - Brkini bikes

### Location

<b>In brief</b>	Kras – Brkini bikes is the bike sharing system set up in summer 2020 within the project CROSSMOBY, Interreg V-A Italy-Slovenia cooperation programme 2014–2020. The system consists of 5 stations with 25 electric bikes in total, distributed on the territory of the municipalities of Divača, Sežana, Komen and Hrpelje-Kozina.
<b>Context</b>	The necessity of setting up a bike sharing system on the Kras emerged from the needs of the crossborder population and the will of mayors, in line with the criteria to choose the pilot actions of CROSSMOBY. Most stations are located within the rail stations, where CROSSMOBY train from Trieste to Ljubljana passes by. The system is a new possibility in terms of mobility and intermodality within the area.
<b>In action</b>	<p>A new automatic bike-sharing system has been set up on Slovene Kras in summer 2020, as a pilot activity of the CROSSMOBY project, Interreg V-A Italy-Slovenia 2014–2020 cooperation programme. The network consists of 5 stations and 25 e-bikes at disposal with no charge till the end of November 2021. During the coldest months, from November till April, bicycle rentals are not possible.</p> <p>The bike-sharing stations are in the Slovene municipalities of Divača, Hrpelje-Kozina, Sežana and Komen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Komen, on the market, OMV Komen, 119a, Komen</li> <li>• Štanjel, bus station, Štanjel 41, Štanjel</li> <li>• Sežana, next to the Srečko Kosovel school, Kosovelova ulica 6, Sežana</li> <li>• Divača, car park next to e-charging station, access from the Street Ulica Trg 15. aprila 1b, Divača</li> <li>• Hrpelje-Kozina, by the Žaga park, Istrska ulica 19, Kozina.</li> </ul> <p>Information of the service and registration are available at several locations:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourist information centre TIC Sežana, Partizanska cesta 4, Sežana</li> <li>• Tourist information centre TIC Štanjel, Štanjel 1a, Štanjel</li> <li>• The Municipality of Hrpelje-Kozina, Reška cesta 14, Kozina</li> <li>• The Museum of Slovene film actors: Škrateljnova domačija, Muzej Divača, Kraška cesta 26, Divača</li> </ul> <p>After registration users can use the service with it is possible to use the service also through the mobile app <a href="https://mobiln.si/">https://mobiln.si/</a>.</p>
<b>Results</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 bike sharing system</li> <li>• 5 stations</li> <li>• 25 bikes</li> </ul>

- satisfied users

---

**Challenges,  
opportunities  
and  
transferability**

It was agreed that the municipalities of the Karas region will take over the system after the end of the project, to continue the service.

---

**In depth**

Crossmoby [website](#)  
Mobile app: <https://mobiln.si/>

## Julian alps - cross border bus line

<b>Location</b>	Julian alps (Slovenia-Italy)
<b>In brief</b>	<p>Soča Valley Development Centre, together with tourist board for Soča valley, Triglav national park and municipalities Bovec, Kobarid and Tolmin jointly tackled challenge of bus connections in Soča valley. This measure was chosen based on needs and previous experiences. This resulted in new cross border bus connection Bovec-Trbiž-Kranjska Gora introduced in 2019 summer season. In year 2020 it was extended from Bovec to Most na Soči. Based on success of this line, additional cross border line was added in year 2021: Tolmin-Kobarid- Čedad.</p>
<b>Context</b>	<p>The aim of introducing both cross-border lines was to increase the accessibility of the Julian Alps (Soča Valley, Kranjska Gora) and at the same time enable connection with larger centers on the Italian side (Čedad, Tarvisio). Goal is to optimize flow of visitors and residents in the border area. Cross-border connection with public transport is important for the Julian Alps and places along the state border from the tourist point of view as well as for the daily needs of the residents. At the same time, both cross-border lines enable the connection of the Slovenian railway network (via the Most na Soči railway station) with the Italian railway network (railway stations in Tarvisio and Čedad). Prior to the introduction of the cross-border line Bovec-Tarvisio-Kranjska Gora, Bovec was connected with Tarvisio (and further with Kranjska Gora) once a day. In summer season, this was not sufficient for all the visitors.</p> <p>The pilot bus line within the project added two departures in each direction and the possibility of transporting bicycles (trailer for 15 bicycles). There was no cross-border connection with Čedad in this form before the introduction of the pilot line. After the introduction of the pilot line, Čedad was connected to Tolmin and Kobarid for times a day in the summer season of 2021. The aim is to maintain cross-border connections (at least in seasonal form) even after end of the project.</p>
<b>In action</b>	<p>In the first phase of the pilot activity, the cross-border line Bovec-Tarvisio-Kranjska Gora was established in the summer season 2019, with two departures per day in each direction. In the summer season 2020, the line was extended to the Most na Soči railway station, and the same route was maintained in the 2021 season, as the starting point at the Most na Soči railway station proved to be very successful. Transport of bicycles on a trailer was possible in both seasons. In July and August 2020 and 2021, the bus operated on this line every day, in the morning starting from Most na Soči railway station heading to Tolmin, Kobarid, Bovec, across the Predel pass to the railway station in Tarvisio (I) and then to Kranjska Gora. From there it returned to Bovec. Afternoon departure to Kranjska Gora was from Bovec</p>

instead from Most na Soči. In the evening, bus returned from Kranjska Gora to railway station Most na Soči.

In the second phase for the summer season of 2021, another cross-border bus connection was established from Kobarid and Tolmin to Čedad on the Italian side. The cross-border line was established for the first time in the summer season 2021 (July and August), the bus runs between Tolmin, Kobarid, Robič, Špeter/San Pietro al Natisone and Čedad/Cividale del Friuli every day, with four departures in each direction.

---

## Results

During the pilot activity, a total of 1,983 passengers on both cross-border lines used the service.

Promotion was carried out through several communication channels:

- social networks and websites (Soča Development Center, Soča Valley Tourism, Crossmoby project, Nomago bus operator),
- promotional material (leaflets),
- press conferences and press releases,
- contribution in local newspaper Posočje SOČAsnik,
- radio ad

### **Basic information about the line Most na soči ŽP-Bovec-Tarvisio-Kranjska Gora:**

Implementation period: from 1.7. to 31.8., every day

Two departures a day in each direction.

Service provider: Nomago

Vehicle type: 30-seater bus with trailer for 15 bicycles

Number of passengers carried: 1,893 in total during the pilot activity; 800 (2019), 594 (2020), 499 (2021).

In the summer season of 2021, the line recorded a decrease in the number of passengers carried compared to the seasons in 2019 and 2020, which could be largely attributed to restrictions regarding Covid-19.

In the 2021 season, in accordance with the tourist visit, the number of passengers carried in August (331) was higher than in July (168), and the number of passengers in both months together in the direction Bovec-Kranjska Gora was higher (269) than in the opposite direction (230).

Among the more frequently used stops on this line are: Bovec, Tarvisio train station, Kranjska Gora, Strmec and Log pod Mangartom.

### **Basic information about the Tolmin-Kobarid-Cedad line:**

Implementation period: from 1.7.2021 to 31.8.2021, every day

No possibility for transporting bicycles.

Four departures a day in each direction

Service provider: Nomago

Vehicle type: 30-seater bus

Number of passengers carried (2021): 90

Price per ride: according to the price list

More passengers on this line were transported to the Soča Valley than from it, namely 59 % of all passengers were transported on the route Čedad – Kobarid. Most of the passengers used service in August.

---

**Challenges, opportunities and transferability**

In the 2020 and 2021 seasons, the operation of cross-border lines was influenced by Covid-19 measures. The use of the line was greatly influenced by additional requirements to cross state border (permits, conditions, etc.), which reflects in lower number of passengers in 2021.

**In depth**

Soča Valley Development Centre [website](#)

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Promoting sustainable mobility in the Soča Valley

<b>Location</b>	Soča valley (Slovenia)
<b>In brief</b>	Under Crossmoby pilot activity, various initiatives are being introduced that promote sustainable mobility in wider Soča valley area. Based on the needs of the local environment and the experience of previous years, Soča Valley Development Centre within the CROSSMOBY project together with Tourism Soča Valley, Triglav National Park and municipalities Bovec, Kobarid and Tolmin, approached comprehensive and integrated planning of seasonal bus transport in the Soča Valley. The pilot activity combines traffic calming initiatives in the Alpine valleys, shuttle services and e-mobility demonstration and awareness raising campaign.
<b>Context</b>	This pilot activity brought together under one roof previously fragmented initiatives to promote sustainable mobility. Municipalities Tolmin and Bovec already have SUMP. In 2021 a regional SUMP for Julian alps was in development. This meant a lot of existing measures regarding sustainable mobility. Goal of this pilot activities was to bring all activities together.
<b>In action</b>	<p><b>5) Introduction of a single system of shuttle / Hop-on Hop-off connections along the Soča Valley.</b></p> <p>In July 2019 and 2020, in cooperation with the Municipality of Tolmin, Triglav National Park and Tourist board, the Soča Valley held a promotional day of traffic calming in the Alpine valleys with a one-day closure of Polog Valley (Tolminka Valley) for motorised traffic. Instead of motorised traffic, visitors could use public transport (shuttle bus Tolmin-Javorca). During the Hiking Festival in the Soča Valley (September 2019 and September 2020), special bus transfers to hiking starting points in the valley were organised in order to reduce traffic congestion. In the summer months (July-August) 2020, experimental approach for co-financing Hop-on Hop-off Kobarid bus, which in the summer months connects Kobarid with the surrounding villages and tourist spots was tested. In the summer season of 2021, beforementioned activities were upgraded to a comprehensive system of hop-on hop-off and shuttle transport in three Soča valley municipalities. Tolminka Valley was closed to traffic all summer in year 2021, with shuttle bus for visitors. In Kobarid, Hop on Hop-off bus has been optimized based on the experience of previous years. Bus connected Breginjski kot and Nadiža, Drežniška planina, Livška planina and planina Kuhinja with Kobarid. In 2021 Hop-on hop-off bus in Bovec was established for the first time, connecting Bovec to the surrounding villages, touristic sights and hiking starting points (Lepena, Mangartsko sedlo). All three shuttle / Hop-on Hop-off systems were timed to the arrivals / departures of buses on the cross-border lines Tolmin-Čedad and Most na Soči-Tarvisio-Kranjska Gora.</p>

**6) Second part was dedicated to raising awareness of e-mobility. Target groups were two: public sector employees and residents. For this purpose, the Soča Valley Development Centre carried out two activities:**

**e) E-car sharing:**

Designing a concept for car-sharing for business purposes within the public sector (pilot in the Tolmin, with the option to expand to the surrounding municipalities in Soča valley). Within this, we connect interested institutions, potential e-vehicle providers and charging service providers. As a pilot, we rented a VW ID.3 e-vehicle for one year for the needs of the Soča Valley Development Centre. In addition to demonstrating the concept of e-vehicle sharing, we also conducted a test of the usability of e-vehicles and the user experience of driving in hilly peripheral areas. In general, e-vehicle providers in Soča valley do not see economic interest precisely because of the specifics of this area (hilly terrain, considerable distance from the centres, scattered and inadequate charging infrastructure). In the summer season, we extended the testing of the user experience and the demonstration of e-vehicle sharing to the target group of the local population. In July, August and September, we provided residents with a free three-day electric vehicle rental.

**f) Micromobility**

Demonstration of the use of sustainable solutions in the field of micromobility for the city of Tolmin - we hired an e-scooter to test the suitability for wider use for business purposes in the case of a small company. Micromobility offers new opportunities for sustainable mobility for short journeys, but it can also be a solution for the last part of the journey when it comes to connecting to public passenger transport.

Several channels were used to promote activities:

- social networks and websites (Soča Valley Development Centre, Tourist board, Crossmoby project),
- promotional material (leaflets),
- press conferences and press releases,
- contribution in the free print media SOČAsnik
- contribution to the thematic publication of the Triglav National Park.

---

## Results

During the pilot activity, a total of 8,443 passengers were transported by shuttle and Hop on Hop off connections in the area. A single price of 2 EUR / passenger was valid on all routes. Operator was Nomago d.o.o.

### Hop on - Hop off BOVEC

Hop on - Hop off Bovec was piloted for the first time in the 2021 season. It operated from 1.7.2021 to 31.8.2021, with 20-seater bus with capacity for 4 bikes. It operated every day on the following routes:

- Bovec - Boka waterfall (1x per day),
-



- Bovec - Virje waterfall (3 times a day),
- Bovec - Čezsoča (3 times a day),
- Bovec - Kluže Fortress (2x a day),
- Bovec - Lepena (2x per day),
- Bovec - Mangart saddle (2x per day).

Number of passengers carried (2021): 925

#### **MANGART shuttle bus**

A changed traffic regime was established on Mangart Road during the summer season, mainly due to traffic safety, lack of parking spaces and traffic calming; the road is equipped with an automatic lock with a traffic meter and a digital display of parking space occupancy.

Shuttle bus connected Log pod Mangartom with Mangart Saddle on Saturdays and Sundays with four departures per day in each direction. Bus operated between 1.7.2021 and 31.8.2021. Service was provided by 20-seater bus and two vans. There was no option to transport bicycles.

Number of passengers carried (2021): 408

#### **Hop on - Hop off KOBARID**

Hop on - Hop off Kobarid has been operating in the summer months since 2016 and connects Kobarid with the surrounding villages and tourist spots. In the 2021 season bus operated from 1.7.2021 to 31.8.2021. Service was provided by a 20-seater bus with capacity to carry 4 bicycles. Bus operated according to partially changed schedules and routes; due to the introduction of a cross-border line to Čedad, bus did not drive to the Robič border crossing this year therefore also skipping villages of Svino, Sužid and Magozd. On the other hand, extra departure was added to the connection to the Kuhinja mountain at 5.20 in the morning.

Routes and departures:

- Kobarid - mountain Kitchen (3x a day)
- Kobarid - Livsko and Kolovrat (2x per day)
- Kobarid - Breginjski kot and Nadiža (2x per day)
- Kobarid - Drežniško (2x per day).

Number of passengers carried (2021): 1,237

#### **Shuttle bus JAVORCA**

The shuttle bus ran on the Tolmin - Javorca route every day from 25.6.2021 to 26.9.2021, 6 times a day. Service was provided by a 20-seater bus with no option to carry bicycles.

Number of passengers carried (2021): 5,873

---

---

**Challenges,  
opportunities  
and  
transferability**

Restriction factors:

- Covid-19 epidemic,
- short time to establish sufficient promotion and visibility of shuttle / Hop-on Hop-off connections,
- unclear operation (financing) of shuttle / Hop-on Hop-off connections after the end of the project,
- lack of economic interest from providers of sharing and charging systems.

Transferability:

The concept of transport was already presented during the project to RRC Koper, which then introduced pilot lines in a similar way. Local communities in the Nadiža Valley on the Italian side of the border have also taken the initiative to expand and transfer the concept.

---

**In depth**

Soča Valley Development Centre [website](#)

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Regional sustainable urban mobility plan - Julian alps

<b>Location</b>	Julian alps (Slovenia)
<b>In brief</b>	<p>The Regional Sustainable urban mobility plan (SUMP) covers the wider area of the Julian Alps and is a pilot example of developing an integrated transport strategy for transport region - region that is not defined as administrative unit. Our pilot is divided between two statistical regions: Goriška and Gorenjska. Decision to develop the strategy is based on the growing need for comprehensive treatment of traffic planning in this area, which in recent years has established itself as one of the leading tourist destinations in Slovenia and where tourist visits are constantly growing. Protected areas of nature, including Triglav National Park and the Julian Alps Biosphere Reserve under UNESCO protection, require more integrated and sustainable approaches to traffic management, which, while ensuring economic development, emphasize the importance of living environment, social justice and nature protection.</p> <p>Regional level provides good opportunities for integrated transport planning needs. It provides a link between national and local transport planning and involves key stakeholders in the preparatory process.</p>
<b>Context</b>	<p>Pilot activity was carried out in the wider Julian Alps area. Included municipalities are: Bled, Bohinj, Bovec, Brda, Cerklje, Gorje, Idrija, Jesenice, Kanal ob Soči, Kobarid, Kranjska Gora, Radovljica, Tolmin and Žirovnica.</p> <p>There is currently no joint document addressing the issue of traffic regulation and traffic planning at the regional level. 10 municipalities out of 14 included have adopted a municipal SUMP. Goal is to establish a system of integrated traffic planning at regional level.</p>
<b>In action</b>	<p>Activity started in autumn of 2019. Preparation followed several steps.</p> <p><b>Shaping a vision.</b></p> <p>At workshop, discussion about long-term development of the Julian Alps with members of the narrower and wider working group took place. A proposal for a common vision of future development was proposed and outlined framework areas for strategic goals.</p> <p>Unfortunately, much of the regional SUMP preparation took place during the Covid-19 epidemic, so there were fewer workshops than planned. Most of collaboration was shifted to virtual channels.</p> <p><b>Analyse mobility situation</b></p> <p>To review the situation in the field of transport in the region, in the first phase, existing transport studies at the inter-municipal, regional and national</p>

level were reviewed and analysed, as well as planned national projects. Based on available data in the field of transport, spatial representations of the state of traffic and traffic loads in the region were made, which are presented in the chapter "Pillars of sustainable mobility". In the second phase, an online questionnaire was designed for municipalities and municipal services and other key decision-makers and stakeholders from the area. With it, we gained a better insight into the current situation and plans in the field of traffic management in each individual municipality as well as the entire region of the Julian Alps. All municipalities in the region participated. In the third phase, we conducted in-depth interviews with key stakeholders. The findings from the survey and interviews were the basis for planning sustainable mobility measures in the continuation of the document.

### **Defining the course of action**

Based on the previous steps, we developed key strategic guidelines and a list of measures, which we checked within the core working group and with representatives of the municipalities involved and key stakeholders who will also be responsible for implementation in the future.

### **Preparation of the document**

Based on all previous steps, a final document will be prepared.

---

## **Results**

Key result is the final document, but several other steps can also be highlighted. In total 36 different stakeholders were involved in the process of SUMP preparation.

- a workshop conducted by a wider working group involving all stakeholders in the area,
- analyzed existing transport studies at inter-municipal, regional and national level and planned national projects,
- conducted research between municipalities on the situation and plans in the field of traffic management and in-depth interviews with key stakeholders,
- meetings of the working group (Posoški razvojni center, Turizem Bohinj, BSC Kranj, Triglav National Park, Urban Institute of the Republic of Slovenia),
- a set of proposals for measures and activities by the stakeholders involved,
- coordinating the action plan with all stakeholders involved,
- preparation of the RCPS JA document,
- presentation

---

## **Challenges, opportunities and transferability**

- Delayed implementation as a result of the Covid-19 epidemic.
- Lack of legal basis

**In depth** Soča Valley Development Centre [website](#)

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## Revitalisation of Bohinj rail line

**Location** Rail line Jesenice-Nova Gorica (Slovenia)

**In brief** This pilot activity was aimed at developing the Bohinj rail (Jesenice-Nova Gorica) as an interregional and cross-border pillar of sustainable mobility between the Julian Alps and the Adriatic, in order to ensure the daily mobility of residents and visitors and to support the economy.

**Context** Due to the terrain configuration, Bohinj rail line is ideal for the connection between the Gorenjska and Primorska sides of the Julian Alps, and at the same time enables (potential) connectivity with the Austrian and Italian railway networks. It is also an important entry point into the area of the Triglav National Park. The line and all accompanying infrastructure are outdated and do not meet modern standards.

For a quality service, it is necessary to modernize the rolling stock, arrange certain infrastructure deficiencies and arrange key train stations into multimodal points. The gradual modernization of the railway infrastructure with strategic vision is crucial for the comprehensive development of the public transport system. Adequate connection of the Slovenian railway system to the Austrian (Jesenice-Villach) and Italian (Nova Gorica-Gorica) is also necessary.

**In action**

- A Consortium for the Bohinj line has been established (includes municipalities along the line, regional development agencies, tourism boards).
- A socio-economic study was prepared, which places Bohinj rail line in the area of the three borders and valorises the importance of tourism as a synergistic element of citizen mobility.
- In cooperation with the Municipality of Tolmin, agreements are underway for the preparation of a project task for the establishment of a multimodal point at Most na Soči rail station.
- Organization of a cross-border expert conference on the topic of establishing a cross-border passenger connection between Gorica – Nova Gorica (Nova Gorica, 28.9.2020).
- Implementation of the cross - border passenger connection Jesenice - Nova Gorica - Gorica (I) and development of new cross - border products with the Italian and Austrian networks - in progress, implementation plan until 2023.
- A permanent advisory board for the Bohinj line (rail operator, Ministry of transportation, Slovenian Infrastructure Agency and representatives of the consortium) has been established, which takes care of both strategic and operational matters.

- Placement of the Bohinj line in strategic and implementation documents for the development of the railway network in the Republic of Slovenia.

---

## Results

- Consortium for the Bohinj rail line
- Socio-economic study
- Project task for the establishment of a multimodal point at the Most na Soči railway

---

## Challenges, opportunities and transferability

- Complexity of the system
- Limited flexibility due to integration into the comprehensive (international) transport system on the railway network

---

## In depth

Soča Valley Development Centre [website](#)

Miro Kristan: [miro.kristan@prc.si](mailto:miro.kristan@prc.si)

## City bus - Ilirska Bistrica

<b>Location</b>	<i>Ilirska Bistrica (Slovenia)</i>
<b>In brief</b>	<p>The city bus project complements the possibilities of transport connections Trieste-Rijeka and promotes sustainable mobility also within the CROSSMOBY project with the aim of reducing the burden on the infrastructure with personal vehicles, reducing environmental pollution and improving quality of life. Service was free of charge for two years, ending in November 2021.</p> <p>The project is spatially located in Ilirska Bistrica, the centre of the Ilirska Bistrica municipality with the aim of developing sustainable mobility within the city which means that such transport in the city can also be used by those arriving in Ilirska Bistrica by public transport (bus, train) from other parts of Slovenia as well as from abroad (international transport connections with Rijeka and Trieste).</p>
<b>Context</b>	<p>According to the Integrated Transport Strategy (SUMP) of the Municipality of Ilirska Bistrica, developed in 2017, the introduction of the city bus is part of the implementation of measures for universal accessibility for all as it is intended for children, high school students, students, adults and the elderly. The city bus is also part of a strategy to reduce the number of daily migrations by car over short distances and to reduce load on car parks in the city centre. In addition to the listed measures from the SUMP-s first pillar which concern the healthy environment and quality of living, the introduction of the city bus is also included in the measures of well-functioning public passenger transport (second pillar) as efficient public transport means providing transport connections within the city according to actual needs of the population. It is also placed in the fifth pillar which concerns better general traffic safety as less traffic in the city also means fewer traffic accidents for all road users.</p>
<b>In action</b>	<p>The performed activities were:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• public presentation of the CROSSMOBY project with discussion and public presentation of project plans, where the Municipality received additional proposals,</li> <li>• route planning,</li> <li>• choice of service provider,</li> <li>• selection of operators and construction of the route by setting up temporary stops,</li> <li>• setting up stops,</li> <li>• the stops on Tomšičeva Street and in front of the monastery were abolished.</li> </ul>

## Results

With the introduction of urban transport, the positive results of the project show a lower load on the city centre with personal vehicles and consequently lower emissions of pollutant. Contrary to initial expectations, the city bus was used less, mainly due to COVID-19 pandemic restrictions on intra-country travel, as well as restrict cross-border traffic. Nevertheless, during individual phases of the release of measures in more favourable epidemiological conditions, the number of users especially the citizens of Ilirska Bistrica increased.

---

## Challenges, opportunities and transferability

The implementation of the project will be adapted to the needs of users, who will express their opinion on urban transport and possible improvements by completing questionnaires.

Transportation will be free for the next two years, and in the future, in the case of a sufficient number of public passenger transport users, it will be provided for a symbolic low price. In this case, the challenge is to successfully manage the epidemic situation to reach a larger number of users within the country.

One of the challenges was to change the location of the two planned stops due to the disagreement of party participants in the process of obtaining approvals for the building permit of the two bus stops.

Another problem was the greater possibility of COVID-19 infection within public transport which discourages users from using public transport. Such factors resulted in lower number of users, which shouldn't be understood as an indicator for the abolition of public transport. Growing number of users indicates that citizens need this type of public transport.

As urban transport was not previously implemented, the pilot project was designed in such a way that the stops were marked with temporary billboards with the possibility of later optimization of the circular urban transport line in accordance with the suggestions of citizens on possible further improvements.

---

## In depth

Information on the operation of the city bus can be obtained at bus stops and in media such as the Gazette of the Municipality of Ilirska Bistrica (Bistriški odmevi) no. 88, December 2019, p. 14-15.

<https://www.ilirska-bistrica.si/obcina/bistriski-odmevi/arhiv/>



## Bike sharing Ilirska Bistrica

<b>Location</b>	<i>Ilirska Bistrica (Slovenia)</i>
<b>In brief</b>	<p>Municipality of Ilirska Bistrica launched a pilot Bike sharing as part of the CROSSMOBY project, which aims to achieve sustainable mobility and provides a new tourist offer in cooperation with tourism information centre Ilirska Bistrica.</p> <p>Electric bicycles (e-bikes) are accessible to the general public, who can also visit Ilirska Bistrica by international public transport lines. Bicycle rental system enables the use of bicycles as an environmentally and healthy way for everyday mobility. It also enables sustainable mobility outside operating hours of public transport. Bicycles can be rented daily between 08:00 and 18:00.</p>
<b>Context</b>	<p>Bicycle rental helps to reduce the burden of motorised traffic and relieves the occupancy of parking spaces, a healthier lifestyle of users, greater connectivity with the environment and improves the quality of life. The introduction of bicycle rental also concerns better general traffic safety. Less motor traffic in the city also means fewer traffic accidents for all road users. Due to cross-border road and rail transport connections, bicycle rental also facilitates cross-border sustainable mobility, as the railway and bus stations are located in Ilirska Bistrica, where the starting and final destination of bicycle rental is.</p> <p>According to the Sustainable urban mobility plan (SUMP) of the Municipality of Ilirska Bistrica from 2017, bicycle rental is included in the implementation of measures for universal accessibility for all as well as those intended to reduce the use of cars for daily migration within the city and its surroundings and consequently to reduce the parking load in Ilirska Bistrica with its surroundings. In addition to the measures listed in the first pillar of SUMP - healthy environment and quality of life, the introduction of bicycle rental is also included in the fifth pillar - better general traffic safety, as less motor traffic in the city also means fewer accidents.</p>
<b>In action</b>	<p>Bicycles can be rented or booked from April to October every day of the week between 8. am and 6. pm at touristic information centre of Ilirska Bistrica (Gregorčičeva cesta 2, Ilirska Bistrica). It is necessary to leave a deposit and fill out rental certificate.</p> <p>The performed activities were:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• public presentation of the CROSSMOBY project with discussion and public presentation of project plans, where the Municipality received additional proposals;</li> <li>• establishing objectives and requirements for renting;</li> </ul>

- selection of the bidder;
- purchase and installation of bicycles;
- providing information on the pilot project and bicycle rental in suitable places and through suitable media, such as the municipal website and the municipal newsletter Bistriški odmevi.

---

## Results

Bicycle rental was high despite COVID-19 restrictions. In contrast to public transport, cycling poses a much smaller risk of infections. Electric drivetrain enables cycling on longer distances.

System used for bicycle rental has proven to be an effective solution for the electric bicycle rental system, as it helps the tenant to ensure the long-term financial sustainability of the project.

---

## Challenges, opportunities and transferability

The biggest challenge is the Covid-19 pandemic and related restrictions and lockdowns. During the lock down, bicycles were not available for rent.

The challenge is also attitude of users towards foreign property and more frequent use, so the bikes are subject to greater wear and tear thus needing constant mechanical maintenance for smooth and safe operation. Vandalism and improper use of bicycles can also often occur with public bicycle rental systems, which can lead to property damage. The method for pick-up and returning of the e-bikes by personal contact helps prevent vandalism by regularly checking the mechanical condition of the equipment when returning the rented bicycle.

---

## In depth

More information at:

- Tourist information centre [website](#).
- Reservations are possible at [bike@tic-ilbistrice.si](mailto:bike@tic-ilbistrice.si) or at 040 78 71 78.
- [Instagram page](#)