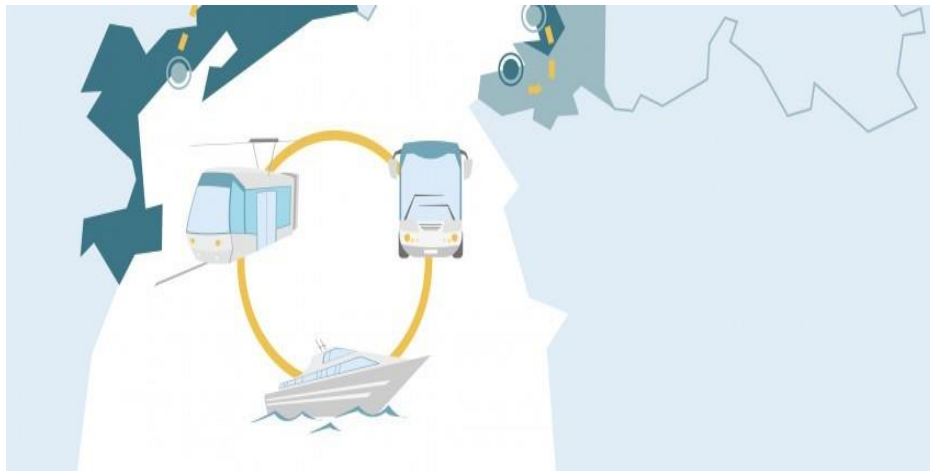




D.3.2.2.7 Končna ocena in poročilo o pilotnih ukrepih



Končno vrednotenje PILOTNIH AKTIVNOSTI V OKVIRU PROJEKTA FORTIS

Projekt je podprt s strani Programa sodelovanja Interreg V-A Italija-Slovenija, ki ga financira Evropski sklad za regionalni razvoj.

Vsebina te publikacije ne izraža nujno uradnih stališč Evropske unije. Za vsebino te publikacije je v celoti odgovoren njen avtor PP4 (RRA LUR).

Različica: Končna različica

Avtor: PP4 – Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije, prispevek vseh projektnih partnerjev

Kazalo vsebine

1. Metodologija ocenjevanja pilotnih ukrepov FORTIS	3
2. Čezmejni izzivi in rešitve, ki jih prinaša projekt FORTIS.....	5
2.1. Glavni izzivi s področja mobilnosti na čezmejnem območju Italija–Slovenija.....	5
2.2. Predlagane rešitve v okviru projekta FORTIS	6
2.2.1. Razširitev in uskladitev storitev javnega prevoza na čezmejnem območju IT-SI	7
2.2.2. Študija primera o čezmejnih pomorskih povezavah med Italijo in Slovenijo.....	8
2.2.3. Promocija integrirane avtobusne/železniške vozovnice za povezave med Italijo in Slovenijo	9
2.2.4. Študija primera o razlikah v zakonodaji in upravnih ovirah pri registraciji vozil	10
2.2.5. Čezmejna storitev javnega prevoza med Koprom in Trstom	11
3. Kazalniki uspešnosti in rezultati pilotnih ukrepov znotraj projekta FORTIS.....	12

1. Metodologija ocenjevanja pilotnih ukrepov FORTIS

Poleg drugih projektnih aktivnosti so bile v okviru projekta FORTIS opredeljene inovativne rešitve za olajšanje življenja prebivalcev čezmejnih območij (ČM) in za spodbujanje institucionalnega dialoga z izboljšanjem lokalnih sistemov javnega prevoza s pomočjo podrobnejšega pregleda čezmejnega povezovanja in izmenjave dobrih upravnih praks za uskladitev različnih veljavnih prepisov, ki se nanašajo na civilno motorizacijo.

S tem namenom projekt FORTIS podpira razvoj pilotnih ukrepov, ki so povezani z dvema glavnima projektnima temama:

- izboljšanje sistema lokalnega javnega prevoza za čezmejno povezovanje ter boljše poznavanje in izmenjava dobrih praks v upravnih postopkih ter
- sistematizacija in uskladitev različnih pravnih okvirov na področju registracije vozil in vozniških dovoljenj.

Glavni cilj ocene pilotnega ukrepa v okviru projekta FORTIS in končnega poročila o tej oceni je jasen pregled stanja, uspešnosti in izkušenj, pridobljenih pri izvajanju pilotnega ukrepa znotraj projekta. Celotna analiza je vključevala 1.) pripravo metodologije (npr. dogovor o glavnih kazalnikih in vprašalnikih) 2.) vmesno ocenjevalno poročilo in 3.) končno poročilo o vrednotenju. Končno ocenjevalno poročilo združuje posamezna poročila, pripravljena znotraj posameznih pilotnih projektov in pilotnih ukrepov, pri čemer je RRA LUR nato pripravila eno konsolidirano končno poročilo. Poleg opisa glavnih ovir in gonil pilotnih ukrepov na čezmejnem območju IT-SI, dokument vsebuje tudi oceno procesa izvajanja pilotnih ukrepov in opisuje pridobljene izkušnje, ki omogočajo prenosljivost in ponovljivost na drugih čezmejnih območjih s podobnimi izzivi na področju mobilnosti in primerljivimi upravnimi ovirami.

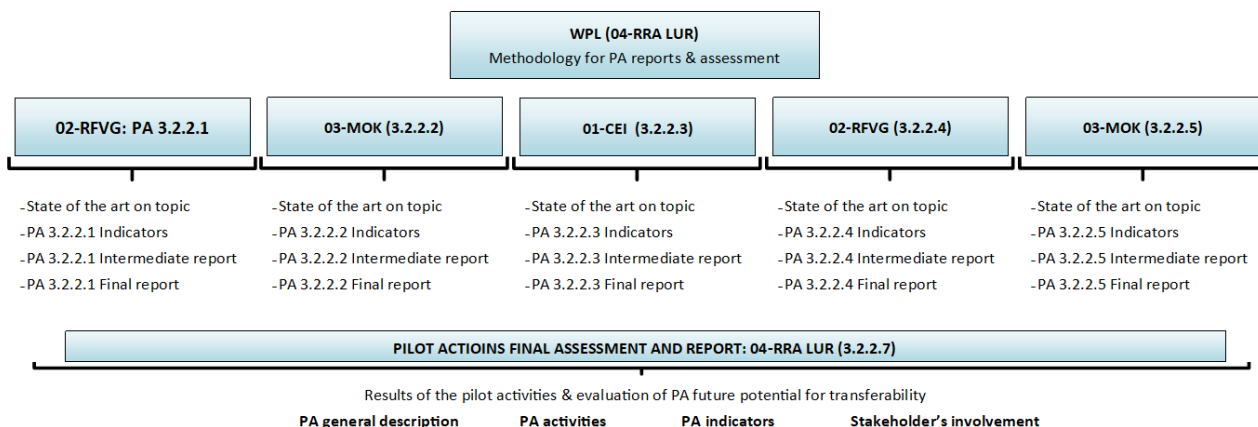
Cilji ocene pilotne aktivnosti v okviru projekta FORTIS

- ✓ Opazovanje trenutnega stanja na področju javnega prevoza in spremljanje vprašanj, ki se nanašajo na upravljanje na področju vsakega pilotnega ukrepa z opisom izboljšav, ki jih je mogoče doseči in uveljaviti z izvajanjem pilotnih ukrepov.
- ✓ Opis intervencijske logike za vsak projektni ukrep. Priprava pregleda glavnih težav na področju čezmejnega upravljanja in čezmejnne mobilnosti, ki jih naslavlja posamezni projektni ukrepi.
- ✓ Analiza glavnih izzivov, ki naj bi bili naslovljeni v okviru priprave in realizacije različnih faz izvajanja projektnih ukrepov.
- ✓ Opazovanje glavnih spodbud za uspešno izvajanje pilotnih ukrepov in načini, kako te spodbude obrniti v korist izvajanja pilotnih ukrepov.
- ✓ Opredelitev glavnih inovativnih pristopov, ki so pozitivno vplivali na storitve javnega prevoza in usklajenost upravljanja na obeh straneh meje.

Eno glavnih vprašanj na čezmejnem območju, ki jih naslavlja projekt FORTIS, je uskladitev storitev in zakonodaje na tem območju. Kljub obojestranskemu interesu za upravno sodelovanje na čezmejnem območju IT-SI so ugotovitve pokazale, da sodelovanje in institucionalni dialog med glavnimi regionalnimi deležniki še vedno nista zadostna. Zato se državljani, ki živijo ali delajo na obmejnih območjih, vsakodnevno soočajo s težavami pri dostopu do javnih storitev in urejanju svojih upravnih zadev. V ta namen so bile v okviru projekta FORTIS opredeljene inovativne rešitve za olajšanje življenja prebivalcev čezmejnih območij in za spodbujanje institucionalnega dialoga prek izboljšanja lokalnih sistemov javnega prevoza z namenom podrobnejšega pregleda čezmejnega povezovanja in izmenjave dobrih upravnih praks v zvezi z različnimi predpisi, ki se nanašajo na civilno motorizacijo. Proces implementacije projektnih ukrepov so organizirali in vodili različni projektni partnerji, Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije (RRA LUR) pa je izvajala opazovanje ocenjevanja projektnih ukrepov in glavnih pridobljenih izkušenj.

Kot je prikazano na spodnji sliki, so bili opredeljeni posamezni koraki za spremljanje napredka pilotnih ukrepov z namenom sistemizacije in validacije inovativnega pristopa projekta FORTIS pri obravnavi glavnih zakonodajnih vprašanj na čezmejnem območju. Upoštevati je treba, da je na sistematičen pristop, ki ga predstavljamo v nadaljevanju, vplivala situacija v zvezi s COVIDOM-19, kateri je bilo treba prilagoditi upravljalvske procese. Vsebinska poročila na ustreznih predlogah so bila pripravljena in posredovana projektnim partnerjem v predvidenih terminih. Metodološka poročila, celotni sklopi kazalnikov in vmesna poročila o vrednotenju so na voljo v projektnih arhivih, medtem ko to poročilo le na kratko povzema glavne ugotovitve in napredke projekta.

Slika 1: Koraki spremljanja napredka pilotnih ukrepov



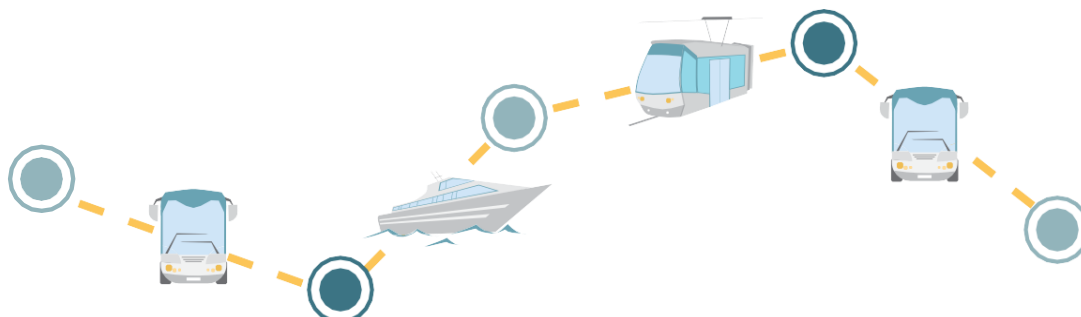
2. Čezmejni izzivi in rešitve, ki jih prinaša projekt FORTIS

2.1. Glavni izzivi s področja mobilnosti na čezmejnem območju Italija-Slovenija

Kljub vedno večjemu številu dobrih praks na področju mobilnosti in upravnega sodelovanja predstavlja mobilnost ljudi prek meja EU še vedno precejšen izziv, ne le na območju izvajanja programa Interreg Italija-Slovenija. Projekt FORTIS med drugim naslavlja tudi potrebo po povečanju ponudbe storitev čezmejnega javnega prevoza po cesti, železnici in morju, ki je opredeljena kot glavno gonilo prihodnjega čezmejnega sodelovanja, zlasti po izkušnjah s COVIDOM-19. Da bi zagotovili boljše čezmejno povezovanje ter izboljšali regionalne in lokalne sisteme javnega prevoza, je v okviru projekta FORTIS potekalo spodbujanje močnega institucionalnega dialoga in njegovo prenašanje v prakso.

Na podlagi ugotovitev deležnikov in rezultatov aktivnosti pilotnih ukrepov znotraj projekta FORTIS je postalo očitno, da je izvedba programa FORTIS v resnici prispevala k nadaljnjemu razvoju storitev javnega prevoza na čezmejnem območju. Denimo na območju Kopra in Trsta ob nedeljah ni bilo čezmejnih storitev cestnega javnega prevoza, obenem je institucionalni dialog med institucijami za načrtovanje čezmejnega javnega prevoza zaostajal. Za eno najpomembnejših tem projekta FORTIS, ki se nanaša na vzpostavitev čezmejnega javnega cestnega prometa vzdolž celotne meje, je bil vzpostavljen komunikacijski tok v okviru Skupnega odbora Furlanija - Julijska krajina – Slovenija, ki predstavlja podlago za uvedbo dolgoročnega pristopa k čezmejnemu sistemu storitev v korist državljanov in turistov. Več podatkov o delovanju čezmejnega javnega prevoza je na voljo v dokumentu o oceni teritorialnih potreb¹ in drugih tehničnih izsledkih, pripravljenem v okviru projekta FORTIS.

V luči pomorskih storitev pregled pilotov poudarja, da redna čezmejna pomorska povezava javnega prevoza med Slovenijo in Italijo trenutno ne obstaja. V zadnjih petih letih je prišlo do nekaj poskusov vzpostavitve pomorskega javnega prevoza, in čeprav so bile pilotne aktivnosti namenskih projektov obravnavane, niso bile nikoli uresničene. Za reševanje teh zadev je ključnega pomena poenotenje postopkov in stalna komunikacijska mreža med organi na obeh straneh meje.



¹ D.3.1.2.1: »Ocena teritorialnih potreb, strateških prioriteta in predlogov ukrepov za razvoj javnega potniškega prometa z vključevanjem in informiranjem izbranih deležnikov na čezmejnem območju Italija-Slovenija v okviru projekta FORTIS«.

2.2. Predlagane rešitve v okviru projekta FORTIS

V okviru priprave metodologije za projekt FORTIS so projektni partnerji opredelili glavne rešitve, ki bi jih lahko izvedli iz projektnih ukrepov tega projekta. Analiza odzivov je očitno razkrila naslednje inovativne rešitve za olajšanje življenja prebivalcev čezmejnih območij in za spodbujanje institucionalnega dialoga, in sicer:

- Izdelava načrta za spodbujanje javnega prevoza na čezmejnem območju med Italijo in Slovenijo je operacionalizirala neposredno udeležbo izvajalcev javnega prevoza pri oblikovanju novih čezmejnih linij ter naslovila izboljšanje razprave in komunikacije med glavnimi institucijami na obeh straneh čezmejnega območja. Pilotni ukrep se je naslonil na spremembe, ki jih je prinesla vključitev na politični ravni v Skupni odbor Furlanija - Julijska krajina – Republika Slovenija, v zvezi podporo, med drugim tudi finančno, za nove povezave, ki presegajo obseg projekta FORTIS.
- Študija primera o čezmejnih pomorskih povezavah med Italijo in Slovenijo je obravnavala vizijo in morebitno delitev odgovornosti med italijanske in slovenske kraje za izvajanje čezmejnih pomorskih storitev javnega prevoza. Študija je naslovila glavna vprašanja in predlagane rešitve ter prostorski vidik možnosti določanja mednarodnih in nacionalnih pristanišč, hkrati pa se je lotila tudi finančne ocene storitev.
- Glavne rešitve, ki jih je obravnaval pilotni ukrep za vzpostavitev integrirane vozovnice za avtobus/vlak za ozemlje Italije in Slovenije, so predvidevale spodbujanje dialoga med ustreznimi deležniki na tem področju za opredelitev prednostnih nalog in skupno soočanje z morebitnimi rešitvami. V tem smislu je projektni ukrep prekinil sedanji status quo, opredelil glavne prednosti in slabosti na celotnem ozemlju ter ocenil morebitne storitve čezmejnega javnega prometa z vidika opredelitve novih priložnosti in morebitnih nevarnosti. Glavna identificirana rešitev je bila priprava in podpis memoranduma o soglasju s strani vključenih deležnikov, ki so tako izrazili pripravljenost za sodelovanje z ustreznimi organi za uresničitev izvedbe integrirane vozovnice Trst–Ljubljana.
- Glavne predlagane rešitve v okviru študije primera o različnih zakonodajnih ureditvah in upravnih ovirah za organe so se osredotočale na uskladitev upravnih postopkov na področju registracije vozil in inšpekcijskih pregledov težkih tovornih vozil. Glavna rešitev, predstavljena v okviru projekta FORTIS, je bila analiza najboljših praks in izkoriščanje možnosti, ki jih daje obstoječe sodelovanje med institucijami na tem območju za preglede težkih vozil na kraju samem.
- Predlagana rešitev za obratovanje storitev javnega prevoza med Koprom in Trstom je bila vzpostavljena ob nedeljah, kar je prav tako okrepilo sodelovanje med nosilci odločanja avtonomne dežele Furlanija - Julijska krajina in slovenskim Ministrstvom za infrastrukturo.

2.2.1. Razširitev in uskladitev storitev javnega prevoza na čezmejnem območju IT-SI

V začetnih fazah izvajanja pilotnega projekta je bil najpomembnejši dejavnik uspeha ustanovitev javnega prevoznika na območju regije Furlanija - Julijska krajina, kar bi lahko bil temelj za sklenitev strateških sporazumov med italijansko in slovensko stranjo o viziji nadaljnega razvoja čezmejnih storitev javnega prevoza. S ciljem razprav o trenutnih razmerah v čezmejnem javnem prevozu so partnerji organizirali tehnično srečanje z izvajalci javnega prevoza s poudarkom na vzpostavitvi učinkovitih regionalnih povezav, po katerem bi lahko pričakovali učinkovitejše zanimanje za razširitev čezmejnega javnega prevoza. Analiza sedanjih razmer je poudarila pomen komunikacije na politični ravni med Italijo in Slovenijo, ki je bila nato vzpostavljena.

V teku izvajanja pilota se je pojavila pandemija COVID-19, zato je bila glavna ovira, s katero so se partnerji morali soočiti, dejstvo, da je bila čezmejna javna mobilnost začasno zaustavljena. V tej fazi so se partnerji odločili, da se osredotočijo in podprejo organizacijo tehničnega delovnega srečanja, ki sta ga na temo javnega prevoza na čezmejnem področju organizirali regija Furlanija - Julijska krajina in Skupni odbor Republike Slovenije za promet. Prvotni namen okrogle mize je bil pogovor o tem, kako se lotiti organizacije javnega prevoza vzdolž celotne meje med Italijo in Slovenijo. Za zagotovitev politične kredibilnosti se je razprava začela na zelo visoki ravni, glavni cilj pa je bil doseči podpis memoranduma o soglasju za podaljšanje linij javnega prevoza na obeh straneh meje. Ti ukrepi bi vključevali organizacije tematskih delovnih srečanj, namenjenih različnim temam, kot so čezmejni javni cestni prevoz vzdolž celotne meje, čezmejna pomorska povezava (javni prevoz) med Trstom in Koprom, integrirana vozovnica med Trstom in Ljubljano ter nadzor nad težkim tovornim prometom. Ko so partnerji začeli z organizacijo tematskih delovnih srečanj, je bilo predvideno, da bodo nadaljnja srečanja potekala enkrat mesečno z namenom krepitve institucionalnega dialoga na čezmejni ravni. Partnerji predvidevajo skupno izjavo, ki se pričakuje vsako leto, s čimer je prišlo do validacije prve pilotne aktivnosti v okviru projekta FORTIS, saj imajo tematska delovna srečanja najvišjo raven vključenosti oblikovalcev politike, ki bi lahko na koncu zagotovili izvajanje čezmejnih prevoznih storitev.

Zahvaljujoč uspešnemu sodelovanju med italijansko in slovensko stranjo je memorandum za podporo integriranim rešitvam za prodajo vozovnic doslej podpisalo 8 deležnikov.

2.2.2. Študija primera o čezmejnih pomorskih povezavah med Italijo in Slovenijo

V okviru projekta FORTIS so partnerji izdelali študijo izvedljivosti, znotraj katere je bila opravljena analiza izvedljivosti vzpostavitve čezmejne pomorske povezave med Koprom in Trstom. Na začetku pilotne aktivnosti je bil glavni cilj pripraviti natančneje dodelano študijo, saj morajo pomorske povezave, ki prečkajo mednarodne vode, spoštovati niz pravil v zvezi z uporabljenimi plovili. Zato je pripravljena študija izvedljivosti proučila analizo stroškov in koristi za velika plovila, ki prečkajo mednarodne vode, in analizo stroškov in koristi za trenutno uporabljena plavila, ki se izogibajo mednarodnim vodam. Faza priprave je vključevala poglobljeno raziskavo o razporedu prevozov in kategorijah potnikov, da bi lažje opredelili vprašanja na področju storitev in financiranja ter oblikovali pravni okvir za pomorski promet, ter vizijo za pripravo študije s stališča nosilcev odločanja.

Po nekoliko težavnem začetku sta bila do julija 2021 vsebina in javni razpis za izvedbo študije izvedljivosti pripravljena, vendar ju je moral uskladiti in potrditi oddelek, ki se ukvarja z javnim prevozom. V septembru 2021 je bila za zunanjega strokovnjaka za pripravo študije izvedljivosti izbrana Fakulteta za pomorstvo. Dogovorjeno je bilo, da bo študija pripravljena v italijanskem in slovenskem jeziku, končna različica pa je bila na voljo decembra 2021.

Med izvajanjem pilotnega ukrepa in pomorske povezave med Koprom in Trstom je bila prisotna močna politična podpora in vsak korak v smeri začetka izvajanja storitve je spremljala močna politična volja. Februarja 2021 se je o temi pomorskega prevoza razpravljalo na seji Skupnega odbora, Mestna občina Koper pa je bila aktivno vključena v različna tehnična delovna srečanja, kjer je bilo obravnavanih več načinov prevoza (tj. avtobusni/morski) in je prišlo do poskusov določitve nadaljnjih korakov sodelovanja pri posebnem vprašanju čezmejnih pomorskih javnih prometnih povezav ter pojasnitve morebitnih pomislekov.

Konec leta 2021 je bila izdelana študija izvedljivosti za čezmejno pomorsko povezljivost med Italijo in Slovenijo. Nadalje so partnerji razpravljali o natančni lokaciji potniškega terminala in potencialih za obratovanje linij. Odločeno je bilo, da se lokacija opredeli v okviru novega občinskega prostorskega načrta Mestne občine Koper v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo Slovenije.

2.2.3. Promocija integrirane avtobusne/železniške vozovnice za povezave med Italijo in Slovenijo

V začetni fazi je bil glavni cilj opazovati potencial za dodatne storitve v zvezi z integrirano vozovnico IT–SI, ki so se nanašale predvsem na dve vprašanji: kako kombinirati dnevne avtobusne vozovnice v Ljubljani in Trstu z integrirano vozovnico ter kako jo kombinirati s popusti v muzejih in drugimi morebitnimi storitvami. Integrirana vozovnica je bila testirana že v okviru projekta CONNECT2CE in ukinjena v letu 2020 zaradi omejitev, povezanih s pandemijo COVID-19. Ukinitvev je še dodatno poudarila vrzel znotraj storitev javnega prevoza, ki povezujejo obe strani meje in predstavljajo pomembno ozko grlo za državljane in turiste, ki obiskujejo obe območji.

Ob preučitvi vseh ovir je predhodna analiza pokazala, da je v tem trenutku treba razumeti mnenje izvajalcev o ponovnem zagonu integriranih storitev. V začetnih fazah je bila okrogla miza, ki je bila organizirana oktobra 2020, dobra priložnost za poglobljeno razumevanje interesov izvajalca TPL FVG in Slovenskih železnic pri prepoznavanju dodatnih rešitev za izboljšanje privlačnosti integrirane čezmejne vozovnice, ki jih je treba konkretizirati z memorandumom, kateri bi opredelil načrt za identifikacijo dodatnih storitev, ki jih je treba vključiti v vozovnico. S ciljem upoštevanja drugih podobnih primerov izdajanja vozovnic je bilo pripravljeno poročilo, ki je vključevalo analizo 27 študij primerov, od katerih imata le dve čezmejno, multimodalno in integrirano naravo. Za vsako študijo primera je bil sestavljen povzetek skupaj s končno analizo SWOT, v katerem so bile poudarjene tako prednosti kot tudi slabosti.

Ko so deležniki končno vstopili v »vlak FORTIS«, je prišlo do podpisa memoranduma o soglasju med osmimi deležniki, s čimer so bili ustvarjeni pogoji za široko soglasje o potrebi po ponovni vzpostavitvi ponudbe čezmejne mobilnosti med Furlanijo - Julijsko krajino in Slovenijo ter njeni promociji z integrirano vozovnico, ki ponuja dodatne storitve za potnike.

Dvostranski tehnični odbori, v katere je bilo vključenih več različnih deležnikov in ki so bili prav tako del nekaterih drugih aktivnosti znotraj pilotnega ukrepa, so imeli ključno vlogo pri identifikaciji učinkovitih in privlačnih rešitev za potnike in potencialne uporabnike. Ker je bil cilj pilotnega projekta osredotočiti se na opredelitev rešitev za razvoj privlačnih možnosti izdaje vozovnic za potnike in določitev operativnega načrta za doseg tega cilja, je bil podpis memoranduma o soglasju zelo pomemben korak v smeri konkretnega vključevanja ustreznih teritorialnih deležnikov.

2.2.4. Študija primera o razlikah v zakonodaji in upravnih ovirah pri registraciji vozil

V fazi priprave pilotnega ukrepa je bil poudarek na ugotavljanju in raziskovanju skupnih smernic za italijanske in slovenske institucije. Glavni cilj je bil upoštevati in primerjati italijanske in slovenske predpise z namenom izpostavljanja načina opravljanja nadzora nad težkimi vozili. V nadaljnjih fazah pilotne aktivnosti je bila opravljena analiza slovenskih in italijanskih predpisov, ki je pokazala, da obstaja Direktiva 2014/47/EU o cestnem pregledu tehnične brezhibnosti gospodarskih vozil, ki vozijo v Uniji, ki je v Italiji izvedena z Uredbo št. 215/2017. Pri tej pilotni aktivnosti je bil najpomembnejši cilj zbrati slovenske predpise skupaj s tehničnimi dokumenti, jih prevesti v italijanski jezik in na ta način izmenjati informacije in način dela.

Znotraj pilota so bile predvidene tudi inšpekcije, ki so bile izvedene ob meji na območjih, določenih po dogovoru s slovenskimi organi, pri čemer je bilo tehnično osebje sestavljeno iz Slovencev in Italijanov, ki jim je pomagala tudi policija. Ker so bili pregledi na kraju samem na italijanski strani opravljeni s pomočjo »mobilne enote«, ki je podatke pošiljala neposredno italijanskim organom, je veljalo načelo, da se opravita dva kombinirana pregleda na kraju samem, eden na italijanski in drugi na slovenski strani.

Na začetku pilotne izvedbe je bilo predvideno vključevanje subjektov, kot je prefektura, medtem ko je slovensko ministrstvo moralo dati navodila, s kom stopiti v stik, da bo zagotovljena skladnost. Ob koncu 2020 je bila vzpostavljena komunikacija za izmenjavo ustreznih prevedenih tehničnih dokumentov in specifičnih najboljših praks pri kombiniranju postopkov. V letu 2021 se je začel pozitiven dialog med slovensko in italijansko stranjo.

V letu 2021 je bila poslana ponudba za najem mobilnega revizijskega centra in kot zunanji strokovnjak je bila izbrana družba s sedežem v Torinu. Dejavnosti v zvezi s pregledom težkih vozil so bile predvidene ob sodelovanju tako italijanske kot tudi slovenske policije, in sicer 4 dni zapored. Preizkusna dejavnost je potekala od 12. do 15. oktobra 2021 – pregled težkih vozil, ki je bil opravljen s strani slovenskih organov, je bil zelo uspešen. Pregledanih je bilo približno 25 vozil in odkritih je bilo več nepravilnosti: nedelujoče ali okvarjene naprave, tovor ni bil ustrezno zavarovan, prevelika hitrost in drugo. Projektni partnerji so se strinjali, da so bili tovrstni pregledi koristni tako za slovensko kot italijansko stran. Z rezultati pregledov je bila zbirka orodij za uskladitev postopkov pripravljena.

2.2.5. Čezmejna storitev javnega prevoza med Koprom in Trstom

Zadnji pilotni ukrep se je osredotočal na storitveno povezavo med Koprom in Trstom. Partnerji so se v sodelovanju z javnim prevoznikom odločili, da linijo zaženejo le ob nedeljah, saj je bila iz analize na terenu ugotovljena potreba po povezavi ob koncu tedna. V fazi priprave je bilo dogovorjeno, da je treba objaviti javni razpis, saj se povezava, ki jo predvideva pilotni ukrep, šteje za novo storitev. Pri izbiri med podjetji, ki bi opravljalo storitev, se je med drugim upoštevalo merilo, da bi storitev potrebovala dovoljenja regije Furlanija - Julijska krajina in regionalnega javnega prevoznika v zvezi s postanki in časovnim razporedom za obratovanje linije. Ker je bila proga na novo vzpostavljena in prej ni delovala, je bil predviden pilotni ukrep za zagotavljanje storitve v obliki 3 dvosmernih poti iz Kopra in enako tudi iz Trsta.

V nadaljnji fazi je projekt zaradi situacije s COVIDOM-19 doživel nekajmesečno rahlo zamudo. V začetku leta 2021 so bile vse storitve javnega prevoza ustavljene zaradi omejitev, povezanih s COVIDOM19, partnerji pa so tako žal lahko objavili razpis z manjšo zamudo šele jeseni, natančneje septembra 2021.

Na začetku izvajanja pilotnega ukrepa so partnerji načrtovali zagotavljanje čezmejne storitve od Kopra do Trsta in nazaj trikrat na dan, in sicer vsak teden ob nedeljah za čas enega leta. Načrtovano je bilo, da bodo predvidena vmesna postajališča, vendar bo morala biti storitev uravnotežena na obeh straneh meje tako, da bi slovenska prevozna linija vključila dodatna postajališča, enako bi storil tudi italijanski prevoznik. Zaradi omejitev, povezanih s COVIDOM-19, se začetni načrt ni mogel uresničiti, saj je bilo jasno, da storitev ne bi obratovala ob nedeljah skozi vse leto, ampak le v omejenih obdobjih v letu. V oktobru 2021 je bila zagnana storitev javnega prevoza med Koprom in Trstom in odločeno je bilo, da storitev poteka trikrat dnevno vsako nedeljo od oktobra 2021 do junija 2022, z vmesnim postankom na Škofijah.

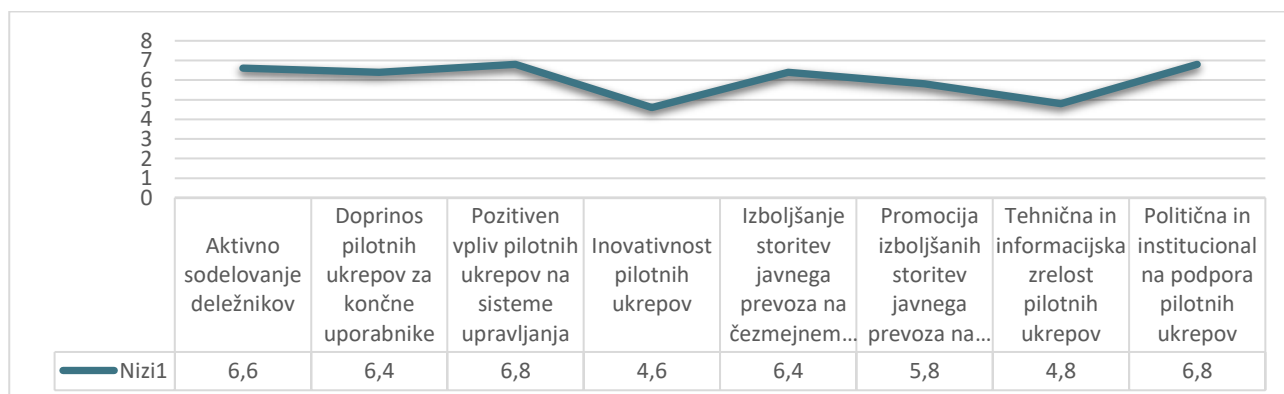


3. Kazalniki uspešnosti in rezultati pilotnih ukrepov znotraj projekta FORTIS

Z namenom opazovanja elementov, ki vplivajo na pripravo in izvajanje pilotnih ukrepov, so bili partnerji pozvani, da opredelijo glavne vidike, o katerih menijo, da so najverjetnejši dejavniki za uspeh pri izvajanju pilotnih ukrepov. Kot je prikazano na sliki 2, je bila večina elementov pilotnih ukrepov zelo pomembnih za morebiten uspeh pri izvajanju teh ukrepov, saj jih je večina prejela oceno, višjo od 6,4 na 7-stopenjski lestvici. Najvišje (6,8) sta bila ocenjena »pozitiven vpliv pilotnega ukrepa na sisteme upravljanja« in »politična in institucionalna podpora pilotnega ukrepa«, kar kaže na to, da je večina izvedenih pilotnih ukrepov odvisna od podpore s strani organov upravljanja, ki je bila pričakovana pri čezmejnih rešitvah in rešitvah v okviru projekta FORTIS. Elementa, za katera ni bilo navedeno, da bi imela večji vpliv na uspeh pilotnega ukrepa, sta bila »inovativnost PA«, ocenjena s 4,6, in »tehnična in informacijska zrelost pilotnega ukrepa«, ocenjena s 4,8. Na podlagi rezultatov lahko ugotovimo, da ta dva kazalnika nista imela večjega vpliva na uspeh pilotnega ukrepa zaradi situacije s COVIDOM-19, ki je povzročila podaljšanje in večmesečne zamude pri skoraj vseh pilotnih ukrepih in izvajanju pilotnih aktivnosti.

Opazovanje elementov, ki so spodbujali uspeh projekta FORTIS, je pokazalo tudi potrebo po vključitvi sistemov upravljanja na obeh straneh meje že v začetnih fazah projekta. Poleg tega je ključnega pomena, da se doseže politična in institucionalna podpora ob sistematičnem pristopu k izmenjavi znanja med čezmejnimi območji v zvezi z izvajanjem javnega prometa in pregleda vozil. Poleg tega memorandum o soglasju, podpisan v okviru projekta FORTIS, predvideva in podpira dolgoročno komunikacijo z zainteresiranimi deležniki.

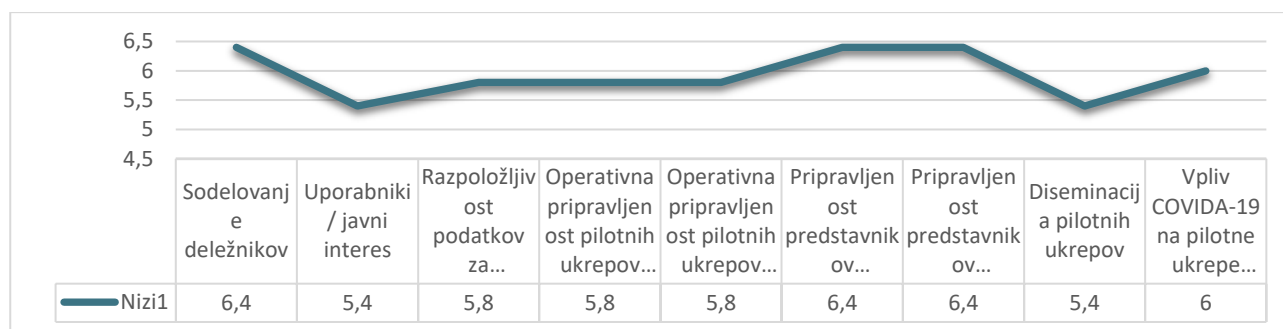
Slika 2: Primernost naštetih elementov pilotnih ukrepov, ki najverjetneje prispevajo k možnemu uspehu pilotnega ukrepa



V zvezi z vprašanji določanja glavnih dejavnikov, ki so vplivali na pilotni ukrep, so bili projektni partnerji v zaključni fazi projekta FORTIS zaproseni, da opazujejo in komentirajo glavne elemente, ki naj bi vplivali na izvajanje pilotnih ukrepov. Kot je razvidno s slike 3, je večina navedenih elementov močno vplivala na vse pilotne ukrepe, saj so vsi odgovori navajali vrednosti nad 5,4 na 7-stopenjski lestvici. Največji vpliv na stanje pilotnih ukrepov je imela pripravljenost organov upravljanja za podporo pilotnim ukrepom, in to tako na

slovenski kot tudi na italijanski strani (6,4). Kot so navedli projektni partnerji, so na te parametre vplivale tudi razmere v zvezi s COVIDOM-19, saj so bili v času pandemije odzivi in vplivi na pomembne deležnike »na čakanju«. Poleg teh dveh elementov je imelo pomemben vpliv na pilotni ukrep sodelovanje deležnikov, ki so bili vključeni v pripravo pilotnega ukrepa. Med glavnimi deležniki so bila med drugim ministrstva, pomembni deležniki na področju trajnostne mobilnosti in izvajalci, ki so aktivno sodelovali pri izvajanju javnega prevoza med Koprom in Trstom. Na podlagi prejetih odgovorih projektnih partnerjev je bilo ugotovljeno, da so imeli najnižji vpliv na stanje pilotnih ukrepov promoviranje projektnih ukrepov PA (5,4) in uporabniki/javni interes (5,4), ki so bili prepoznani kot manj reprezentativni. Zaradi omejitev, povezanih s COVIDOM-19, prepovedanega prehoda meje in ustavljenih storitev javnega prevoza, pilotnih ukrepov, ki so bili predvideni v okviru projekta FORTIS, ni bilo mogoče promovirati, zato ti parametri niso imeli prevelikega vpliva na pilotne ukrepe. Spodnji graf prikazuje glavne ključne parametre, ki so jih navedli vodje pilotov in ki so vplivali na pilotne projektne aktivnosti projekta FORTIS.

Slika 3: Vpliv ključnih parametrov na stanje pilotnih ukrepov



Že v začetnih fazah projekta je bil med partnerji, odgovornimi za implementacijo pilotnih ukrepov na čezmejnem območju IT-SI, obravnavan in dogovorjen seznam kazalnikov za uspeh, relevantnih za projekt FORTIS. Da bi olajšali merjenje sicer različnih pilotnih aktivnosti, je bila navedba o uspehu posameznih pilotnih ukrepov razdeljena na temeljne (horizontalne) in specifične (vertikalne) kazalnike. Z zastavljenimi cilji so navedeni temeljni in specifični kazalniki pomagali pri ocenjevanju rezultatov in učinkov pilotnih ukrepov, izvedenih v okviru projekta FORTIS.

Poleg drugih ugotovitev o uspešnosti pilotnih ukrepov znotraj projekta FORTIS so glavni kazalniki vključevali:

- število predlaganih ali opravljenih javnih storitev (javnega prevoza ali kako drugače; ciljna vrednost znotraj projekta na posamezno partnerstvo je bila 3 storitve);
- število sporazumov in zbirk orodij, izdelanih za namene čezmejnega sodelovanja (ciljna vrednost znotraj projekta na posamezno partnerstvo je bila 3 sklenjeni sporazumi in zbirke orodij);
- število organiziranih javnih srečanj (ciljna vrednost znotraj projekta na posamezno partnerstvo je bila 10 srečanj, organiziranih s strani projektnih partnerjev);
- število deležnikov, vključenih v proces (ciljna vrednost na partnerstvo je bila 40 deležnikov v celotnem času trajanja projekta FORTIS).

Zaradi razmer v zvezi s COVIDOM-19 so vsi pilotni ukrepi dosegli zastavljene vrednosti vseh ključnih kazalnikov, ki jih je določilo partnerstvo. Poleg tega je prišlo do tega, da so morali pilotni ukrepi nasloviti nekoliko različne izzive, saj jim ni uspelo doseči zastavljenih kazalnikov. Kljub temu je bila v času trajanja projekta FORTIS zagotovljena ena javna storitev in predlagane so bile dodatne štiri, pred dokončanjem projekta bodo poleg tega pripravljene trije sporazumi in zbirke orodij, organizirani sta bili tudi dve javni srečanja in ne nazadnje je bila vključena večina deležnikov opredeljenih v okviru projekta FORTIS.

Pilotni ukrepi so bili merjeni tudi s posebnimi (vertikalnimi) kazalniki. Izbrani so bili za vsak pilotni ukrep in predstavljajo edinstven kazalnik za vsak izvedeni pilotni ukrep. Glavne koristi programa FORTIS so bile pripisane dialogu, ki je bil vzpostavljen med glavnimi deležniki in izvajalci na obeh straneh meje, ki si bodo sedaj lahko izmenjevali zamisli, prakse ter dobre primere različnih ukrepov v zvezi z načrtovanjem mobilnosti in postopki za preglede vozil na kraju samem.

Posebni kazalniki so bili predlagani in izbrani s strani projektnih partnerjev, odgovornih za vsako pilotno aktivnost. Na podlagi določene metodologije so posebni kazalniki, ki so bili zasledovani in doseženi s pilotnimi ukrepi, naslednji:

PU 1: Razširitev in uskladitev storitev javnega prevoza na čezmejnem območju IT-SI

- Število sestankov oz. delovnih srečanj udeležencev iz IT-SI (ciljna vrednost je bila 8; organiziranih je bilo 20 sestankov).
- Število skupno načrtovanih čezmejnih storitev javnega prevoza (ciljna vrednost je bila tri; načrtovane so bile natanko tri storitve).

PU 2: Študija primera o čezmejnih pomorskih povezavah med Italijo in Slovenijo

- Število študij izvedljivosti (ciljna vrednost je bila ena; pripravljena je bila ena študija).

PU 3: Promocija integrirane avtobusne/železniške vozovnice za povezave med Italijo in Slovenijo

- Število deležnikov, ki so dejavno sodelovali v razpravah in raziskavah (vključenih je bilo 40 deležnikov).
- Število deležnikov, ki so podpisali končno pogodbo (v času trajanja projekta FORTIS je bilo podpisanih osem memorandumov o soglasju).

PU 4: Študija primera o razlikah v zakonodaji in upravnih ovirah pri registraciji vozil

- Število opravljenih pregledov na kraju samem za težka vozila (ciljna vrednost je bila 50; opravljenih je bilo 25 pregledov).

PU 5: Čezmejna storitev javnega prevoza med Koprom in Trstom

- Število voženj z javnim prevozom (ciljna vrednost je bila 42; do 24. julija 2022 je bilo opravljenih 35 voženj).
- Število potnikov (ciljna vrednost je bila 1.500; število potnikov, ki so do 24. julija 2022 uporabljali storitve javnega prevoza, zagotovljene v okviru projekta FORTIS, je bilo 3.013).

Spodnja slika 4 prikazuje merljive kazalnike, ki so bili značilni za vsak pilotni ukrep in jih je bilo mogoče uspešno izmeriti med izvajanjem pilotnih aktivnosti. Kot je razvidno iz slike, je treba do konca projekta in projektnih aktivnostih še zbrati kazalnike, ciljne številke pa morajo biti prav tako še dosežene.

Slika 4: Količinsko opredeljivi temeljni kazalniki

