

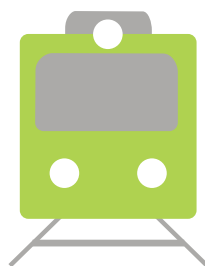


ČEZMEJNA MOBILNOST V ALPSKI REGIJI

Sofinancirano s strani Evropske unije v okviru
Sklada za pripravljalne ukrepe v Alpski regiji (ARPAF)

IZVLEČEK PROJEKTA

Povzetek dognanj in rezultatov, zbranih v okviru projekta CrossBorder



CIPRA
LIVING IN
THE ALPS

VSEBINA

1. Izziv: dnevne čezmejne migracije v obmejnih alpskih regijah	3
2. Analiza omrežij čezmejne mobilnosti v alpski regiji	4
2.1 Žariščne točke: regije, zajete v študijo omrežij čezmejne mobilnosti	4
2.2 Dnevne čezmejne migracije v alpski regiji v številkah	5
2.2.1 Primerjava z EU	5
2.2.2 Odhajajoči dnevni migranti	6
2.2.3 Prihajajoči dnevni migranti	7
2.3 Kakovost čezmejnih infrastrukturnih omrežij	8
2.4 Potreba po sodelovanju za izboljšanje čezmejne mobilnosti v alpski regiji	9
3. Zbiranje modelov za sodelovanje na področju čezmejne mobilnosti	9
3.1 Uspeh na podlagi jasnosti in kompromisov	10
3.2 Spopadanje z razlikami	10
4. Inovativne rešitve za izboljšanje čezmejne mobilnosti in pretoka potnikov	11
4.1 Inovativni projekti za reševanje izzivov na področju dnevnih čezmejnih migracij	11
4.2 Arhetipi sodelovanja in njihov potencial	12
4.3 Na kratko o spreminjanju vedenjskih vzorcev	13
5. Izvajanje rešitev za čezmejno mobilnost s pomočjo delavnic na žariščnih točkah	15
6. Politična priporočila za izboljšanje čezmejne mobilnosti	22
7. Kako naprej	26

1 IZZIV: DNEVNE ČEZMEJNE MIGRACIJE V OBMEJNIH ALPSKIH REGIJAH

V Evropi vsak dan približno dva milijona ljudi na svoji poti do službe prečka državno mejo. Od tega 600.000 oseb znotraj območja EUSALP (1. slika). **Alpska regija je torej žariščna točka dnevnih čezmejnih migracij.** Kljub temu so se prometne politike in javne razprave v alpski regiji doslej osredotočale predvsem na čezalpski tovorni promet. Posledično so bile prometne poti v regiji in čezmejni potniški prevoz v regiji v veliki meri **zanemarjeni na mednarodni ravni**, čeprav so še zlasti pomembni za javne organe, ponudnike storitev in zadevne prebivalce. Projekt [CrossBorder](#) je prvi poskus oblikovanja [statističnega in kartografskega pregleda](#) pojava dnevnih čezmejnih migracij v tej regiji. V okviru projekta so bile [zbrane obstoječe rešitve na tem področju](#) in raziskani novi, [inovativni pristopi](#) za dnevne čezmejne migracije. O rešitvah smo se pogovorili z **zadevnimi zainteresiranimi stranmi na več žariščnih točkah** dnevnih čezmejnih migracij v alpski regiji.

Rezultati projekta [CrossBorder](#) so že bili **objavljeni v različnih poročilih**, ki so na voljo na [spletni strani projekta](#). Namen tega dokumenta pa je **nacionalnim, regionalnim in lokalnim javnim organom, ponudnikom in upraviteljem javnega prevoza, kot tudi dnevnim migrantom in lokalnim podjetjem predstaviti kratek povzetek najpomembnejših ugotovitev** ter pri tem navesti vire, kjer lahko najdejo več informacij.

Projekt CrossBorder

Od zagona [Strategije EU za alpsko regijo \(EUSALP\)](#) je bilo opredeljenih več tem, ki jih je treba podrobneje raziskati, in pripravljanih ukrepov, ki so potrebni za **izpolnitev zadanih ciljev**. V ta namen je bil oblikovan [Sklad za pripravljalne ukrepe v alpski regiji \(ARPAF\)](#), v okviru katerega se je projekt »Čezmejna mobilnost v alpski regiji« ([CrossBorder](#)) v letu 2018 uvrstil med uspešne prijavitelje. Urad tirolske vlade, ki predstavlja EZTS evropskih regij Tirolska–Južna Tirolska–Trentino, kot vodja [EUSALP akcijske skupine 4 \(AG4\) »Mobilnost«](#) in [CIPRA International](#) se je tako pridružil Švicarskemu centru za gorske regije (SAB), sovodilnemu članu [akcijske skupine 5 \(AG5\) »Povezanost«](#) v okviru projekta [CrossBorder](#).

2 ANALIZA OMREŽIJ ČEZMEJNE MOBILNOSTI V ALPSKI REGIJI ¹

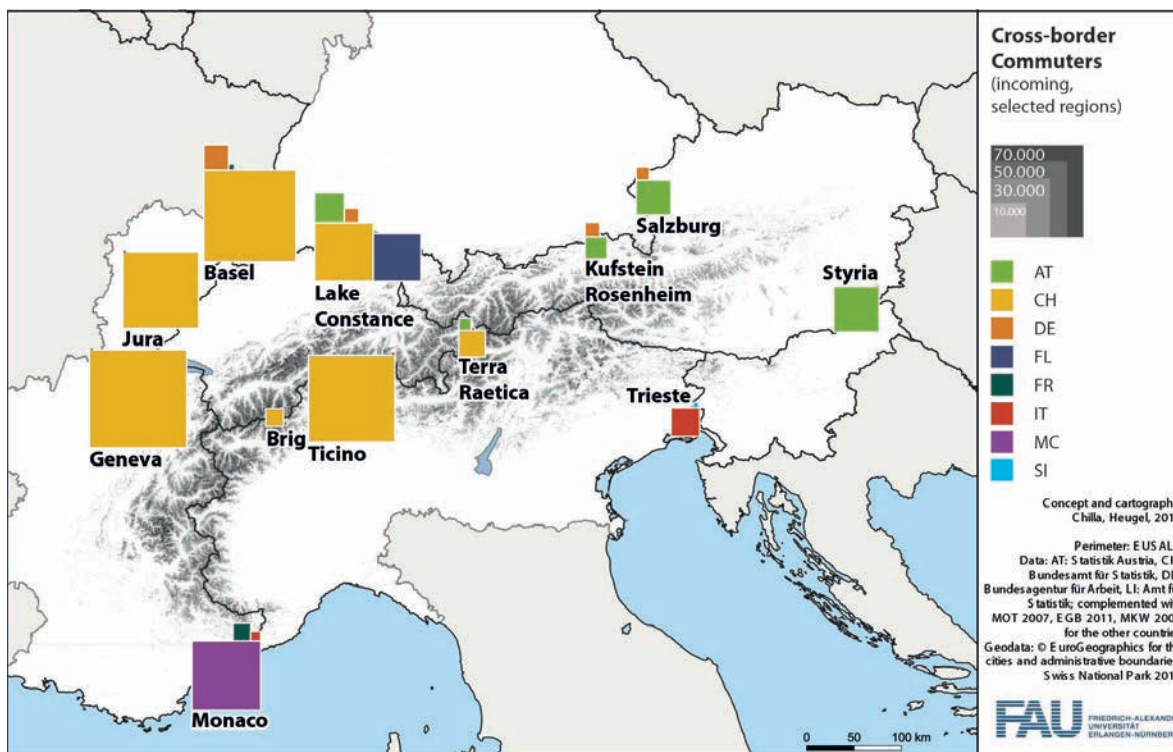


1. slika: območje EUSALP.

2.1 Žariščne točke: regije, zajete v študijo omrežij čezmejne mobilnosti

Območje EUSALP obsega alpske regije v Franciji, Nemčiji in Italiji ter alpske države Lihtenštajn, Slovenijo in Švico. Zajema torej 48 regij v sedmih državah. 2. slika prikazuje teh dvanaest obmejnih regij znotraj območja EUSALP, ki so bile izbrane za študije primerov dnevnih čezmejnih migracij: Basel, Brig, Ženeva, Jura, Kufstein-Rosenheim, Bodensko jezero, Monako, Salzburg, Štajerska, Terra Raetica, Ticino in Trst. Zajete so regije, ki se soočajo z največjim pretokom dnevnih migrantov (predvsem ob švicarski in monaški meji), upoštevana pa so tudi določena manjša prehodna območja (kot na primer Kufstein-Rosenheim). Ta izbor predstavlja **raznolikost vzorcev dnevnih migracij znotraj regije EUSALP** in temelji na pogovorih z zainteresiranimi stranmi projekta.

¹ Ta del temelji na rezultatu projekta CrossBorder »Analiza obstoječih omrežij dnevne čezmejne mobilnosti«.



2. slika: prihajajoči dnevni čezmejni migranti v analiziranih regijah.

2. slika jasno prikazuje: obmejne regije z največjim številom dnevnih migrantov se nahajajo ob švicarski meji, predvsem sta to Basel in Ženeva z več kot 75.000 dnevnih čezmejnih migrantov na dan. Tudi regije Jura, Ticino in Bodensko jezero imajo več kot 47.000 dnevnih čezmejnih migrantov. Edina druga regija s primerljivo visokimi številskami je Monako s približno 46.000 dnevnih čezmejnih migrantov.

2.2 Dnevne čezmejne migracije v alpski regiji v številkah

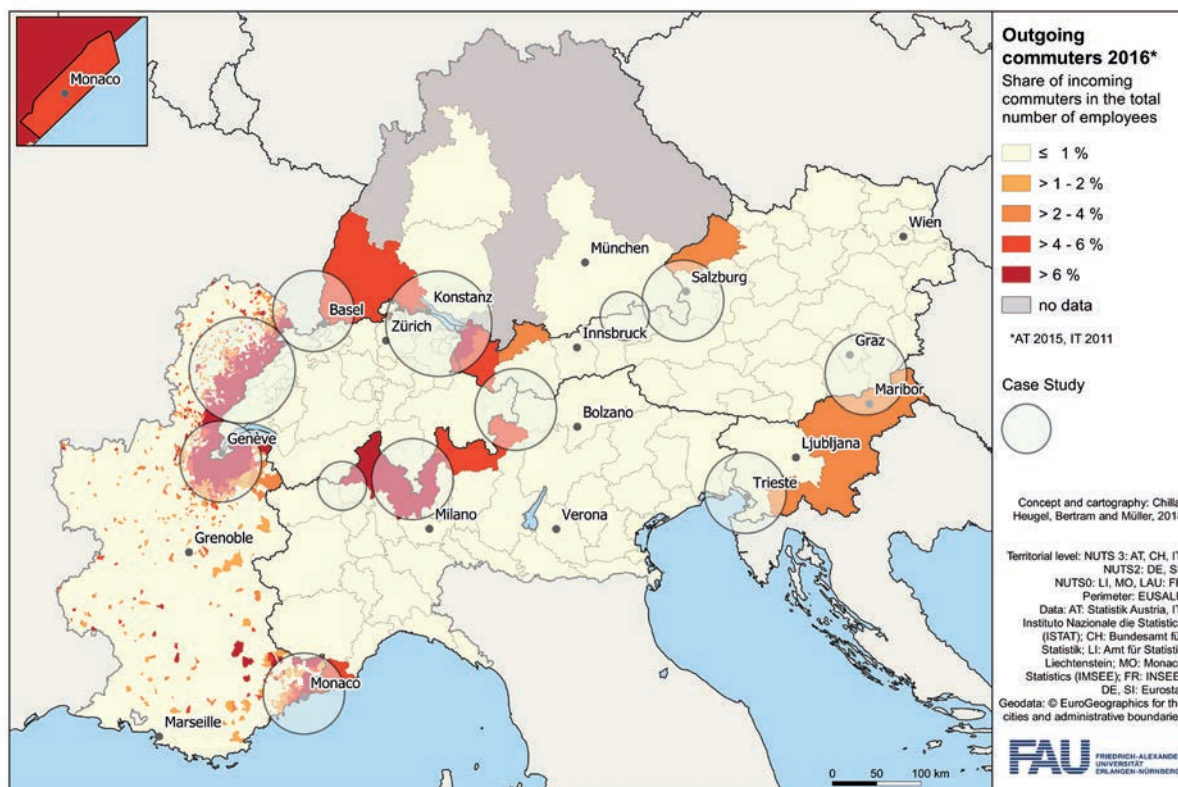
2.2.1 Primerjava z EU

Dnevne čezmejne migracije postajajo vse pomembnejše, ker so **nacionalne meje** v družbi, politiki in gospodarstvu **čedalje bolj zabrisane**. Poleg tega je delež zaposlenih, ki **se v alpski regiji vsak dan vozi čez mejo, skoraj dvakrat večji v primerjavi z evropskim povprečjem**.

2.2.2 Odhajajoči dnevni migranti

3. slika prikazuje odstotek odhajajočih dnevnih migrantov: območja v temnejšem odtenku rdeče barve imajo večji delež dnevnih čezmejnih migrantov, območja v svetlejšem odtenku pa manjšega. 3. slika prikazuje predvsem:

- da je v Švici največ dnevnih migrantov (več kot 6 %), in sicer iz sosednjih držav.
- da so **čezmejna območja trga delovne sile**, ki imajo veliko število dnevnih migrantov, pogosto usmerjena k mestnim središčem (Ženeva, Basel, Monako). Regiji Ticino in Jura pa lahko štejemo za izjemi.
- da je treba izboljšati in uskladiti **zbiranje podatkov** o čezmejni mobilnosti.
- da so dnevne čezmejne migracije v vseh analiziranih regijah zelo pogoste in je zato izbira žariščnih točk primerna.

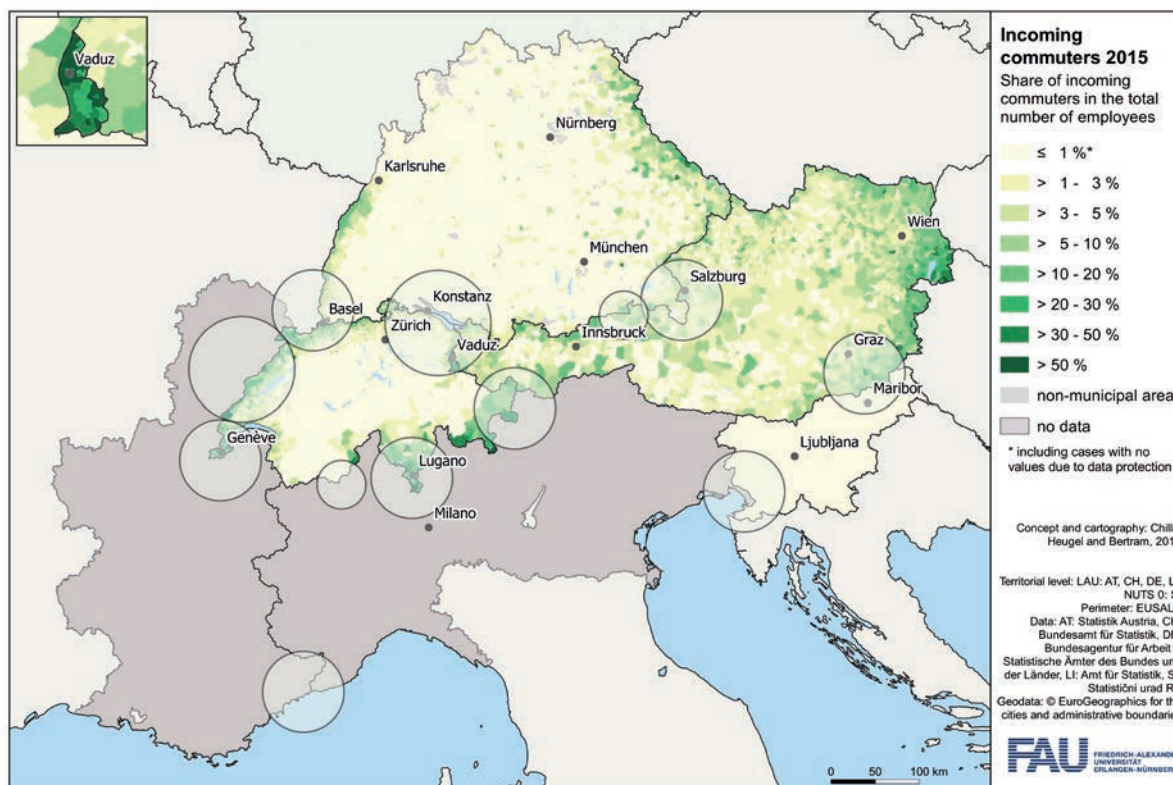


3. slika: relativna števila odhajajočih dnevnih migrantov v EUSALP regiji.

2.2.3 Prihajajoči dnevni migranti

4. slika prikazuje odstotek prihajajočih dnevnih migrantov. Območja v temnejšem odtenku zelene barve ponovno predstavljajo večji delež dnevnih čezmejnih migrantov, območja v svetlejšem odtenku pa nižjega. Torej 4. slika:

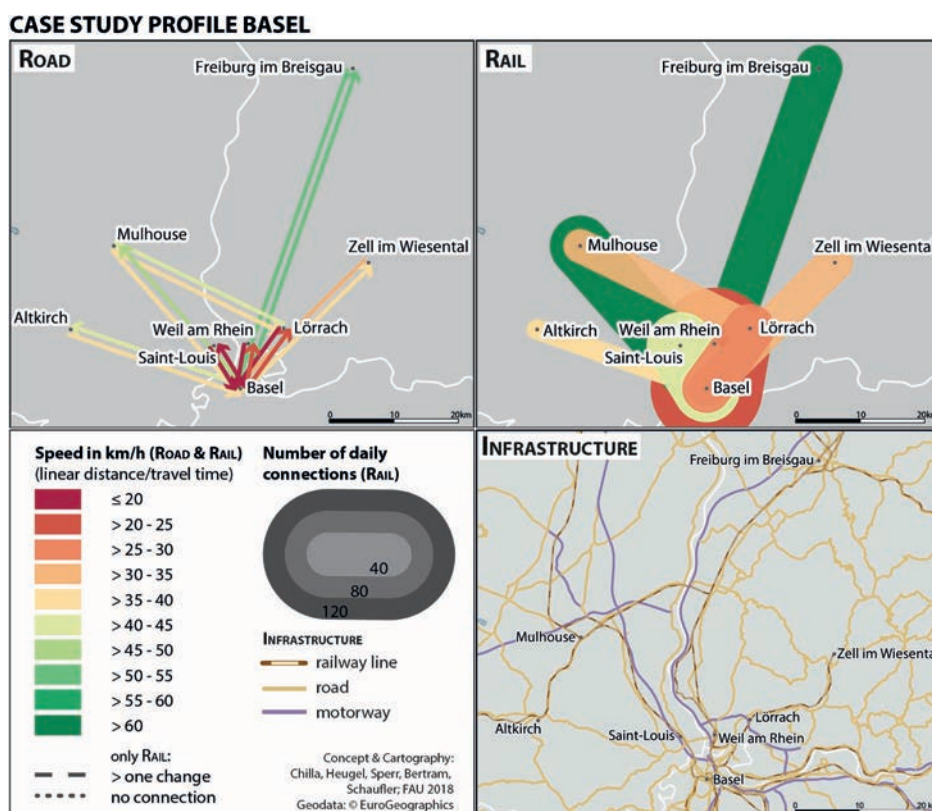
- potrjuje številne že omenjene vzorce, kot na primer privlačnost švicarskega in lihtenštajnskega **trga dela ter metropolitanskih območij** čez mejo.
- ponazarja, da dnevne čezmejne migracije ostajajo **lokalno omejen** pojav, saj so najpomembnejše ob meji.
- prikazuje **težave glede razpoložljivosti podatkov**, predvsem v Franciji in Italiji, kjer ni na voljo nobenih podatkov, kot tudi nacionalne razlike v zvezi z metodami zbiranja podatkov.



4. slika: relativne številke prihajajočih dnevnih migrantov v EUSALP regiji.

2.3 Kakovost čezmejnih infrastrukturnih omrežij

Za namen ocenjevanja **cestne infrastrukture**, ki je na razpolago za dnevne čezmejne migracije, smo analizirali povprečen čas potovanja. Pri **železniški infrastrukturi** smo analizirali najhitrejšo železniško povezavo in število dnevnih povezav. Kot primer so na 5. sliki prikazani rezultati čezmejnega omrežja mobilnosti regije Basel, pri čemer debelejšje linije predstavljajo večje število železniških povezav, različne barve pa predstavljajo različne hitrosti cestnih in železniških povezav.



5. slika: čezmejno omrežje mobilnosti v analizirani regiji Basel.

Podrobni podatki o čezmejnih omrežjih mobilnosti v vseh analiziranih regijah so na voljo v obsežni »Analizi obstoječih čezmejnih omrežij mobilnosti« in jih lahko razvrstimo kot prikazano v matriki na 6. sliki.

Vrsta naselja	Struktura dnevnih migracij	Udeležene države
Metropolitansko	Monocentrična	Dve državi
Urbano	Linearna	Tri države
Ruralno	Policentrična	Več držav

6. slika: značilnosti čezmejnih omrežij mobilnosti.

2.4 Potreba po sodelovanju za izboljšanje čezmejne mobilnosti v alpski regiji

Analize čezmejnih omrežij mobilnosti v regijah iz študije primerov jasno poudarjajo **pomembnost dnevnih čezmejnih migracij znotraj območja EUSALP**, kjer je delež dnevnih čezmejnih migracij višji od evropskega povprečja, predvsem v Švici, Lihtenštajnu in Monaku, saj te regije nudijo privlačne trge dela. Kljub temu pa analize kažejo, da so **vzorci dnevnih čezmejnih migracij v alpski regiji zelo raznoliki**, saj se trgi dela razlikujejo od zelo metropolitanskih do bolj ruralnih struktur, absolutna števila dnevnih čezmejnih migrantov pa se zelo razlikujejo po regijah, vključenih v študijo primerov. Položaj glede **infrastrukture pa je še bolj zapleten**. Večinoma na čezmejno mobilnost vplivajo tako **strukturni kot politični dejavniki**. Številni strukturni dejavniki, kot sta pokrajina in stopnja urbanizacije, vplivajo na čezmejna infrastrukturna omrežja – predvsem na železniška omrežja. Za pridobitev celotne slike bi bilo koristno vključiti še oceno čezmejnih avtobusnih povezav. Politični dejavniki, vključno z odločitvami, prioritetami in odvisnostjo od prevoznih poti, so prav tako bistvenega pomena, saj močno vplivajo na čezmejna omrežja mobilnosti. Jasno je torej, da reševanje skupnih izzivov v alpski regiji s pomočjo makroregionalnega sodelovanja **nujno zahteva tudi izboljšanje čezmejnih omrežij mobilnosti v tej regiji**.

3 ZBIRANJE MODELOV ZA SODELOVANJE NA PODROČJU ČEZMEJNE MOBILNOSTI ²

Da lahko nadaljujemo z izboljševanjem čezmejne mobilnosti s pomočjo makroregionalnega sodelovanja, smo zbrali enajst modelov z visokim potencialom **za sodelovanje na področju čezmejne mobilnosti**. Ti modeli predstavljajo visoko **raznolikost in heterogenost** obstoječih modelov sodelovanja glede na lokacijo (urbano ali ruralno okolje), organizacijo (projekt, ohlapno omrežje, železniška povezava ipd.), udeležene akterje, načine prevoza (pešci, kolesarji, javni prevoz ipd.) in namen (mreženje in izmenjava, infrastrukturni ukrepi ipd.). Da bi lahko podali splošno oceno, kako čezmejno sodelovanje deluje v praksi, smo na podlagi kvalitativnih razgovorov s ključnimi zainteresiranimi stranmi, ki sodelujejo v čezmejnih modelih sodelovanja, opredelili **dejavnike uspeha, potencialne ovire in spoznanja glede struktur upravljanja**. Poznavanje vplivnih dejavnikov je kritično za uspešen **prenos modela sodelovanja na drugo regijo**. Ti faktorji vključujejo strukturne, pravne in politične vidike, kot tudi medosebna, funkcionalna in vsebinska vprašanja.

² Ta del temelji na rezultatu projekta CrossBorder »Zbirka obstoječih modelov sodelovanja na področju čezmejne mobilnosti«.

3.1 Uspeh na podlagi jasnosti in kompromisov

- **Strukture, odgovornosti in postopek odločanja** morajo biti nedvoumni, pregledni in jasno sporočeni, da se lahko zagotovi učinkovito sodelovanje.
- Poleg tega tudi **pravni statusi** udeležencev vplivajo na uspešnost sodelovanja: za izvajanje projektov so primerni zasebni subjekti ali zunanji izvajalci storitev; za druge vidike so potrebne javne ustanove s svojimi pristojnostmi, kot na primer pri infrastrukturnih projektih.
- V idealnem primeru bi morala **politika** finančno in vsebinsko podpirati čezmejno sodelovanje. Ob bližini volitev pa se odločitve običajno prelagajo, kar prekine postopek, ki je že v teku, in zainteresirane strani pusti v negotovosti.
- **Osebnih odnosov** tudi ne smemo podcenjevati kot dejavnikov uspeha; podobno so **skupni cilji** in pristopi prav tako pomembni za uspešno sodelovanje.
- Sodelujoči bi se pravzaprav morali vselej zavedati teh skupnih ciljev. Predvsem ko pride do konfliktov, morajo biti udeleženci **pripravljeni sprejemati kompromise**.
- Nenazadnje, upoštevanje načela **subsidiarnosti** pomaga pri hitrem in enostavnem sprejemanju odločitev, ohranjanju neodvisnosti in krepitvi odgovornosti.

3.2 Spopadanje z razlikami

- Predvsem pri infrastrukturnih projektih, ki segajo čez državne meje, lahko nacionalne razlike pri **pravnih vidikih** postanejo velika ovira za čezmejno sodelovanje.
- Ker sodelovanje temelji na odnosu med ustanovami in ljudmi, lahko **medkulturne, institucionalne in osebne razlike** vodijo do nesporazumov in nezadovoljstva.
- Prav tako se lahko sodelujoči partnerji med seboj bistveno razlikujejo, saj prihajajo iz različnih **političnih sistemov** in ustanov, ki imajo različne standardne postopke in pristojnosti.
- Nenazadnje pa je eden večjih izzivov, ki se pojavlja pri projektih čezmejnega sodelovanja, pogosto vsebina. Tudi zasebni interesi lahko ovirajo javne interese. Zato je pripravljenost sprejemanja kompromisov ključnega pomena.

Če povzamemo: čeprav obstajajo številne ovire, ki jih **moramo premagati pri sodelovanju na področju čezmejne mobilnosti**, obstaja **več dejavnikov uspeha**, ki omogočajo **uspešno čezmejno sodelovanje** in pomagajo pri tem, da lahko takšne modele **prenesemo tudi na druge regije**. Če uporabimo besede enega od udeležencev, s katerim smo se pogovarjali v okviru te študije: »Dejansko imajo vsi, ki sodelujejo v takšnih projektih, od tega korist, saj je pri čezmejnem sodelovanju do neke mere vedno tako, da se mostovi gradijo zato, da se doseže večjo solidarnost.«

4 Inovativne rešitve za izboljšanje čezmejne mobilnosti in pretoka potnikov³

4.1 Inovativni projekti za reševanje izzivov na področju dnevnih čezmejnih migracij

Kot dopolnitev zgoraj navedenega to poglavje predstavlja različne primere dobrih in odličnih praks inovativnih rešitev na področju mobilnosti iz alpske regije in od drugod, kot tudi njihov potencial za izboljšanje čezmejne mobilnosti in pretoka potnikov. Za začetek lahko obravnavane projekte razdelimo na podlagi naslednjih značilnosti:

- **Namen projekta in koristi za uporabnike**
- Metropolitansko, urbano ali ruralno **okolje**
- Monocentrična, linearna ali policentrična **struktura dnevnih migracij**
- **Načini prevoza**
- **Število udeleženih držav**
- Vključene **zainteresirane strani**
- Finančni, tehnološki ali politični **dejavniki uspeha**
- Evropski, javni ali zasebni **viri financiranja/naložb**
- **Intenzivnost sodelovanja**

Posledično lahko projekte razdelimo na **klasične projekte, inovativne projekte in nove akterje na področju mobilnosti**.

Če podrobneje analiziramo različne vrste **javnih in zasebnih zainteresiranih strani**, njihove **cilje, potrebe in motivacije** ter njihove različne ravni **interesov in vplivov**, ugotovimo naslednje:

- **Financiranje EU:** večina projektov je v veliki meri odvisna od tovrstnega financiranja, ki običajno obenem spodbuja sodelovanje različnih javnih akterjev.
- **Zasebni akterji** so običajno aktivni na več lokacijah in zagotavljajo sredstva.
- Potencialne koristi za uporabnike so pogosto odvisne od javnih sredstev ali intenzivnega sodelovanja z javnim sektorjem, kot v primeru rešitev, ki vključujejo **odprte podatke, mobilno izdajanje vstopnic ali usklajevanje vozniških redov**.
- **Novi akterji na področju mobilnosti** se pojavijo, ko se lahko koristi za uporabnike neposredno denarno ovrednotijo; v teh primerih je potrebno javno upravljanje, da se zagotovi trajnostno zagotavljanje storitev.
- Ko se inovativni izdelki ali storitve izkažejo za uspešne, pritegnejo obsežne **zasebne naložbe za reprodukcijo teh rešitev** na drugih lokacijah.
- Tesno sodelovanje zahteva močno **politično podporo in ekonomsko privlačnost** in je še vedno redko.
- Zaradi pomanjkanja kratkoročnih rezultatov so raziskave ali **infrastrukturni projekti** v veliki meri odvisni od javnih sredstev.

V prilogi [Informacijski listi projekta](#) so na voljo obsežni povzetki rezultatov analize vseh projektov.

³ To poglavje temelji na rezultatih projekta CrossBorder »Izboljšanje čezmejne mobilnosti in pretokov potnikov – inovativne rešitve za javne organe in prevozna podjetja«.

4.2 Arhetipi sodelovanja in njihov potencial

Ob upoštevanju vseh zgoraj navedenih rezultatov analiz inovativnih rešitev na področju mobilnosti smo opredelili več arhetipov projektov in prepoznali **potencial sodelovanja javnih organov in ponudnikov prevoznih storitev**:

- **Fizična povezava+**: dodajanje digitalnega atributa ali blagovne znamke obstoječi povezavi
- **Čezmejno sodelovanje organov za promet ali prevoznih podjetij**: usklajevanje voznih redov ali cen
- **Skupna mobilnost na urbanih območjih**: običajno za dobiček zagotavljajo zasebna podjetja
- **Skupna mobilnost na ruralnih področjih**: običajno na redko poseljenih območjih, kjer je javna ponudba slaba ali neobstoječa; zahteva javne subvencije in lahko spodbudi turizem in gospodarstvo
- **Digitalne rešitve**: platforme, ki povezujejo uporabnike in ponudnike storitev; običajno ne zahtevajo infrastrukturnih naložb
- **Usklajevanje standardov**: za zagotavljanje brezhibnega dostopa do infrastrukture ali podatkovnih omrežij preko meja
- **Večmodalna vozlišča**: omogočajo enostaven prehod med različnimi načini prevoza, pogosto vključujejo storitve skupne mobilnosti s potencialom za razširitev na mikrologistiko
- **Skupna podjetja**: ustanavljanje pravnih oseb preko meja za formaliziranje in krepitev povezovanja

Posledično smo za te arhetipe projektov izvedli **analize SWOT**, ki so usmerjene k izboljševanju čezmejne mobilnosti in pretokov potnikov. Rezultati so na voljo v prilogi [Informacijski listi arhetipov](#).

Za **lansiranje čezmejnega sodelovanja na področju vsakodnevnega prometa** ugotovitve te študije nudijo osnovo za morebitno izvajanje in razpravo o teh potencialnih rešitvah z javnimi organi in ponudniki storitev na žariščnih točkah čezmejnega dnevnega prometa v alpski regiji.

4.3 Na kratko o spreminjanju vedenjskih vzorcev



Prometni zastoji, emisije CO₂ in hrup: individualni prevoz onesnažuje okolje, vpliva na naše zdravje in varnost ter povzroča težave mestom, skupnostim in podjetjem. Čeprav so trajnostne povezave v obliki javnega prevoza ali kolesarskih poti pogosto na voljo, je prisotno pomanjkanje zavedanja in orodij, da bi zainteresirane strani lahko izvajale trajnostno mobilnost.

Zakaj potujemo z avtomobilom? Zakaj je tako težko spremeniti svoje navade? Kako lahko uspešno preidemo na trajnostne alternative? Poleg potrebne infrastrukture igrajo pomembno vlogo tudi psihološki dejavniki, kot so norme, vrednote in spodbude, ki lahko pomagajo spremeniti vzorce mobilnosti dnevnih migrantov. Psihološki vpogledi nam pomagajo razumeti naše odločitve na področju mobilnosti in nudijo strategije za ukrepanje in spodbujanje sprememb. Ta kratki prispevek nudi vpogled v temo vedenjskih vzorcev in služi kot navdih za bolj trajnostno mobilnost.

Cilji

Glavni cilj te publikacije je ponuditi vpogled v temo vedenjskih vzorcev in predstaviti osnovne psihološke koncepte, predvsem na področju trajnostne (dnevne) mobilnosti. Vsebuje koncepte in primere, kako lahko spodbujamo spreminjanje vedenjskih vzorcev s poudarkom na trajnostni mobilnosti.

Ciljne skupine:

Nevladne organizacije, regionalni razvoj, podjetja, politične administracije in prevozna podjetja, predvsem potniki, a tudi zainteresirane strani

Format:

Brošura ležečega formata A5, 28 strani

Vsebina

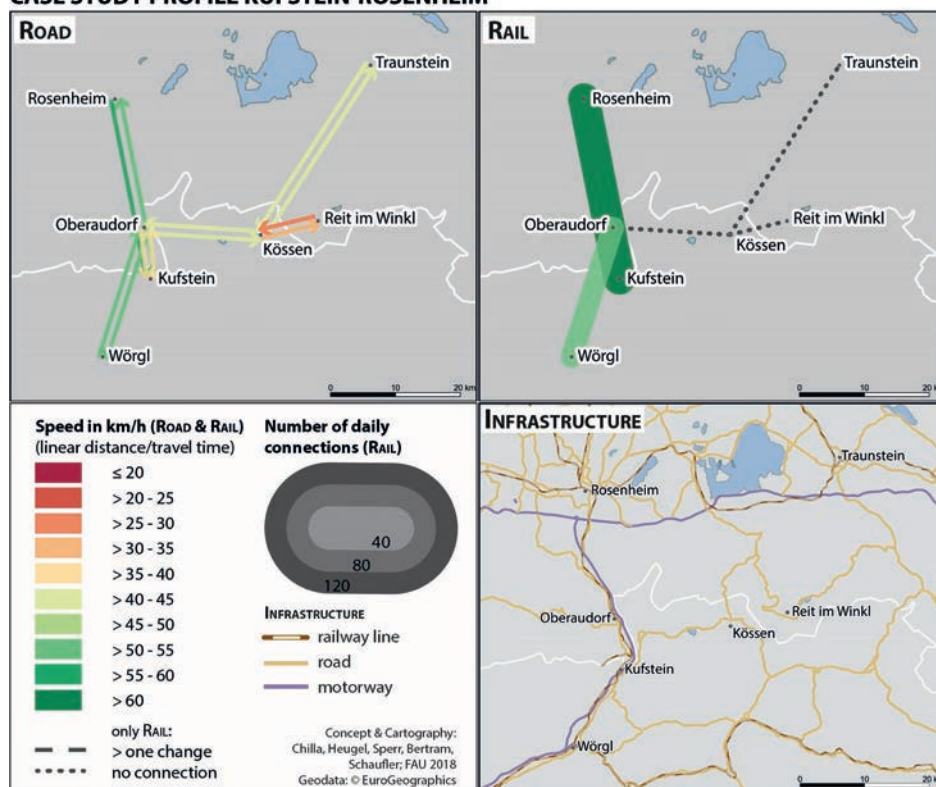
1. Odnosi do mobilnost (avtonomija, status, izkušnje, zasebnost)
2. Navade (Kaj so navade? Zakaj jih je tako težko spremeniti?)
3. Družbene norme (Kakšno vlogo pri naših vedenjskih vzorcih igrajo družbene norme?)
4. Nadzor (Do kolikšne mere lahko spremenim svoje vedenjske vzorce?)
5. Ozaveščanje in odgovornost
6. Psihološka oddaljenost (Podnebne spremembe so daleč stran in abstraktne.)
7. Disonanca (konflikt med stališči in vedenjskimi vzorci)
8. Stroški (stroški vedenjskih vzorcev: udobje, čas in denar)
9. Povratni učinek (Povečanje učinkovitosti vodi do večje porabe.)
10. Določanje ciljev (Kako določiti cilje za spreminjanje vedenjskih vzorcev?)

5 IZVAJANJE REŠITEV ZA ČEZMEJNO MOBILNOST S POMOČJO DELAVNIC NA KRITIČNIH TOČKAH

S projektom CrossBorder so se podali na žariščne točke, **da bi združili zadevne zainteresirane strani**, vključno z dnevnimi migranti, ponudniki storitev, podjetji in javnimi organi.

- **Žariščna točka Kufstein–Rosenheim**

CASE STUDY PROFILE KUFSTEIN-ROSENHEIM



8. slika: Čezmejno omrežje mobilnosti na žariščni točki Kufstein–Rosenheim.

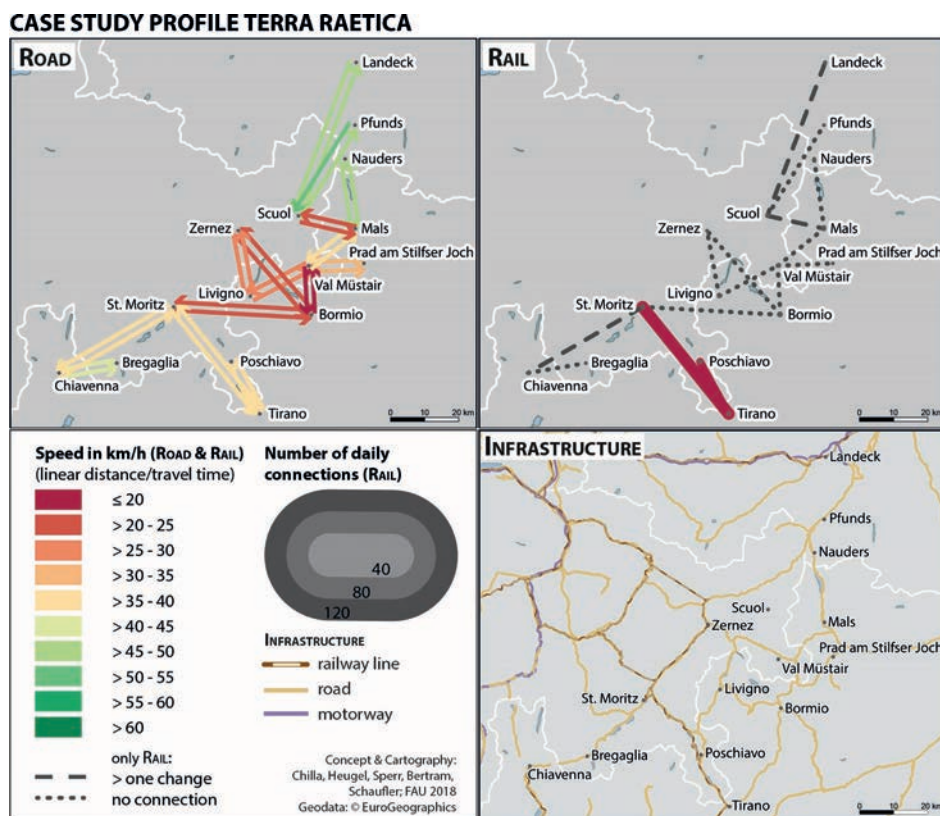
Žariščna točka Kufstein–Rosenheim, živahni trg dela s številnimi velikimi zaposlovalci, vodi do povečane čezmejne mobilnosti. Zato se ta žariščna točka sooča s **prekomerno gostoto čezmejnega prometa, ki vsak dan povzroča zastoje na cestah**. Prav tako sistem javnega prevoza potrebuje znatne izboljšave, da bi lahko zagotavljal nemoten čezmejni promet. Za reševanje teh izzivov so bile v sklopu projekta CrossBorder organizirane delavnice v Kufsteinu in Rosenheimu. Pomen teh izzivov in potreba po ukrepih sta se pokazali nenazadnje tudi v velikem številu udeležencev.

Glavni izzivi čezmejne mobilnosti na žariščni točki Kufstein–Rosenheim so ponudba prevoznih storitev in strukturne razlike med sosednjima regijama. Čezmejne avtobusne povezave so slabe in obstoječe linije ne nudijo dovolj povezav. Med Tirolsko in Bavarsko obstajajo velike razlike pri organizaciji prometnih združenj. V Avstriji združenje [Verkehrsverbund Tirol \(VVT\)](#) zagotavlja organizacijo in financiranje, medtem ko avtobusni prevoz na bavarski strani meje deluje povečini brez subvencij. Če sklenemo: čeprav očitno obstajajo osebne vezi med posameznimi zainteresiranimi stranmi, je treba v čezmejni regiji izboljšati institucionalno sodelovanje med organi, pristojnimi za promet.

Za izboljšanje položaja lahko pridejo v poštev različne strategije, kot so izboljšanje infrastrukture na postajah in uvedba enostavno razumljivih čezmejnih tarif. Primeri dobre prakse, ki nudijo potencialne rešitve za žariščno točko Kufstein–Rosenheim, zajemajo [Triregio](#) – virtualno trinacionalno združenje, ki deluje v Franciji, Nemčiji in Švici – in [EGTC Eurodistrict Strasbourg–Ortenau](#), kjer sta bila v preteklih letih uvedena avtobus Eurodistrikt in čezmejna tramvajska proga. Ti primeri nudijo dragocene vpogled v izzive in rešitve čezmejnega sodelovanja na področju javnega prevoza potnikov.

Posledično potrebujemo **čezmejni tarifni sistem, razširjeno ponudbo avtobusnih povezav** in – kar je najpomembnejše – **politično voljo**, da bi razbremenili prometno preobremenjeno žariščno točko Kufstein–Rosenheim in izboljšali razmere. [Euregio Inntal](#), združenje s ciljem izboljšati sodelovanje v tej čezmejni regiji, je delavnico na žariščni točki zaključilo z zavezo, da bo nadaljevalo z delom z namenom razviti trajnostni čezmejni sistem mobilnosti. Vzpostavitev EGTC ([Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje](#)) je morda eden od načinov, kako priskrbeti primeren okvir za tovrstne dolgoročne institucionalne aktivnosti.

- Žariščna točka Retijski trikotnik

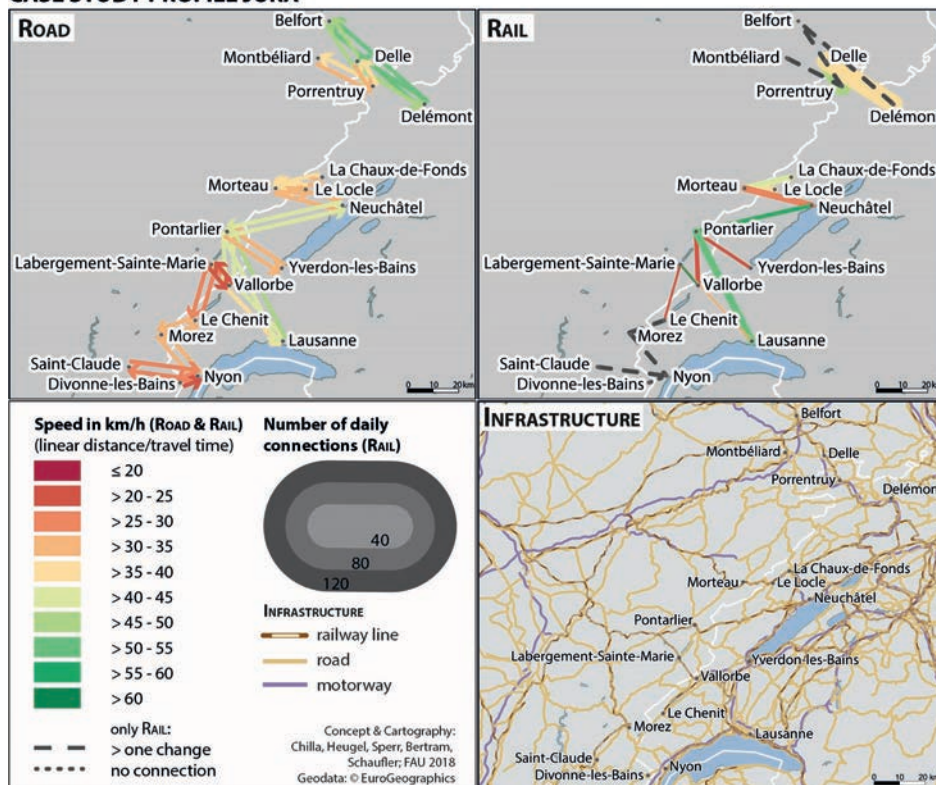


9. slika: Čezmejno omrežje mobilnosti na žariščni točki Retijski trikotnik.

V Retijskem trikotniku sodelovanje med javnimi organi, pristojnimi za promet, iz Avstrije (Tirolska), Italije (Južna Tirolska) in Švice (Grisons) že uspešno deluje. Na vsakoletnem dogodku Schlanders Talks se sestanejo vsi akterji s področja regionalne mobilnosti, turizma in gospodarstva, kot tudi politiki, ter razpravljajo o najnovejših razvojnih smernicah na področju čezmejnega javnega prevoza. Projekt CrossBorder je želel izkoristiti to obstoječe sodelovanje, ga spodbuditi in doprinesti izkušnje, pridobljene pri projektih sodelovanja v drugih čezmejnih regijah, kot je [Tiregio](#). V Retijskem trikotniku so načrtovane **razširitve voznih redov avtobusov** na regionalni ravni. Tirolska in Južna Tirolska sta dosegli znaten napredek glede **digitalnega obveščanja potnikov in rešitev za izdajanje vozovnic**. Njuno čezmejno sodelovanje na projektu **planerja za potovanje od vrat do vrat** bo razširjeno na celo alpsko regijo v okviru [Interreg ASP](#) projekta LinkingAlps. Načrtovana je tudi razširitev trenutno veljavne tarifne cone VVT, tirolskega organa za javni promet, na avtobusne postaje na švicarski in italijanski strani meje.

- Žariščna točka Jurski lok

CASE STUDY PROFILE JURA



10. slika: Čezmejno omrežje mobilnosti na žariščni točki Jurski lok.

Na delavnici na tej žariščni točki so bile **obravnavane** digitalne **rešitve mobilnosti**, ki se že izvajajo, ter rešitve, ki bodo morda izvedene v prihodnosti. Za nadaljnje spodbujanje rešitev na področju mobilnosti je treba **poleg konvencionalnih rešitev** (širjenje železniških/avtobusnih povezav, grajenje parkirišč za dnevne migrante) upoštevati tudi druge ideje. Izkoriščati je treba tudi **potencial digitalizacije**. Na primer, javno financirani **projekt souporabe vozil Covoiturage de l'Arc jurassien** bi lahko dosegel več uporabnikov s pomočjo **digitalne platforme**. Vozovnice za železniško progo **Belfort–Delle–Bienne** tudi niso prilagojene čezmejnemu prevozu in morda odvrčajo potencialne uporabnike. **Digitalna platforma za izdajanje vozovnic** bi lahko javnemu prevozu pomagala pridobiti več uporabnikov.

A zaradi lokalnih specifičnih okoliščin niso vse inovativne rešitve primerne za reševanje težav, povezanih s prekomerno uporabo avtomobilov. Deljena mobilnost je neprimerna za redko poseljeno območje, kakršno je Jurski lok. Gorska krajina in hude zime sta prav tako dejavnika, ki ju je treba upoštevati.

Inovativne rešitve na področju mobilnosti v regiji Jurski lok lahko predstavljajo dober način za povečanje učinkovitosti obstoječe ponudbe, verjetno pa ne bodo rešile težav na področju mobilnosti, če se jih ne dopolni še z drugimi, konvencionalnimi rešitvami.

Na podlagi rezultatov prve delavnice so se regionalni partnerji odločili, da se bodo osredotočili na izboljševanje čezmejnih avtobusnih povezav. Na drugi delavnici v novembru 2019 so se zbrali javni organi kantona Neuchâtel v sosednji Franciji, ponudniki prevoznih storitev in Conference Transjurassienne (CTJ) ter v obliki okrogle mize razpravljali o čezmejnem avtobusnem prevozu. Pogovarjali so se o različnih ukrepih in njihova priporočila bodo vključena v strategijo javnega prevoza CTJ.

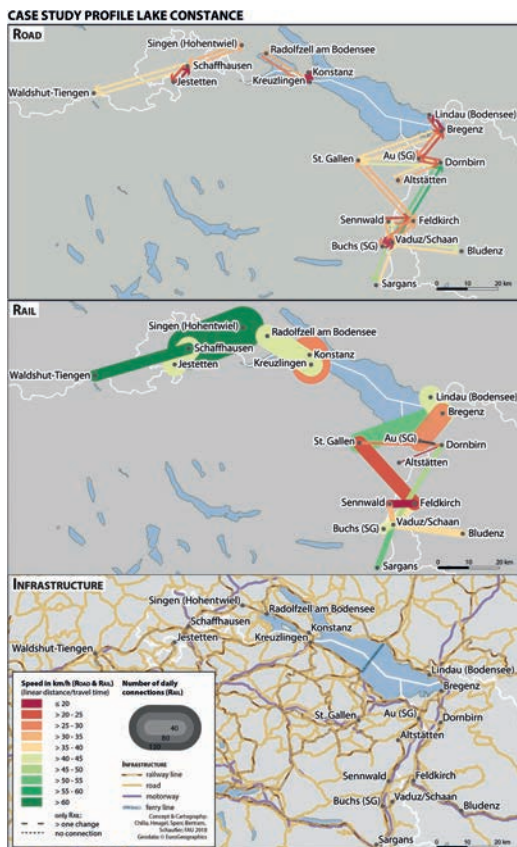
- **Žariščna točka Basel**

Predstavniki javne uprave in zasebnih podjetij so se sestali ter razpravljali, kako lahko **upravljanje mobilnosti v podjetjih (CMM)** prispeva k **zmanjševanju pretoka potnikov**, saj so hudi prometni zastoji pri posameznem kot tudi javnem prevozu v času prometnih konic ena glavnih težav te žariščne točke. Iz tega razloga so ključnega pomena inovativne rešitve mobilnosti za upravljanje mobilnosti v podjetjih, kot na primer [proračun za mobilnost Deutsche Bahn](#), [VEOMO](#), [Commutify](#), [Liftshare](#), [By-Cycling](#), [Covoiturage Léman](#) in program »Podjetju prijaznega upravljanja mobilnosti v Baslu«, ki ga je začela Gospodarska zbornica v Baslu. Z vidika udeležencev delavnice primeri najboljše prakse upravljanja mobilnosti za podjetja na področju čezmejnega prevoza zajemajo plačane vozovnice za javni promet, so-uporabo avtomobilov, upravljanje parkirišč, parkirna mesta za kolesa in pavšalne zneske za mobilnost za zaposlene.

Toda številna – celo okoljsko zavedna – podjetja upravljanja mobilnosti še vedno ne dojemajo kot svojo težavo in se z njo ne ukvarjajo, razen če zaradi težav zaradi prevoza do službe njihovi zaposleni razmišljajo o odpovedi. Upravljanje mobilnosti podjetju namreč predstavlja dodaten strošek in mnoge družbe bi ta znesek raje investirale drugam. Posledično podjetja reševanje težav v zvezi z mobilnostjo raje prepustijo občinam. Številne ovire, vključno s pomanjkanjem povezav javnega prevoza, neugodna obdavčitev dela od doma in pomanjkljivosti na področju prostorskega načrtovanja samo še otežujejo poskuse zmanjševanja števila dnevnih migrantov, ki uporabljajo osebne avtomobile.

Zato so inovativne in digitalne rešitve mobilnosti, kot so sredstva, ki jih podjetja namenijo za mobilnost, informacije o mobilnosti in spodbujanje souporabe vozil ter uporabe koles še vedno potrebne za izboljšanje čezmejne mobilnosti.

- **Žariščna točka Bodensko jezero**



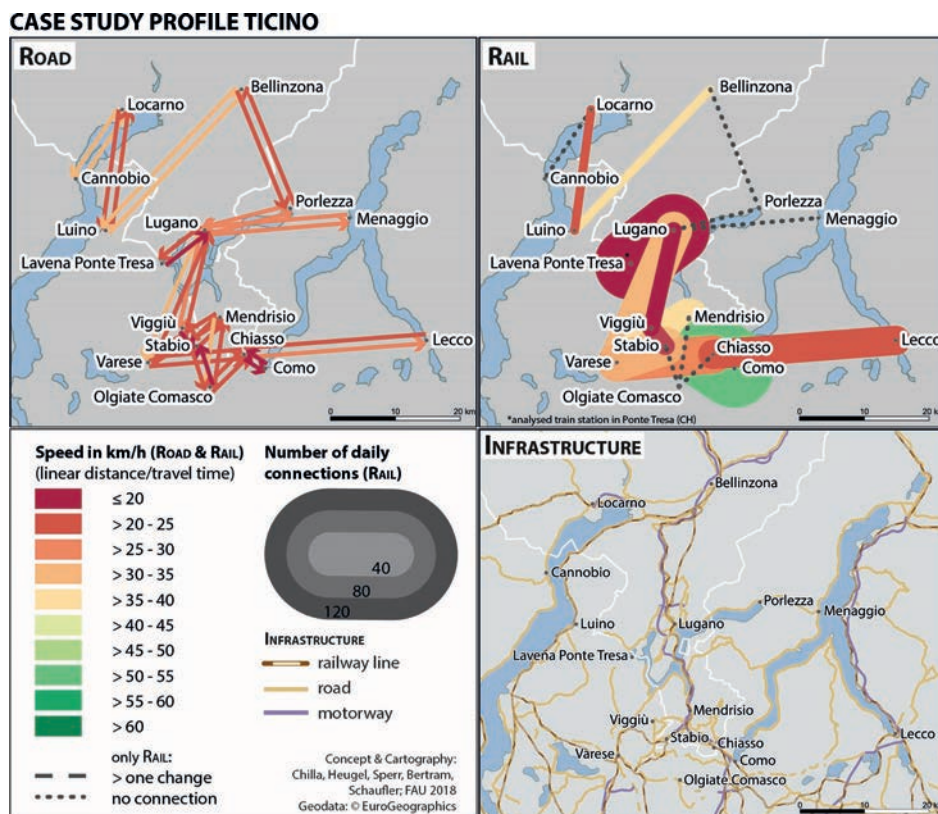
11. slika: Čezmejno omrežje mobilnosti na žariščni točki Bodensko jezero.

Alpska dolina Rena, v katero sodijo Nemčija, Švica, Avstrija in Lihtenštajn, je vsak dan priča več kot 50.000 čezmejnimi dnevnimi migrantom. Večina teh dnevnih migrantov je na poti iz Avstrije in Nemčije v Švico in Lihtenštajn. To je predvsem zaradi razlik v plačah med državami članicami in državami nečlanicami EU. Javni prevoz, čezmejne kolesarske poti in ugodne vozovnice za javni prevoz so na voljo, a večina vseeno potuje z osebnimi avtomobili. Raziskave kažejo, da 70 odstotkov zaposlenih živi manj kot 15 kilometrov stran od svojega delovnega mesta, a le 5 do 15 odstotkov teh oseb za pot v službo redno uporablja kolo, električno kolo ali hodi peš.

Zato se je ta delavnica osredotočila na upravljanje sprememb vedenjskih vzorcev v podjetjih. Zunanji strokovnjaki s področja psihologije, spreminjanja vedenjskih vzorcev in upravljanja javnega zdravstva so skupaj z udeleženci delavnice oblikovali načrte za podjetja za spodbujanje zaposlenih k uporabi trajnostnih oblik prevoza. Eden ključnih načinov je argument osebnega zdravja. Spreminjanje vedenjskih vzorcev bi bilo zato treba združiti z osebnim zdravjem zaposlenih, v obliki slogana »Vaša pot do službe – vaša telovadba«.

Podjetja v alpski dolini reke Ren bodo zdaj preizkusila dodelane načrte upravljanja.

- Žariščna točka Ticino



12. slika: Čezmejno omrežje mobilnosti na žariščni točki Ticino.

Regija Malcantone se nahaja severno od jezera Lugano v švicarskem kantonu Ticino in meji na italijanski pokrajini Lombardija in Piemont. Glavne mejne prehode, kot so Ponte Tresa, Gandria in Ponte Cremenaga, v smeri proti Švici dnevno prečka več kot 15.000 dnevnih čezmejnih migrantov. Agencija za regionalni razvoj (Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese ERSI), oddelek za prostorsko načrtovanje (Dipartimento del territorio) in krovna organizacija občin v regiji Malcantone (Conferenza dei Sindaci del Malcantone) so izrazili željo za zagon novih aktivnosti na področju upravljanja mobilnosti v podjetjih v regiji Malcantone, da bi ublažili čezmejni promet, ter da bi v okviru projekta CrossBorder organizirali delavnico na to temo. Delavnica, ki bo potekala začetek decembra 2019, bo vključevala naslednje cilje:

- predstaviti primere dobre prakse upravljanja mobilnosti v podjetjih
- skupaj s člani Conferenza dei Sindaci del Malcantone in Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese opisati trenutni položaj v zvezi z upravljanjem mobilnosti v regiji Malcantone
- skupaj s člani Conferenza dei Sindaci del Malcantone in Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese opredeliti prve ukrepe, ki bodo omogočili nove pobude na področju upravljanja mobilnosti v podjetjih

6 POLITIČNA PRIPOROČILA ZA IZBOLJŠANJE ČEZMEJNE MOBILNOSTI

Na osnovi tega projekta je bilo oblikovanih več priporočil. Namenjena so vsem zadevnim zainteresiranim stranem, ki se soočajo s pojavom dnevnih čezmejnih migracij v alpski regiji: javnim organom, administracijam in načrtovalcem na vseh institucionalnih ravneh, od ravni občin do EU; podjetjem in dnevnim migrantom, upravnikom prevoznih podjetij; organom, pristojnim za promet, ter nevladnim organizacijam.

- **R1: Oblikovati homogeno zbirko statističnih podatkov o dnevnih čezmejnih migracijah za celotno alpsko regijo**

Trenutnih statističnih podatkov o dnevnih čezmejnih migracijah v alpski regiji **ni mogoče primerjati med seboj, ker so preveč heterogeni**. Večina držav zbira podatke o prihajajočih in odhajajočih dnevnih migrantih, a Francija, Italija in Monako zbirajo samo podatke o odhajajočih dnevnih migrantih. Nekateri podatki se zbirajo na občinski ravni, ostali pa na državni ravni. Statistična opredelitev dela se tudi zelo razlikuje, na primer v primeru javnih uslužbencev ali zaposlitev s krajšim delovnim časom. **Oblikovalci politik ne morejo razviti politike za celotno alpsko regijo na podlagi nezadostnih podatkov**. Sedem držav v alpski regiji se mora zato dogovoriti o skupni zbirki statističnih podatkov (ali razviti usklajeno spremljanje prometa), ki se posodablja vsaj enkrat letno. To bi omogočilo tudi **spremljanje manjkajočih prometnih povezav**, saj se stanje čezmejnih prometnih povezav **nenehno spreminja**.

Izvajanje: Usklajeno zbiranje podatkov **s strani Eurostata; združevanje podatkov s strani EUSALP AG4 preko iMONITRAF!** in objava na [Alpski platformi znanja za mobilnost in promet](#).

- **R2: Vzpostaviti medinstitucionalni politični dialog o dnevnih čezmejnih migracijah v alpski regiji**

Ker so vse države in regije območja EUSALP v nenehnem stiku glede splošnih tem na tem področju, je EUSALP **odlično mesto za razprave o čezmejni mobilnosti**. Iskanje rešitev zahteva politično zavezanost. Zato je treba zagotoviti medinstitucionalni dialog. **Zagotoviti je treba platformo za razpravo in omogočiti iskanje skupnih rešitev** – to zajema infrastrukturne in organizacijske aktivnosti, regulativne ukrepe kot tudi vidike vedenjskih vzorcev.

Izvajanje: AG4 aktivnost **za vzpostavitev in izvajanje alpskega dialoga**

- **R3: Izboljšati čezmejna infrastrukturna omrežja**

V preteklosti **so bila infrastrukturna omrežja zasnovana in zgrajena izključno na podlagi nacionalnih interesov**. Ker so bile dnevne čezmejne migracije do sedaj v veliki meri zanemarjene, jih infrastrukturni razvojni načrti ne upoštevajo v zadostni meri. Pristojni organi bi morali **več pozornosti posvečati manjkajočim prometnim povezavam in iskanju mehanizmov skupnega financiranja** ter pri tem upoštevati vse načine prevoza.

Večji del proračuna novega večletnega finančnega okvira EU, predvsem pri programih čezmejnega sodelovanja, kot sta Interreg A in B, bi moral biti namenjen manjšim čezmejnimi projektom, ki imajo makroregionalno dodano vrednost.

Izvajanje: V skladu s predlogi akcijskih skupin EUSALP **za boljšo uskladitev evropskih mehanizmov financiranja s potrebami EUSALP**

- **R4: Izboljšati storitve v obstoječih čezmejnih omrežjih**

Ker je ponudba prevoznih storitev pogosto slaba, je treba temeljito analizirati zagotavljanje storitev in jih prilagoditi potrebam uporabnikov. Treba je torej doseči uravnotežene čezmejne dogovore o financiranju. Ključnega pomena je, da javni organi in ponudniki storitev sodelujejo ne le z namenom zagotoviti zadostno interoperabilnost in pripravljenost, da se fizično in pogodbeno omogoči uporaba voznega parka sosednjih držav, temveč da se hkrati reši trenutna težava, namreč da se **pristojnosti razvrščanja in subvencioniranja javnega prevoza končajo na državnih mejah.**

Izkušnje projekta CrossBorder poudarjajo velik pomen **Interreg A in B** za razvoj čezmejnih projektov. Posledično je treba to orodje izkoristiti za pridobivanje sredstev in usklajevanje projektov ter vključevanje zainteresiranih skupin.

Evropska komisija je že ustanovila TENT usklajevalce koridorjev jedrnega omrežja. Enako koristen ukrep bi bil tudi imenovanje **usklajevalca za manjše čezmejne projekte** in ustanovitev **mejne kontaktne točke**, ki bi podrobno spremljala **manjkajoče povezave ter spodbujala učinkovitejše javne čezmejne prevozne storitve.**

Izvajanje: AG4 in AG5 **bosta uporabili** projekt AlpGov 2 (program Alpski prostor, ki služi kot orodje za izvajanje aktivnosti akcijskih skupin EUSALP) za ozaveščanje vseh zadevnih zainteresiranih skupin v ustreznih obmejnih območjih o potrebi po ukrepih in možnih rešitvah.

- **R5: Odpraviti negativne regulativne okvire ali vsaj poskusiti poiskati posebne ureditve**

Različni regulativni okviri predstavljajo ogromno oviro za skupno infrastrukturo in storitve. Pri tem gre lahko za različne regulativne predpise za javne razpise, usposabljanje voznikov avtobusov, kot tudi električne in samodejne opozorilne naprave na vlakih ipd. Ti **regulativni okviri predstavljajo eno glavnih ovir.** Včasih pa predstavljajo tudi izgovor za neukrepanje. Če so ti regulativni okviri predpisani na podlagi prava EU, je ena možna rešitev iskati odstopanja pri čezmejnem potniškem prometu (z državami zunaj EU, kot sta Švica in Lihtenštajn). To zahteva tudi politično voljo nacionalnih in regionalnih organov, da odpravijo te ovire in se pogajajo s pristojnimi institucijami EU. **Ena prvih nalog predlaganega novega alpskega dialoga o potniškem prometu** bi lahko bila prav opredelitev teh negativnih regulativnih ovir in zagon skupnih političnih ukrepov. Nacionalne razlike pri postopkih javnega naročanja, standardih presoje vplivov na okolje in drugih postopkih, ki so potrebni za izvajanje infrastrukturnih projektov, prav tako ovirajo razvoj čezmejnih projektov; **racionalizacija teh postopkov je ključnega pomena.**

Izvajanje: AG4 (glejte R2) lahko ustanovi novo podskupino za reševanje teh težav.

- **R6: Spodbujati čezmejno prostorsko načrtovanje ter načrtovanje in upravljanje mobilnosti**

Prostorsko načrtovanje in načrtovanje mobilnosti se načeloma konča na mejah (bodisi nacionalnih, regionalnih ali občinskih). Toda **mobilnost ne pozna meja**. Ljudje morajo priti do svojega delovnega mesta, iti po nakupih ali pa potujejo v svojem prostem času. Pristojni organi bi zato morali poskrbeti za **čezmejne prostorske načrte, ki upoštevajo številne medsebojne čezmejne povezave**, kot so na primer prikazane v [ESPON-ovem poročilu ALPS2050](#). Prostorski načrti so dobro orodje za usklajevanje strategij in ukrepov v vseh sektorjih. Načrte mobilnosti je mogoče razdelati v smislu sektorskih načrtov, ki dopolnjujejo zgoraj omenjene prostorske načrte. Načrti mobilnosti lahko predstavljajo osnovo za oblikovanje **upravljanja čezmejne mobilnosti**. Nekateri načrti so že bili oblikovani, a na tem področju je mogoče storiti še veliko več. Upravljalci mobilnosti lahko naredijo veliko za ozaveščanje in obveščanje političnih organov, ponudnikov storitev, podjetij in potnikov. **Upravljalci mobilnosti** imajo zato velik vpliv in treba bi bilo spodbujati izmenjavo izkušenj med upravljalci mobilnosti v alpski regiji kot tudi onkraj nje.

Izvajanje: Čezmejno prostorsko načrtovanje bi bilo učinkovito orodje za izvajanje osnove ideje EUSALP in bi zato moralo biti prednostna čezsektorska tema, ki jo je treba obravnavati v AlpGov 2.

- **R7: Izkoriščati potencial digitalizacije za zmanjševanje fizične čezmejne mobilnosti**

Digitalizacija ima velik potencial za zmanjševanje fizičnih dnevnih migracij. Predvsem v storitvenem sektorju lahko zaposleni vse več dela opravijo od doma ali v skupnih delovnih prostorih. Na ta način **je mogoče zmanjšati količino prometa**. Toda celo na tem področju regulativni okviri včasih predstavljajo oviro. Ti **negativni regulativni okviri** zajemajo delovno pravo, ki dela od doma ne priznava kot uradnega dela. Ali, če dnevni migrant, ki je zaposlen v Švici, le en dan v tednu dela od svojega doma v Franciji, bo samodejno podvržen francoskemu delovnemu pravu. To ustvarja ogromne administrativne težave, tako za podjetja kot za zaposlene. Potencial digitalizacije bi lahko bolje izkoristili tudi za spodbujanje platform za souporabo, na primer **souporabo vozil**.

Potencial digitalizacije bi lahko izkoristili predvsem za uvedbo **sistema za kupovanje vozovnic v celotni alpski regiji in boljše usklajevanje informacij za potnike**. Obstoječe (nacionalne in regionalne) platforme je treba povezati, da bo na vsaki platformi mogoče kupiti vozovnice za celotno alpsko regijo. Ustanovitev nove enotne platforme za kupovanje vozovnic v alpski regiji pa se, po drugi strani, zdi manj obetajoča, saj bi zagon te nove platforme in njena predstavitev uporabnikom predstavljala ogromen podvig.

Obveznost vseh zainteresiranih strani, da prodajajo enotne vozovnice za čezmejne železniške povezave v alpski regiji, bi morala biti vključena v [Uredbo EU o pravicah in dolžnostih potnikov v železniškem prometu](#).

Izvajanje: Akcijski skupini AG4 in AG5 izvajata dodatno študijo o potencialu digitalizacije in rezultate bosta uporabili za svoje nadaljnje aktivnosti v okviru EUSALP.

- **R8: Ozaveščati podjetja in dnevne migrante o trajnostnejših načinih prevoza in vzpostaviti izmenjavo izkušenj**

Številna **podjetja, ki zaposlujejo delavce iz drugih držav**, se zavedajo **posebnega položaja dnevnih čezmejnih migrantov**. Na tem področju so bili uvedeni že številni ukrepi. Toda vsi ukrepi ne dosegajo svojega namena. Ostala podjetja pa se morda sploh ne zavedajo potreb svojih zaposlenih in možnih rešitev. Zato je morda prvi korak, ki bi ga lahko izvedle mreže podjetij, kot so gospodarske zbornice ali pristojni javni organi, **raziskava potreb potrošnikov v določenem funkcionalnem območju**. V okviru [projekta CrossBorder](#) so bili oblikovani ukrepi za podjetja v vseh jezikih alpske regije. Organizirane so bile delavnice z zainteresiranimi stranmi na več kritičnih točkah. Te delavnice so pomagale ozaveščati zainteresirane strani in predstaviti obstoječe in potencialne nove rešitve. Ta izmenjava izkušenj se je izkazala za izredno dobrodošlo in bi jo bilo treba v prihodnjih letih nadalje spodbujati. Pri izmenjavi izkušenj je treba upoštevati, da so okoliščine na različnih čezmejnih območjih lahko izredno raznolike. V alpski regiji so gosto poseljena čezmejna območja, kot sta na primer Basel in Ženeva, z relativno pretočno topografijo, ki omogoča uporabo koles. Spet druga območja imajo popolnoma drugačne pogoje, kot na primer Jursko gorovje ali Retijsko območje med Grisonsom (Švica), Tirolsko (Avstrija) in Južno Tirolsko (Italija), kjer prevladuje gorska krajina.

Izvajanje: Akcijski skupini AG4 in AG5 bosta **projekt AlpGov 2 uporabili** predvsem za ozaveščanje podjetij v zadevnih obmejnih območjih o potrebi po ukrepih in možnih rešitvah.

- **R9: Podpirati spreminjanje vedenjskih vzorcev**

Projekt CrossBorder je pokazal, da v nekaterih obmejnih območjih primanjkuje infrastruktura in javni prevoz. Obstajajo pa tudi regije, kot sta baselsko območje in dolina reke Ren, kjer so trajnostne prometne rešitve za dnevne migrante že dobro razvite. Kljub temu pa večina dnevnih migrantov še vedno uporablja osebne avtomobile. Zato je potreben razvoj psiholoških konceptov, ki dnevne migrante spodbujajo k spreminjanju stališč o trajnostnih rešitvah mobilnosti. Te koncepte bi morali financirati regionalni organi v skupnostih dnevnih migrantov (njihovi domači kraji in mesta, kjer delajo) ter podpirati državni in mednarodni programi financiranja. Ključnega pomena je, da se ti koncepti razvijajo na podlagi sodelovanja med podjetniki, občinami, upravitelji prevoznih podjetij in samimi uporabniki.

Izvajanje: Akcijski skupini AG4 in AG5 bosta **projekt AlpGov 2 uporabili** za ozaveščanje dnevnih čezmejnih migrantov o možnih rešitvah in si bosta prizadevali za več ukrepov na problematičnih območjih v okviru morebitnih Interreg projektov.

7 KAKO NAPREJ

Delo, opravljeno v okviru projekta na temo čezmejne mobilnosti, in podana priporočila so namenjena **oblikovanju podlage za nadaljnje ukrepe na območju EUSALP s strani različnih zainteresiranih strani**. Projekt ARPAPF je torej začetek daljšega postopka. Možnost izvedbe tega projekta z združevanjem **dela dveh akcijskih skupin, ob podpori sredstev ARPAPF, je bil ključni sprožilec**. Skupina AG4 bo analizirala možnost ustanovitve **podskupine za vzpostavitev in izvedbo alpskega dialoga o potniškem prometu**, ki bi nudil platformo za razpravo in iskanje skupnih rešitev – od infrastrukturnih in organizacijskih ukrepov do regulativnih ukrepov kot tudi vidikov vedenjskih vzorcev.

Nazadnje pa bi rezultat tega projekta moral **voditi do izboljšanja razmer v obmejnih območjih, vključno z življenjskimi in delovnimi pogoji, kot tudi boljših okoljskih razmer na vseh straneh meje**.

Končni rezultat in priporočila tega projekta bodo skupnosti EUSALP (ki vključuje vseh sedem držav in 48 regij) ter širši javnosti predstavljeni na **EUSALP letnem forumu v Milanu novembra 2019**. Vodje skupin AG4 in AG5 bodo še naprej raziskovale to temo in delile ugotovitve **znotraj svojih akcijskih skupin kot tudi z drugimi akcijskimi skupinami EUSALP**. Naslednje obdobje EUSALP s potencialnim projektom AlpGov 2 bo namenjeno **izkoriščanju ugotovitev in širjenju rezultatov na druga alpska območja**, ki še niso aktivno vključena, in **vzpostavitvi alpskega dialoga o dnevnih čezmejnih migracijah**.

Če bodo priporočila prenesena v prakso, bi delo pobude EUSALP ponudilo **jasne in konkretne koristi za prebivalce alpske regije**. Rezultati pobude EUSALP se lahko koristno uporabijo le na podlagi konkretnih ukrepov. EUSALP je kot struktura upravljanja na več ravneh idealna platforma za spopadanje s tovrstnimi izzivi.





ČEZMEJNA MOBILNOST V ALPSKI REGIJI

Sofinancirano s strani Evropske unije v okviru
Sklada za pripravljalne ukrepe v Alpski regiji (ARPAF)



CIPRA
LIVING IN
THE ALPS