

**Čezmejni promet in mobilnost v EU**  
Izzivi in trenutno stanje  
Uredila Aljaž Plevnik in Tom Rye

# Čezmejni projekti EU na področju prometa in mobilnosti

## Pregled programskega obdobja 2014-20

Giuseppe Mella  
Občina Benetke, Italija

**Pregled vsebine** 1 Uvod. – 2 Programi in projekti: prva ocena čezmejnega sodelovanja. – 3 Čezmejno sodelovanje 2014-20. Nekaj evropskih izkušenj. – 4 Sklepne misli.

### 1 Uvod

V programskem obdobju 2014-20 je bilo v sklopu programov čezmejnega sodelovanja Interreg financiranih po celotni Evropi skoraj tristo projektov s področja prometa in mobilnosti, multimodalnosti in izboljšanja povezav. V tem poglavju predstavljamo nekaj izkušenj in uporabnih podatkov, ki pomagajo pri analizi stanja na področju sodelovanja med evropskimi sosednjimi državami. Istočasno pa to poglavje predstavlja začetno oceno rezultatov čezmejnega sodelovanja in vprašanja, ki jih je treba rešiti, da bi odpravili regulativne, upravne in organizacijske ovire, izboljšali dostopnost ter razvili dobro načrtovano in resnično usklajeno storitev javnega prevoza.

Obmejne regije Evropske unije predstavljajo približno 40 % celotnega ozemlja Unije in imajo 150 milijonov prebivalcev, kar znaša približno 30 % prebivalstva EU. Strateško vrednost teh območij lah-



Edizioni  
Ca'Foscari

#### Studi e ricerche 27

e-ISSN 2610-9123 | ISSN 2610-993X  
ISBN [ebook] 978-88-6969-546-9 | ISBN [print] 978-88-6969-547-6

#### Open access

Published 2021-10-12

© 2021 | Creative Commons 4.0 Attribution alone

DOI 10.30687/978-88-6969-546-9/021

259

ko merimo, poleg vrednosti ustvarjenega BDP, tudi s številom potnikov med različnimi državami, izračunanem na približno 2 milijona, od katerih 450.000 samo v Franciji in 270.000 v Nemčiji (European Commission 2017).

Lahko rečemo, da so skupne notranje meje – in tudi tiste z državami kandidatkami ali potencialnimi državami kandidatkami – vedno predstavljale preizkušnjo za resnično evropsko povezovanje in morebitne uskladitve politik, praks, izkušenj, storitev in infrastruktur. Prizadevanja za integracijo in čezmejno sodelovanje so pokazatelj resnično vzpostavljene zveze in uresničitev evropskega državljanstva na različnih področjih. V tem pogledu sta za »stare« države pretočnost in učinkovitost prometa in mobilnosti dokaz premagovanja ovir. Promet in njegova dostopnost v vseh svojih oblikah igrata tudi temeljno vlogo pri rasti in skladnem razvoju čezmejnih regij v okviru kohezijske politike, čeprav številne tehnične analize govorijo o obstoječi neučinkovitosti, nehomogenosti in pomanjkanju skupnih storitev, neuskkljenih ali nezadostnih povezavah ter o razlikah v pravnih in regulativnih sistemih.

Evropska komisija je septembra 2015 začela trimesečno javno posvetovanje o premagovanju ovir in meja. Kar zadeva promet, je analiza odzivov razkrila številna kritična vprašanja, kot so pomanjkanje enotne zakonodaje, različni sistemi za registracijo avtomobilov, pomanjkanje infrastrukture ali neustrezno vzdrževanje in posodabljanje, promet in dolg čas potovanja, zlasti za dnevne migrante. Pritožbe omenjajo med drugim nezadostno pokritost javnega potniškega prometa, ki je slabo usklajen in nepovezan ter pomanjkanje predvsem železniških povezav. Posvetovanje je pripeljalo tudi do predlogov za izboljšanje sektorja in pozvalo k večjim naložbam – javnim in zasebnim – v povezave in infrastrukturo. Institucijam pa so predlagali, naj si bolj prizadevajo za načrtovanje skupnih storitev in usklajevanje prometnih dejavnosti in sistemov (European Commission 2015).

Sama Evropska komisija v svojem sporočilu iz leta 2017 *Krepitev rasti in kohezije v obmejnih regijah EU* poudarja potrebo po »večjem in boljšem usklajevanju tehničnih in pravnih standardov ter doseganju interoperabilnosti v prometnem sektorju« (European Commission 2015). Na tem področju je poudarjen pomen izmenjave dobrih praks ter krepitve sodelovanja med različnimi upravami, zlasti ker čezmejne storitve javnega prevoza skoraj vedno načrtujejo in upravljajo akterji na različnih ravneh oblasti (lokalni, regionalni, državni).

## 2 Programi in projekti: prva ocena čezmejnega sodelovanja

Kar zadeva »evropsko teritorialno sodelovanje«, je kohezijska politika namenjena čezmejnemu sodelovanju za spodbujanje celostnega regionalnega razvoja med regijami z »morskimi in kopenskimi mejami v dveh ali več državah članicah ali med regijami, ki mejijo na vsaj eno državo članico in tretjo državo na zunanjih mejah Unije, razen tistih, ki jih zajemajo programi v okviru instrumentov zunanje financiranja Unije« (European Commission 2013).

V preteklosti so čezmejni programi Interrega vedno obravnavali promet in medsebojno povezanost ozemelj kot pomembna vprašanja. Če pa pogledamo projekte, financirane iz teh programov med leti 2000-13, opazimo, da prednostna »dostopnost«, vključno z izboljšanjem povezav, večmodalnostjo ter mobilnostjo in prevozom, predstavlja 3,06 % celote (Medeiros 2018), tj. 831 projektnih predlogov z večjim poudarkom na izboljšanju medsebojnih povezav in na tematski cilj mobilnosti in prometa, medtem ko tema multimodalnega prometa predstavlja le 0,27 % vseh projektov s 74 partnerstvi v 13 letih. Glede na tematske prednostne naloge je zato vredno primerjati 3,06 % projektov na področju »prometa« z ostalimi osmi, kjer najdemo 7.321 projektov (29,96 %) na temo sociale in kulture, 11.218 projektov (41,31 %) na temo gospodarstva in tehnologije, 3.524 (12,98 %) na temo krepitve zmogljivosti in upravnega sodelovanja ter 3.754 (13,83 %) predlogov, ki se nanašajo na okoljske, podnebne in energetske teme (Medeiros 2018).

V programskem obdobju 2014-20 je Komisija ponovno potrdila potrebo po reševanju skupnih izzivov, ki ovirajo povezanost na čezmejnih ravni in upočasnjujejo razvoj in rast. Med te izzive spadajo slaba pokritost omrežij, tranzicija propadajočih proizvodnih sektorjev, pomanjkanje komunikacije med lokalnimi in regionalnimi upravami, težave, povezane z onesnaženjem okolja, raziskave in podjetniške mreže. Kar zadeva mobilnost, so tej izzivi slaba dostopnost, pomanjkanje povezave z učinkovito prometno infrastrukturo, povezava med trgi delovne sile, mobilnost potnikov (npr. lokalni turizem), študentov in delavcev, mreženje lahko dostopnih storitev, npr. na področju zdravja. Čezmejno sodelovanje je neposredno povezano z razvojem in potencialom teh regij, saj lahko poveča njihovo privlačnost, ker vpliva na krepitev gospodarstev in pomaga v boju proti brezposelnosti in morebitni depopulaciji. Po tej logiki mora sodelovanje prispevati h krepitvi celostnega teritorialnega razvoja in zmanjšanju pomanjkanja povezav med različnimi območji. Zlasti v obdobju 2014-20 je ESRR-Evropski sklad za regionalni razvoj namenil čezmejnemu sodelovanju več kot šest milijard in pol evrov za sledeče naložbene prednostne naloge: kakovostna zaposlitev in mobilnost delavcev, socialna vključenost, izobraževanje in usposabljanje ter končno, kot smo videli, je krepitev institucionalne usposobljenosti javnih organov bistve-

nega pomena za usklajevanje sistemov in storitev.

Če povzamemo, v programskem obdobju 2014-20 je bilo podprtih 46 programov čezmejnega sodelovanja (CBC) na temo potniškega prometa v širšem smislu, izključujoč logistiko in tovorni promet (ki sta v istem obdobju zajemala nadaljnjih 40 projektov s 347 partnerji). Sem spada tudi 41 programov CBC v Evropi in 5 programov za predpristop (IPA), ki spodbujajo sodelovanje z državami kandidatkami ali potencialnimi državami kandidatkami (IPA-IPA in drugi programi čezmejnega sodelovanja v okviru evropskega sosedskega instrumenta z državami, ki niso članice EU).

Podatki, ki jih tukaj navajamo in so bili nazadnje posodobljeni 31. maja 2021, so povzeti s portala Keep.eu, ki ga je razvil Interact in nudi integrirane podatke o programih, projektih in partnerjih Interregov in Interregov - IPA CBC. Informacije in podatki na spletni strani Keep.eu se nenehno posodablajo in trenutno vključujejo približno 90 % dosedanjih projektov. Iz Keep.eu so bili zato pridobljeni podatki za sledeča področja: promet in mobilnost, izboljšanje povezav in multimodalni prevoz. Te tri kategorije vključujejo skupaj 279 projektov, kar predstavlja v povprečju šest projektnih predlogov na vsak CBC program.

Skupno število partnerjev znaša 1.244 (v povprečju 4,5 partnerja na projekt), medtem ko celotni proračun projekta znaša 805.854.868 EUR, v povprečju približno 3,8 milijona EUR na projekt in ustreza približno 12 % skupne denarne vrednosti (ESRR + nacionalno sofinanciranje) programov CBC, obravnavanih za obdobje 2014-20 [tab. 1, diagram 1].

Izboljšanje prometnih povezav« in »promet in mobilnost« sta glavni temi glede števila financiranih projektov, kot je opisano v zbirki podatkov Keep.eu, medtem ko tema multimodalnosti, kot smo videli, pred letom 2013, predstavlja bolj omejeno in obrobno območje (vredno približno 1/3 preostalih dveh tematskih prednostnih nalog glede na število predlogov).

**Tabela 1** Projekti CBC 2014–2020 in število partnerjev za temo *Mobilnost in promet*

Programi EU	Projekti	Partnerji	Celoten proračun €	Proračun na projekt €
46	279	1244	805.854.868	2.888.368
Nekateri projekti pokrivajo več tematik.				
Med temi so:				
	128	Promet in mobilnost		
	119	Izboljšanje prometnih povezav		
	45	Multimodalni prevoz		

Vir: obdelani podatki iz portala <https://keep.eu>



**Diagram 1** Število projektov na leto aktivnosti (vir: a <https://keep.eu>)



**Diagram 2** Prikaz geografske razporeditve partnerjev CBC 2014-20 za tematski cilj »mobilnost in transport« (vir: a <https://keep.eu>)

### 3 Čezmejno sodelovanje 2014-20. Nekaj evropskih izkušenj

V tem poglavju predstavljamo kratek pregled nekaterih izmed najpomembnejših projektov, s katerimi nismo želeli predstaviti izčrpen seznam (bil bi predolg), pač pa pregled, ki dokazuje potencial programa Interreg: financirati ambiciozne pobude z visokimi denarnimi vsotami o najrazličnejših izzivih (ki zajemajo vse vidike mobilnosti in prometa) na širšem ozemlju Unije.

---

**Ime projekta: eHUBS**  
**Program Interreg VB Severozahodna Evropa**

<https://www.nweurope.eu>

Cilj projekta je povečati rabo alternativnih in trajnostnih oblik mobilnosti ter zmanjšati uporabo zasebnih avtomobilov. Partnerji iz petih čezmejnih držav, ki zastopajo lokalne uprave, univerze in podjetja, si prizadevajo ustanoviti in promovirati vozlišča mobilnosti v šestih pilotnih mestih, hkrati pa zagotoviti podlago za reprodukcijo in nadgradnjo rešitev na celotno območje projekta. Skupno bo v več kot 92 vozliščih, razvitih s projektom, na voljo 2.395 lahkih električnih vozil (LEV) (npr. električni skuterji in kolesa). V vozliščih so tudi različna prevozna sredstva v bližini postajališč javnega prevoza. Okoljske koristi naj bi se pokazale v približno 1.500 kg CO<sub>2</sub> na leto manj.

---

**Ime projekta: FinEst Smart Mobility**  
**Program Interreg Central Baltic**

<http://www.finestlink.fi/en/finest-smart-mobility/>

Cilj projekta je izboljšati interakcijo različnih prevoznih sredstev na čezmejnem območju z uvajanjem alternativnih rešitev, vključevanjem rešitev IKT in razvojem boljšega celostnega načrtovanja prometa (npr. celostna prometna strategija) za Talinsko regijo do leta 2035). Izhodišče konzorcija je bil razvoj na uporabnika osredotočenih rešitev, katerih namen je zagotoviti bolj tekoč promet in trajnejše medsebojno povezovanje; povezavo med mestoma Helsinki in Talin prepotuje v enem letu več kot osem milijonov potnikov in 300.000 tovornjakov, projekt pa se osredotoča tudi na zmanjšanje negativnih zunanjih učinkov, ki jih povzročajo ta potovanja. Partnerji projekta FinEst Smart Mobility so: mesto Helsinki, mesto Talin, ITL Digital Lab, mesto Vantaa, estonska uprava za ceste in Forum Virium Helsinki LTD.

---

**Ime projekta: EMR Connect**  
**Programme Interreg Belgija – Nemčija – Nizozemska**

<https://www.interregemr.eu/projects/emr-connect-econ-en>

Cilj projekta, financiranega z več kot 2.300.000,00 EUR iz sredstev EU, je izboljšati čezmejno mobilnost v evroregiji Meuse-Ren (Nemčija, Belgija, Nizozemska), zlasti na področju javnega prevoza, ki ga od vedno otežujejo različne ovire. EMR Connect se osredotoča na usklajevanje cen, digitalizacijo in interoperabilnost sistemov za prodajo vozovnic. Drug pomemben cilj je zagotoviti celovite informacije potnikom na tem območju. Eden najbolj ambicioznih ciljev projekta je preučiti oblikovanje elektrificiranega avtobusnega omrežja z vrsto popolnoma interoperabilnih polnilnic in najemom električnih koles na meji. Partnerji na projektu načrtujejo tudi izvedbo vrste dejavnosti ozaveščanja in izmenjave znanja z organizacijo izobraževanja, delavnic in seminarjev dobrih praks.

**Ime projekta: Elektrifizierung der Hochrheinstrecke**  
**Program: Interreg Nemčija-Avstrija-Švica-Lihtenštajn**  
**(Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein)**

<https://www.interreg.org/aktuell/interreg-projekt-elektrifizierung-der-hochrheinbahn-schreitet-voran>

---

Cilj projekta je razviti dokončno in izvedbeno načrtovanje za elektrifikacijo 74-kilometrskega odseka železniškega omrežja na progi Basel-Erzingen-Schaffhausen. Na začetku projekta bodo vlaki med postajo Basle Badischer in Erzingen še naprej vozili na dizel; poleg tega pa bo elektrifikacija železniškega omrežja omogočila tudi prehod hitrih vlakov INTERREGio. Zadevni odsek je pomembno stičišče na švicarsko-nemški meji, nadgradnja odseka zgornjega Porenja pa lahko pripomore k manjši obremenitvi mejnih stičnih cest in posledično k bolj trajnostnemu cestnemu prometu. Tako kot pri drugih čezmejnih projektih bosta tudi v tem primeru raven in kakovost sodelovanja med institucijami iz različnih držav ključnega pomena za uspeh pobud. Projekt ima pomembno evropsko finančno podporo v višini 5 milijonov EUR, s skupnim proračunom več kot 10 milijonov EUR; dejavnosti se bodo končale konec leta 2022.

---

**Ime projekta: North West Region: Multimodal Transport Hub**  
**Program Interreg Združeno kraljestvo-Irska (Irska – Severna Irska – Škotska)**

<https://www.seupb.eu/iva-overview>

---

Projekt se osredotoča na oblikovanje inovativnega večpredstavnostnega stičišča, ki bi okrepil integracijo storitev čezmejnega javnega prevoza. Stičišče se nahaja na lokaciji stare postaje *Waterside Station* v Derryju, njegove storitve pa bodo podpirali in širili z vrsto promocijskih pobud in informacijskih kampanj za spodbujanje preusmeritve načina prevoza; načrtovane so integrirane storitve javnega prevoza, železniške povezave, aktivna potovalna infrastruktura. Finančna podpora EU znaša skoraj 20 milijonov EUR, skupni proračun projekta pa več kot 32 milijonov EUR.

---

**Ime projekta: MOBIMART**  
**Program Interreg Italija – Francija (Maritime)**

<http://interreg-maritime.eu/>

---

Cilj projekta MOBIMART je razviti enotno orodje za infomobilnost, namenjeno potnikom (prebivalci, turisti, dnevni migranti), ki potujejo med Sardinijo, Korziko, sredozemskim delom Francije, Toskano in Ligurijo. Informacijska platforma vključuje informacije o različnih prevoznih sredstvih (ladje, vlaki, avtobusi in tudi letalske povezave) in je namenjena zagotavljanju takojšnjih informacij uporabnikom, ne glede na upravne in državne meje ali izvajalce storitev. Izhodišče je usklajevanje informacijskih sistemov, baz podatkov in informacijskih platform.

---



---

**Ime projekta: Ferry in Neszmély-Radvaň**  
**Program Interreg Slovaška – Madžarska**

<http://www.skhu.eu>

Glavni cilj projekta je povečati možnosti čezmejnega prehajanja med Madžarsko in Slovaško z izgradnjo trajektne povezave, dostopnih cest za vkrcanje in vrsto parkirišč na obeh straneh meje. Strateški cilj je okrepiti gospodarsko in socialno povezovanje omenjenih držav ter ustvariti več zaposlitvenih in kulturnih priložnosti. Sredstva Skupnosti za pripravo območja in parkirišč ter za nakup trajekta znašajo približno 4,5 milijona EUR.

---

**Ime projekta: Fortis**  
**Program Interreg Italija – Slovenija**

<https://www.ita-slo.eu/it/fortis>

Glavni cilj Fortisa je okrepiti institucionalno sodelovanje na področju trajnostnega javnega prometa in motorizacije. Izziv, na katerem temelji projekt, je izboljšati in uskladiti zakonodajo in izvajanje prometnih storitev med Italijo in Slovenijo ter poskušati spodbuditi dialog med pristojnimi institucijami. Dva glavna stebra projekta sta izboljšanje povezav čezmejnega javnega prometa in izmenjava znanja in praks na področju zakonodaje o motornih vozilih. Cilj konzorcija je analiza pomanjkljivosti in priložnosti za izboljšavo ter vzpostavitev stalne mreže za dialog in skupno delo. Projekt se konča februarja 2022.

---

**Ime projekta: Transmobil**  
**Program Interreg Francija-Valonija – Flandrija**

<https://www.transmobil.be/fr/portail/294/index.html>

Transmobil so začeli izvajati leta 2018 in traja štiri leta; cilj projekta je povečati dostopnost javnega prevoza na čezmejnem območju, ki ga zajema referenčni program ter okrepiti povezave in storitve mobilnosti na podeželskih obmejnih območjih, zlasti glede na določene kategorije uporabnikov (mladi, starejši, socialno šibke skupine). Glavni steber projekta je mreža čezmejnih vozlišč za mobilnost in skupna platforma.

---

**Ime projekta: Cycling route around the Tatra Mountains – stage II**  
**Program: Interreg Poljska – Slovaška**

[https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/projects/Poland/tatras-mountains-cycling-route-provides-access-to-nature-and-culture](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Poland/tatras-mountains-cycling-route-provides-access-to-nature-and-culture)

To je druga faza skupnega projekta med Poljsko in Slovaško, katerega cilj je zgraditi 60 km kolesarskih stez (od načrtovanih 250 km) v Tatrah. Poleg infrastrukture projekt vključuje tudi 14 počivališč ob progi in brezplačni sistem »parkiraj in se pelji«. Partnerstvo je razvilo tudi vrsto dejavnosti vključevanja in komuniciranja namenjenih promociji območja, zlasti zato, ker je tukaj prisotnih znamenitosti s seznama Unesca. Prva faza projekta je bila financirana v prejšnjem programu in zaključena leta 2015.

---

---

**Ime projekta: ERBIDEA**  
**Program: Interreg POCTEFA**  
<http://www.poctefa.eu>

---

Projekt ERBIDEA predvideva predvsem načrtovanje kolesarske poti vzdolž osi Bayonne-San Sebastian-Pamplona. Vse dejavnosti bodo temeljile na vključevanju odločevalcev, urbanistov in občanov, s poudarkom na različnih potrebah in idejah prostorskega načrtovanja. Cilj je razviti multimodalne povezave na obmejnem območju in zagotoviti integrirane informacije, vezane na gospodarsko dejavnost in turistične destinacije. Splošni pristop projekta je spodbujati trajnostno mobilnost in prehod na druge načine prevoza, tudi za vsakodnevne vožnje.

---

#### 4 Sklepne misli

Čezmejno sodelovanje v okviru evropskega teritorialnega sodelovanja spada med najpomembnejša orodja za pomoč pri doseganju ciljev kohezijske politike. Evropski parlament leta 2016 s svojo resolucijo »O evropskem teritorialnem sodelovanju – najboljša praksa in inovativni ukrepi« in tudi sama Komisija leta 2017 s prej omenjenim sporočilom *Spodbujanje rasti in kohezije v obmejnih regijah* sta ponovno potrdila strateško vrednost finančne podpore EU projektom čezmejnega sodelovanja in pomen takih projektov za konstantno izboljševanje povezanosti in dostopnosti obmejnih območij, pri čemer je treba nenehno paziti na gospodarsko in družbeno rast ter okoljsko trajnost.

Osrednja tema razprave in delovanja institucij EU, ki jo najdemo tudi v projektih 2014-20, je potreba po oblikovanju bolj enotnih pravnih, regulativnih, tehničnih in upravnih sistemov, pri čemer je izhodišče projektov Interreg – izmenjava prakse in znanja – bistven element za boljšo integracijo. Poudarek na sodelovanju med različnimi javnimi in raziskovalnimi institucijami, med trgovinskimi združenji, med podjetji in prevoznimi podjetji na čezmejni ravni bi moral biti še naprej v središču pri programiranju čezmejnega sodelovanja, da bi olajšal procese odločanja ter združil tehnične in organizacijske rešitve.

Kot smo videli na področju prometa in mobilnosti, najboljše prakse usklajevanja in skupnega razvoja storitev in infrastrukture vplivajo na napredek vključenih predelov na vseh področjih in odpravljajo slabši položaj, kateremu botrujeta ozemeljska diskontinuiteta in trajna administrativna razdrobljenost.

Vprašanje dostopnosti in prostega gibanja sta osrednjega pomena za številne predstavljene projekte, pa tudi za razprave o prihodnjih programih financiranja. Reševanje medsektorskih vprašanj pravnega in upravnega usklajevanja ter premostitev jezikovnih ovir sta pogosto predpogoj za učinkovito sodelovanje, pa tudi za prihodnje načrtovanje javnega prevoza med obmejnimi območji. Prav tako so bistvenega pomena ključna vprašanja o multimodalnosti in o načrtovanju infrastrukture ter storitev.

Drugi vidik, ki je prisoten v skoraj vseh projektih čezmejnega sodelovanja Interreg, je prizadevanje, da se v proces identifikacije težav in opredelitve storitev ter infrastrukture vključi odločevalce in državljane. V zvezi s tem je veliko manevrskega prostora za izboljšanje odnosov in rezultatov, začeniši z dialogom med partnerji in javnimi ustanovami. Poleg prizadevanj za zmanjšanje upravnih ovir je treba vse bolj upoštevati tudi medsektorske prednostne naloge mobilnosti, npr. kakovost življenja čezmejnih delavcev, storitve Eures in programi EU za zaposlovanje in socialne inovacije.

V tem smislu je bistveno okrepiti sinergijo med programi EU in programi, ki se vzporedno razvijajo na regionalni in nacionalni ravni. Nedvomno imajo programi teritorialnega sodelovanja velik vpliv na krepitev zmogljivosti mreženja tistih, ki so vključeni v partnerstva, saj jim izboljšuje sposobnost načrtovanja in razvijanja srednje- do dolgoročnih pobud, ki so pomembne s finančnega in strateškega vidika. V tem smislu je vredno razmisliti o prihodnosti čezmejnega sodelovanja in o vlogi programov pri dopolnjevanju s programom Obzorje Evropa ali Instrumentom za povezovanje Evrope. Tako je tudi vprašanje morebitnega prihodnjega scenarija, izraženega v dokumentu Komisije *Ocena učinka*, v katerem je navedeno, da na podlagi pozitivnega učinka programov Interreg: »Čezmejni programi ne bi smeli več služiti predvsem za upravljanje in razdeljevanje sredstev, temveč bi morali imeti funkcijo organov za izmenjavo, ki bi olajšali čezmejne dejavnosti in delovali kot center za strateško načrtovanje« (European Commission 2018a).

Skratka, izid prejšnjih programov je pozitiven in je prispeval k povečanju izmenjav in sodelovanja med sosednjimi državami, saj se je intenzivno lotil izboljšanja dostopnosti in iskal bolj skladen in funkcionalen okvir upravljanja in regulacije ter si vse bolj prizadeval za skupno vodenje projektov, storitev in infrastrukture. Še vedno je treba videti, kako bodo skupna prizadevanja prispevala tudi k boljšemu načrtovanju, predvsem pa k zmanjšanju emisij in zeleni mobilnosti, izzivom, ki jih je mogoče rešiti le z učinkovitejšim skupnim ukrepanjem in tesnejšim sodelovanjem med javnimi in zasebnimi akterji zahvaljujoč usmeritvi institucij EU, Komisije in programov čezmejnega sodelovanja.

Vredno je razmisliti tudi o stopnji ozaveščenosti državljanov o pobudah EU za čezmejno sodelovanje in učinkovitosti komuniciranja institucij EU, organov upravljanja, sekretariatov in samih upravičencev. Če vzamemo eno najnovejših razpoložljivih javnomnenjskih raziskav, ki jih je Gallup International izvedel za Evropsko komisijo med februarjem in aprilom 2020 v regijah, ki jih pokrivajo programi sodelovanja Interreg, izvemo, da je manj kot četrtnina vprašanih (24 %) seznanjena z dejavnostmi čezmejnega sodelovanja, ki jih financira EU; le 9 % jih je seznanjenih specifično ali neposredno s projektom ali dejavnostjo, preostalih 15 % pa ima le splošno raven seznanjenosti.

Presenetljivo dejstvo pa je primerjava teh rezultatov s prejšnjo raziskavo iz leta 2015, saj se stopnja ozaveščenosti o dejavnostih sodelovanja Interreg v letu 2020 zniža za 7 odstotnih točk.

Na splošno je velika razlika v odzivu odvisna od države. Raven ozaveščenosti je v vzhodnoevropskih državah veliko višja, nasprotno pa je zelo nizka na severu, v Franciji ali na Cipru, kjer je na najnižji ravni. Razsežnost komuniciranja, širjenje rezultatov in postopkov kapitalizacije je nedvomno osrednji izziv za nadaljnjo krepitev evropskega sodelovanja in povezovanja.

## Bibliografija

- Christodoulou, A.; Christidis P.; Dijkstra, L.; Poelman, H.; Ackermans, L. (2019). *Road Accessibility in Border Regions*. Publications Office of the European Union.
- Ebster, M.; Schmidt, C. (2020). *Collection of Existing Cooperation Models for Cross-Border Mobility*. Summary report Co-financed by the European Union through the Alpine Region Preparatory Action Fund (ARPAF). CIPRA International.
- European Commission (2011). *Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*.
- European Commission (2015). *Overcoming Obstacles in Border Regions – Summary report on the online public consultation*.
- European Commission (2017). *Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions*. COM/2017/0534 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0534&from=EN>.
- European Commission (2018a). *Commission staff working document executive summary of the impact assessment accompanying the document proposals for a regulation of the European parliament and of the council on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund on a mechanism to resolve legal and administrative obstacles in a cross-border context on specific provisions for the European territorial cooperation goal (Interreg) supported by the European Regional Development Fund and external financing instruments*. SWD/2018/283 final – 2018/0197 (COD). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018SC0283&from=EN>.
- European Commission (2018b). *Comprehensive Analysis of the Existing Cross-Border Rail Transport Connections and Missing Links on the Internal EU Borders*. [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/information/publications/reports/2018/comprehensive-analysis-of-the-existing-cross-border-rail-transport-connections-and-missing-links-on-the-internal-eu-borders](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/reports/2018/comprehensive-analysis-of-the-existing-cross-border-rail-transport-connections-and-missing-links-on-the-internal-eu-borders).
- European Commission (2019). *Flash Eurobarometer 480: Citizens' Awareness and Perceptions of EU Regional Policy*.
- European Commission (2021). *Evaluation of the White Paper 'Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource efficient transport system'*.
- European Commission – Directorate-General for Mobility and Transport (2020). *EU Transport in figures*.

- 
- European Commission – Directorate-General for Regional and Urban Policy. (2020). *Cross-Border Cooperation in the EU*.
- European Commission; European Council (2018). *Proposal for a Regulation on a mechanism to resolve legal and administrative obstacles in a cross-border context*. Brussels, COM(2018) 373 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018PC0373&from=EN>.
- European Parliament (2016). *European Territorial Cooperation – best practices and innovative measures*. 2015/2280(INI). [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0202\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0202_EN.html).
- European Parliament (2018). *Resolution on Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions*. 2018/2054(INI).
- European Parliament; European Council (2013). *Regulation (EU) no. 1299/2013 on specific provisions for the support from the European Regional Development Fund to the European territorial cooperation goal*.
- Medeiros, E. (2018). »Should EU Cross-Border Cooperation Programmas Focus Mainly On Reducing Border Obstacles?«. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 64(3), 467-91. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.517>.
- Zillmer, S.; Hans, S.; Lüer, C.; Montán, A. (Spatial Foresight); Hsiung, C.H. (ÖIR), Le Moglie, P.; Gnetti, V. (2018). *EGTC Good Practice Booklet*. European Committee of the Regions. <http://doi.org/10.2863/342890>.

