

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

Pristop celostnega načrtovanja prometa za čezmejno načrtovanje mobilnosti

Pietro Lanzini

Univerza Ca' Foscari iz Benetk, Italija

Tom Rye

Univerza Molde (HIMOLDE), Norveška

Andrea Stocchetti

Univerza Ca' Foscari iz Benetk, Italija

Pregled vsebine 1 Uvod. – 2 Utemeljitev lokalnega čezmejnega upravljanja. – 3 Obravnavanje čezmejnih vprašanj s CPS-ji za funkcionalno urbano regijo. – 4 Prednostni ukrepi pri izvajanju čezmejnih prometnih sistemov.

1 Uvod

Promet igra ključno vlogo pri doseganju ciljev kohezije in socialno-ekonomske enakosti ozemelj EU. Zlasti čezmejna mobilnost je eden ključnih elementov takega okvira in je del širšega konteksta teritorialne kohezije.

Glede na napredek, ki so ga evropske politike dosegle pri izboljšanju kakovosti in intenzivnosti čezmejnega prometa, to poglavje predlaga razmislek o možni novi paradigmatici viziji s konceptualnimi in praktičnimi posledicami. Idealni cilj te vizije bi bil, da sprejmemo pristop celostnega načrtovanja prometa na evropskem ozemlju in vzpostavimo povezave med urbanimi in funkcionalnimi območji v skladu s potrebami, izraženimi v lokalnih realnostih, ne glede na to,



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 10.30687/978-88-6969-546-9/023

285

iz katere države prihajajo. To pomeni, da presežemo pojem čezmejne mobilnosti kot »transnacionalnega« fenomena in začnemo razmišljati o njem kot o povezovanju administrativno razdeljenih teritorialnih enot (medregionalnih). Tak cilj, ki je trenutno še oddaljen, vendar ne nedosegljiv, bi lahko na področju teritorialne integracije brez prime-re v evropski skupnosti.

2 Utemeljitev lokalnega čezmejnega upravljanja

Mobilnost in teritorialna kohezija sta temeljna dejavnika, ki omogočata, da v celoti izkoristimo prednosti vsakega ozemlja za usklajevanje razmerja med urbanizacijo in uravnoteženim gospodarskim razvojem ter za razvoj medregionalnega sodelovanja. EU že nekaj časa sledi uspešni poti razvoja teritorialne kohezije (EU COM 2008), vključno s številnimi programi financiranja v podporo medregionalnim strategijam.

Vendar pa so izkušnje s pandemijo Covida na več področjih pokazale, da lahko proces kohezije med državami Unije doživi nenadne prekinitve in da ga lahko celo postavimo pod vprašaj. V primeru prometa so se države EU še pred pandemijo Covida večkrat sklicevale na zakonik o schengenskih mejah, da bi ponovno uvedle nadzor in omejitve v mednarodnem prometu. Izkušnja s Covidom je simbolična, saj je zaradi vseh možnih ukrepov za zaježitev virusa omejevanje gibanja pomembno vprašanje, ne glede na upravne meje. Zapiranje mej med državami ima enak učinek kot zapiranje mej med regijami ali med pokrajinami, vendar se državna meja šteje za pomembnejšo ne glede na dejansko dinamiko pandemije. Predvsem to kaže, da državna meja še vedno predstavlja politično in kulturno oviro pri uresničevanju načela prostega gibanja iz 45. člena Pogodbe o delovanju Evropske unije.

V tem poglavju obravnavamo konceptualno vprašanje, ki zadeva čezmejna prometna omrežja; in sicer sisteme za načrtovanje, usklajevanje in upravljanje mednarodnega prometa (z izjemo navadnih cest, ki jih je teoretično mogoče upravljati na obeh straneh meje, ne da bi treba pri tem vključiti proces integracije). Cilji čezmejne evropske strategije zadevajo predvsem kohezijo med narodi, ki jih ločujejo jezikovne ovire, in uskladitev postopkov, tehnologij in operativnih vidikov, ki omogočajo, da je mednarodna mobilnost kar se da enostavna (ali bi morala biti) za medkrajevno mobilnost ter mobilnost med urbanih središči in funkcionalnimi območji. Ta strategija velja za povezave na dolge razdalje (npr. Koridorji TEN-T) in za lokalni promet. Prav slednji pa ima največji vpliv na lokalne socialno-ekonomske mehanizme, saj, če je usklajen in koheziven, odpira nove možnosti za dnevne migracije tako na delo kot za prosti čas ter na tak način ustvari veliko pogostejšo in intenzivnejšo dostopnost do sosednjih držav kot infrastruktura za dolge razdalje.

V dolgem evropskem integracijskem procesu je bil v tem smislu dosežen pomemben napredek (Noferini in sod. 2020). Trenutno je stanje čezmejnega prometa v EU zelo raznoliko, z območji, na katerih je integracija skoraj popolna (na primer na nemško-nizozemski meji v okolici Aachena in Maastrichta) in z območji, kjer še vedno obstajajo velike ovire pri tem procesu. Te ovire lahko izvirajo predvsem iz težav usklajevanja, ki so vezane na upravljanje, jezik, načrtovanje, takse in dokumente. V nekaterih primerih so lahko ovire tudi tehnološkega značaja, na primer pri železnicah, ki uporabljajo različne tehnološke standarde. Na splošno pa različne izkušnje skozi čas kažejo, da je glavni razlog za zapletenost ravno opredelitev sistema upravljanja in z njim povezanih mehanizmov usklajevanja ter načrtovanja.

Hkrati je za rešitev teh težav ključna opredelitev jasne strateške vizije, kar dokazujejo zgledno urejena območja, kot je na primer prometni sistem na prej omenjenem funkcionalnem območju Aachena in Maastrichta, ali med Švedsko in Dansko ali pa med Trstom in Ljubljano z železniško povezavo, vzpostavljeno v okviru projekta CROSSMOBY.

Morda se zdi na prvi pogled protislovno, da dokument, ki določa vizijo EU za prihodnost prometa (EU COM 2011), ne posveča posebne pozornosti usklajevanju čezmejne mobilnosti in prometa. Po drugi strani pa je ta tema močno prisotna v makroregionalnih strategijah, za katere je značilno, da obravnavajo skupne izzive, povezane s posebnimi geografskimi območji. Dejansko so regionalne značilnosti (gospodarske, socialno-demografske, upravne, kulturne itd.) glavne spremenljivke, ki jih je treba upoštevati pri načrtovanju teritorialnega prometa. Načelo lokalno prilagojenih transportnih sistemov je tudi osnova na kateri temeljijo CPS-ji.

Po našem mnenju bi gledanje na izziv čezmejnega prometa kot na problem mednarodnih povezav predstavljalo tveganje, da se sprejme stališče, ki je v bistvu v neskladju s trenutno veljavnim referenčnim okvirjem za prehod na trajnostno mobilnost, to je pristop CPS. Če to povzamemo z drugimi besedami, gre za tipično kulturno razliko, ki gre proti procesu ukinjanja mej (Ulrich 2016). Namesto tega je prava smer, v katero gre razmišljati o čezmejni realnosti kot o posebni resničnosti, za katero so značilne različne upravne meje, ne glede na državo ozemlja (Dörny, Decoville 2016). Seveda to ne odpravlja ovir in ne odvzame kompleksnosti problematike prometne integracije. Lahko pa bi špekulirali, da bo lažje povezati v en sam sistem tista ozemlja, ki imajo skupne tehnološke standarde ter jezikovne in kulturne okvire. Na podlagi javnega posvetovanja GD REGIO o dolgoročnih »ovirah z mejami« pri čezmejni mobilnosti so na drugem mestu socialne/kulturne ovire (takoj po institucionalnih/upravnih), sledijo pa ovire, vezane na dostopnost ter na gospodarski in tehnološki vidik (EC 2016).

Če naj mobilnost služi skupnosti (npr. državljanom, dnevnim migrantom itd.), velja, da bodo bolj podobne potrebe in vzorci uporabnikov omogočali lažje načrtovanje in uvajanje enotnega prometnega

sistema, ki bo v takem primeru prikrojen pričakovanjem točno določene ciljne skupine. Čeprav je jezik najbolj očitna razlika, ga lahko obravnavamo le kot vrh ledene gore veliko večjega števila razlik. Na primer, ko govorimo o železniškem sistemu, ki povezuje ozemlja, kjer se kolesa uporabljajo v različni meri, se lahko znajdemo pred dilemo, ko se odločamo o količini prostora na vlakih, namenjeni skladiščenju koles, ki bi ga lahko namesto tega uporabili za hrambo prtljage, za jedilni vagon itd. Glede na ustaljeno prakso čezmejne mobilnosti bi se o tem, koliko prostora nameniti kolesom (da ostanemo pri našem primeru), odločali na podlagi neke vrste povprečja, ki ga določita obe državi. Če pa bi isto vprašanje obravnavali za regionalni in ne mednarodni vlak, bi se lokalne oblasti verjetno odločile na podlagi logike razvoja trajnostne mobilnosti in načrta, ki vključuje kolesarske steze, razvoj mobilnosti itd. Če na kratko povzamemo, odločili bi se na podlagi celostne prometne strategije. V tem vidimo priložnost za mentalni premik k novi viziji in novemu strateškemu cilju, to je: s potrebnimi prilagoditvami vključiti čezmejni promet v metodologijo pristopa celostnega prometnega načrtovanja.

Doslej so politike EU na različne načine omejevale ne le uporabo, ampak tudi sam princip izvajanja pristopa celostnega prometnega načrtovanja za urbana in funkcionalna območja. Če pa pogledamo koristi, ki jih je CPS v praksi prinesla državljanom skozi čas, se vprašamo, kaj preprečuje uporabo pridobljenih izkušenj, orodij in smernic takega pristopa v širšem kontekstu.

Seveda se zavedamo, da je kontekst odločanja, ki vključuje dve različni državi, tak, da ne moremo takoj razmišljati o tako obširnih in zapletenih procesih, kot jih vključuje razvoj CPS-jev. Tako kot se živčni sistem postopoma od hrbtenjače cepi vse do perifernih živcev, bi moral proces mednarodnega povezovanja slediti podobnemu načelu, začenši z omrežji na dolge razdalje in postopoma krepiti lokalna vozlišča in periferna omrežja. Na evropskih območjih, kjer že prihaja do mednarodne integracije, bi bil ta proces logična nadgradnja že obstoječega stanja. Na drugih območjih, kjer razlike ostajajo, bi bilo treba poseči po bolj ambicioznem načrtovanju, ki pa je do neke mere že poznano in lahko temelji na bogatih izkušnjah celostnega načrtovanja prometa iz preteklosti.

Takšen strateški cilj je časovno oddaljen in ga je težko doseči, vendar je možno, da že njegov obstoj neposredno vpliva na posebne cilje, razvojne programe in sprejetje najboljših praks. Pravzaprav bi bilo treba začeti z uvajanjem vizije, miselnosti. Če drži, da je vsak kulturni preskok rezultat idejne osnove, bi bil miselni korak v to smer predpogoj, da unovčimo čezmejno bogato znanje, ki smo ga razvili v okviru izvajanja in usklajevanja celostnega prometnega načrtovanja in pri tem še najbolj znanje o organizaciji upravljanja kompleksnih sistemov.

To poglavje izhaja iz takega razmišljanja in jedrnato analizira nekatere ključne točke, ki jih je treba upoštevati, da se začne dialog na

to temo. Obravnavajo se zlasti naslednje točke: a) kateri bi bili najbolj kritični vidiki in/ali glavne ovire, ki jih čezmejni kontekst predstavlja za sprejetje pristopa CPS? b) Kateri ukrepi bi imeli v tem procesu prednost?

3 Obravnavanje čezmejnih vprašanj s CPS-ji za funkcionalno urbano regijo

Po našem mnenju je prenos pristopa celostnega prometnega načrtovanja na čezmejno raven približno tako, kot če bi presegli pojem »čezmejnega« in ga izenačili z medregionalnim, ki vključuje usklajevanje prometa znotraj različnih upravnih meja, ne glede na državo. Seveda te besede pomenijo proces prilagajanja številnih postopkov, ki so, čeprav so bili na terenu že uspešno preizkušeni, nastali v okolju z zelo različnimi cilji od tistih o čezmejni mobilnosti. Izziv je rešiti ključne zaplete, ne da bi pri tem izkrivili metodo celostnega prometnega načrtovanja, pri čemer je treba posebno pozornost nameniti participativni naravi procesa načrtovanja.

Smernice CPS predvidevajo proces v štirih fazah, z mejniki v presledkih, vsak razdeljen na korake in vsak korak na aktivnosti **[tab. 1]**.

Tabela 1 Aktivnosti postopka celostnega prometnega načrtovanja v skladu s smernicami Eltis

Faza 1 Priprava in analiza
Korak 1: Ureditev pogojev za delo
Aktivnost 1.1: Ovrednotiti zmogljivosti in sredstva
Aktivnost 1.2: Sestaviti medresorsko skupino
Aktivnost 1.3: Zagotoviti politično in institucionalno odgovornost
Aktivnost 1.4: Načrtovati vključevanje ključnih deležnikov in uporabnikov
Korak 2: Določitev okvira načrtovanja
Aktivnost 2.1: Določiti potrebe pri načrtovanju in opredeliti geografsko področje uporabe
Aktivnost 2.2: Povezati z drugimi procesi načrtovanja
Aktivnost 2.3: Določiti časovnico in akcijski načrt
Aktivnost 2.4: Razmisliti o pridobivanju zunanje podpore
Korak 3: Analiza stanja mobilnosti
Aktivnost 3.1: Opredeliti vire informacij in sodelovanje z lastniki baz podatkov
Aktivnost 3.2: Analizirati probleme in priložnosti (vseh načinov prevoza)

Faza 2 Razvoj strategije

Korak 4: Skupno oblikovanje in vrednotenje scenarijev
Aktivnost 4.1: Oblikovati scenarije o različnih prihodnih stanjih
Aktivnost 4.2: Razpravljati o scenarijih z uporabniki in ključnimi deležniki

Korak 5: Razvoj vizije in ciljev s ključnimi deležniki
Aktivnost 5.1: Ustvariti skupno vizijo z uporabniki in ključnimi deležniki
Aktivnost 5.2: Določiti cilje za ključne težave in vse načine prevoza

Korak 6: Določitev kazalnikov in ožjih ciljev
Aktivnost 6.1: Prepoznati kazalnike za vse cilje
Aktivnost 6.2: Določiti merljive ožje cilje

Faza 3 Izbira ukrepov

Korak 7: Izbor svežnjev ukrepov s ključnimi deležniki
Aktivnost 7.1: Določiti in ovrednotiti dolg seznam ukrepov s ključnimi deležniki
Aktivnost 7.2: Definirati celostni sveženj ukrepov
Aktivnost 7.3: Načrtovati ukrepe, spremljanje in vrednotenje

Korak 8: Soglašanje z ukrepi in odgovornostmi
Aktivnost 8.1: Opisati vse aktivnosti
Aktivnost 8.2: Določiti vire financiranja in oceniti finančne zmožljivosti
Aktivnost 8.3: Soglašati s prioritetami, odgovornostjo in časovnim okvirjem
Aktivnost 8.4: Zagotoviti širšo politično in javno podporo

Korak 9: Priprava na sprejetje in financiranje
Aktivnost 9.1: Pripraviti finančni načrt in sprejeti dogovor o delitvi stroškov
Aktivnost 9.2: Dokončati in zagotoviti kakovost dokumenta »celostne prometne strategije«

Faza 4 Izvajanje in spremljanje

Korak 10: Upravljanje izvajanja
Aktivnost 10.1: Uskladiti aktivnosti izvajanja
Aktivnost 10.2: Nabaviti blago in storitve

Korak 11: Spremljanje, prilagajanje in komunikacija
Aktivnost 11.1: Spremljati napredek in prilagajanje
Aktivnost 11.2: Informirati in vključiti uporabnike in ključne deležnike

Korak 12: Pregled in pridobljeno znanje
Aktivnost 12.1: Analizirati uspehe in neuspehe
Aktivnost 12.2: Deliti rezultate in pridobljeno znanje
Aktivnost 12.3: Razmisliti o novih izzivih in rešitvah

Vir: Rupprecht Consult 2019

Postopek, ki ga povzemamo v tabeli 1, skupaj s smernicami, je ključna opora pri širjenju principa trajnostne mobilnosti v Evropi. Seveda je povsem pričakovano, da ga bomo morali prilagajati in preoblikovati, saj bo le tako združljiv z omejitvami in priložnostmi, ki jih predstavlja cilj, da državne meje ne bi vplivale na mobilnost.

Večina aktivnosti v tabeli 1, predvidenih v fazah načrtovanja CPS, se že izvaja tudi v prometnih projektih v okviru programov mednarodnega sodelovanja. Nekatere od teh dejavnosti pa lahko predstavljajo težave, če se izvajajo v mednarodnem kontekstu. Ti izzivi so v nekem smislu »izstopajoči« problemi vseh CPS, ki poskušajo načrtovati in izvajati ukrepe čez upravne meje za »funkcionalno regijo«, kot je na primer metropolitansko območje Ljubljane. Ko načrtujemo iz tega razloga, obstajajo trdni intuitivni in intelektualni argumenti, ki temeljijo predvsem na predpostavki, da se potovanja ne ustavijo na upravnih mejah in da morajo različne občine usklajevati medsebojne povezave, da bi dosegli cilje CPS na tak način, kot so urejene povezave znotraj občin. Pri vključevanju načrtovanja CPS v regiji, zlasti v mednarodni regiji, pa je treba upoštevati naslednje:

- Pri mnogih fazah načrtovanja CPS ravno čezmejna narava sodelovanja otežuje delo samo zaradi večjega števila ljudi, oddelkov in mnenj, ki jih je treba upoštevati, na primer pri združevanju podatkov, ali pri razvijanju skupne vizije mobilnosti v čezmejni regiji. To je problem takega obsega, da vpliva na načrtovanje CPS že znotraj države same in se še poveča, če ta proces poteka čez mejo.
- Primer zgoraj omenjene splošne težave je mogoče videti posebej v 1. fazi postopka. V idealnih pogojih bi bilo treba ustvariti skupno delovno strukturo za sodelovanje, tako da bi obstajala le ena organizacija, ki bi si prizadevala izdelati in izvesti CPS. To je znotraj ene države izziv, glede na razdrobljenost pristojnosti za različne vidike prometnega načrtovanja na različnih ravneh in znotraj njih, vendar pa to postane na mednarodni ravni dvakrat težje, saj meja pomnoži število različnih akterjev z dvema (in v mnogih takih primerih seveda pomanjkanje skupnega jezika predstavlja dodatno oviro za sodelovanje).
- Okvirni pogoji se lahko čezmejno zelo razlikujejo. Na primer, podlage za financiranje lokalnega prometa v Sloveniji in na Hrvaškem se močno razlikujejo z vidika vloge nacionalne vlade pri zagotavljanju sredstev, čeprav sta sosedi in sta bili v preteklosti del iste države. To je značilno tudi za zahtevnost izziva, ki ga predstavlja mednarodno sodelovanje v 2. fazi postopka načrtovanja CPS.
- Čezmejne politične in kulturne razlike - na primer ravni okoljske ozaveščenosti (Szagun, Pavlov 1995) - so različne. Zato je lahko razvoj skupne vizije načrtovanja CPS izredno zahteven, tudi če je politika upravljanja v čezmejni regiji na splošno usklajena.
- Zadnja pomembna ovira se nanaša na financiranje in nato usklajevanje izvajanja čezmejnih ukrepov (na primer čezmejna kole-

sarska pot) ali ukrepov na obeh straneh meje, ki se medsebojno dopolnjujejo (na primer ukrepi za upravljanje parkiranja). Viri financiranja, ki so na voljo za ukrepe, so lahko v vsaki državi različni, kot je navedeno zgoraj (zaradi česar je zbiranje sredstev v eni državi v primerjavi z drugo bolj zahtevno); četudi so ravni financiranja podobne, pa je lahko njihov časovni okvir drugačen. Podobno lahko razlike v postopkih načrtovanja (na primer zahteve za javno posvetovanje ali okoljsko presojo) pomenijo, da se ukrep na eni strani meje izvede hitreje kot na drugi strani. Nenazadnje pa lahko različni standardi načrtovanja onemogočijo izvajanje ukrepa po skladnem standardu v obeh državah.

Ti izzivi niso nepremostljivi, kar dokazujejo primeri čezmejnega načrtovanja CPS, predstavljeni v tem poglavju. Vendar pa potrebujejo več časa za razvoj čezmejnih delovnih odnosov na lokalni in nacionalni ravni, da bi izboljšali zaupanje in sodelovanje ter na koncu tudi bolje uskladili okvirne standarde. Ta dodatna prizadevanja, potrebna pri čezmejnem načrtovanju CPS, je treba poudariti v nadaljnji reviziji smernic načrtovanja celostne prometne strategije.

4 Prednostni ukrepi pri izvajanju čezmejnih prometnih sistemov

Eden od vidikov, ki je tesno povezan s preходом na nov kulturni pristop čezmejnne mobilnosti, zadeva prednost ukrepov pri izvajanju prometnih sistemov. Na splošno je raznolikost čezmejnih stvarnosti široka in interakcije v različnih vzorcih čezmejnih odnosov imajo posebne dejavnike kompleksnosti (Wróblewski 2020). Glavna ovira pri prometnem povezovanju pa je potreba po enotnem upravljanju v kontekstu, za katerega je značilna bistveno izrazitejša ozemeljska suverenost kot je običajno prisotna v posamezni državi. Z drugimi besedami (in samo z izjemo cest) povezovanje prometnih omrežij. Ta faktor kompleksnosti posledično vpliva na druge faktorje, ki bi jih bilo lažje rešiti, saj so vezani na izvedbeni del.

Na splošno lahko glavne ukrepe za povezovanje prometa povzame mo na naslednji način: a) opredelitev skupnega naložbenega programa in dodelitev sredstev sodelujočim državam; b) ustanovitev enega ali več večnacionalnih organov za načrtovanje s pripadajočo dodelitvijo pristojnosti; c) izvajanje (nezavezujočega, svetovalnega) regionalnega prostorskega načrta in vključevanje zainteresiranih akterjev; d) izvajanje podporne infrastrukture s skupnimi standardi; e) izgradnja trajnih povezovalnih omrežij; f) sprejetje skupnih orodij za načrtovanje ponudnikov prevozov, ki delujejo v regiji; g) razvoj skupne komunikacije z uvedbo skupnih, večjezičnih napisov in informacijskih sistemov; h) uporaba urnikov, enotnih vozovnic in usklajenih cen.

Zgornje zaporedje odraža tudi tipičen proces, ki se izvaja v programih medregionalnega sodelovanja in se v idealnem primeru nanaša na katero koli vrsto sistema mobilnosti, pa naj gre za železnice, avtobusne linije, kolesarske steze, souporabo koles itd. Institucionalno povezovanje v sosledju »organizacija čezmejnega sodelovanja in povezovanje akterjev« je predhodnik in predpogoj za funkcionalno povezovanje (čezmejne interakcije so vsota dejanj vsakega čezmejnega posameznika; Decoville, Durand 2016, 1828-9). Pristop od zgoraj navzdol v zgornjem zaporedju narekuje potreba po dogovarjanju o ukrepih med različnimi ozemeljsko samostojnimi upravami. Vendar bi bili na tak način sprejeti ukrepi z različno kompleksnostjo usklajevanja in/ali večjo intenzivnostjo naložb, ne glede na trud, ki ga potrebujejo. To je prikazano v diagramu 1; miselni vzorec, ki razvršča različne (idealne) korake zgoraj opisanega procesa integracije glede na kompleksnost usklajevanja in intenzivnostjo naložb (Stocchetti 2012).

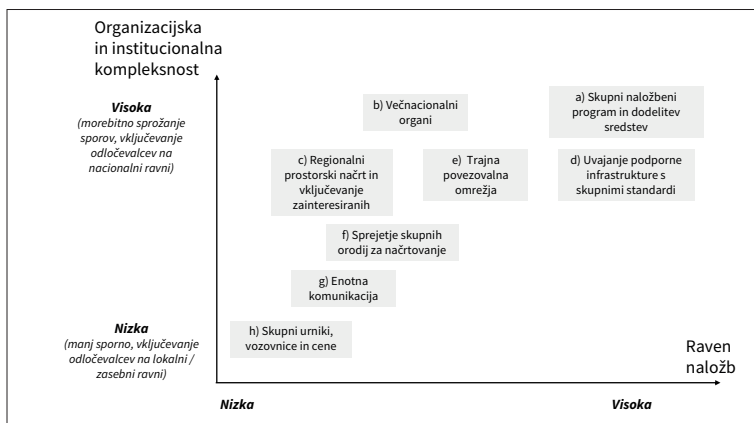


Diagram 1 Kompleksnost usklajevanja čezmejnega prometa z vidika organizacijske in finančne strukture

Za ukrepi, ki so navedeni bliže presečišča osi je značilen (razmeroma) nizek naložbeni in usklajevalni napor, zato bi bilo najprimernejše, da se izvedejo pred tistimi v zgornjem desnem kotu. Slednji se pri načrtovanju čezmejnega prometa štejejo za predpogoje prvih. Izziv nato prehaja s pristopa od zgoraj navzdol k pristopu od spodaj navzgor, pri čemer izkoristimo lokalne interese, odnose in posebnosti ter ustvarjamo lokalne priložnosti z razvojem atraktorjev, ki lahko spodbujajo spontano čezmejno mobilnost (npr. na primer turistične znamenitosti, zaposlitev, poslovanje in možnosti usposabljanja/izobraževanja). Seveda ne gre za zamenjavo ali obvoz višje institucionalne ravni. Namesto tega pospešimo proces z izkoriščanjem lokalnih priložnosti in aktiviranjem tistih ukrepov, ki zahtevajo najmanj skupnih naporov, in tako spodbuja-

mo državljanke, da prehajajo skozi mejo. Vse to v prepričanju, da je pripravljenost državljanov za čezmejno prehajanje temeljna predpostavka, ki omogoča teritorialno kohezijo, hkrati pa tudi dejavnik, ki olajša institucionalne procese. To je pravzaprav tisto, kar izhaja iz izkušenj projekta CROSSMOBY, ki nas je naučil, da so lokalne oblasti zaznale potrebo po lokalni čezmejni mobilnosti pred nacionalnimi oblastmi.

Bibliografija

- Decoville, A.; Durand, F. (2016). »Building a Cross-Border Territorial Strategy Between Four Countries: Wishful Thinking?«. *European Planning Studies*, 24(10), 1825-43.
- Dörry, S.; Decoville, A. (2016). »Governance and Transportation Policy Networks in the Cross-Border Metropolitan Region of Luxembourg: A Social Network Analysis«. *European Urban and Regional Studies*, 23(1), 69-85.
- EC (2016). *Overcoming obstacles in border regions, Summary Report on the online public consultation 21 September - 21 December 2015*. Brussels: Directorate General for Regional and Urban Policy, European Commission.
- EU COM (2008). *Green Paper on Territorial Cohesion Turning Territorial Diversity into Strength*. Brussels, 6.10.2008 COM(2008) 616 final. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0616:FIN:EN:PDF>.
- EU COM (2011). *White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System*. Brussels, 28.3.2011, COM(2011) 144 final. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>.
- López, E.; Monzón, A.; Ortega, E.; Mancebo Quintana, S. (2009). »Assessment of Cross-Border Spillover Effects of National Transport Infrastructure Plans: An Accessibility Approach«. *Transport Reviews*, 29(4), 515-36. <https://doi.org/10.1080/01441640802627974>.
- Noferini, A.; Berzi, M.; Camonita, F.; Durà, A. (2020). »Cross-Border Cooperation in the EU: Euroregions amid Multilevel Governance and Re-Territorialization«. *European Planning Studies*, 28(1), 35-56. <https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1623973>.
- Rupprecht Consult (ed.) (2019). *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. 2nd ed. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf.
- Stocchetti, A. (2012). »The Sustainable Firm: From Principles to Practice«. *International Journal of Business and Management*, 7(21), 34-47. <https://doi.org/10.5539/ijbm.v7n21p34>.
- Ulrich, P. (2016). »Participatory Governance in the Europe of the (Cross-Border) Regions«. *L'Europe en Formation*, 1, 156-79. <https://doi.org/10.3917/eufor.379.0156>.
- Szagun, G.; Pavlov, V.I. (1995). »Environmental Awareness: A Comparative Study of German and Russian Adolescents«. *Youth & Society*, 27(1), 93-112. <https://doi.org/10.1177%2F0044118X95027001006>.
- Wróblewski, Ł. (2020). »Rethinking Cross-Border Integration. A Step to Further Discussion«. *Border and Regional Studies*, 8(3), 111-35. <https://czasopisma.uni.opole.pl/index.php/p/article/view/2129>.