

Načrtovanje mestne mobilnosti v čezmejni razsežnosti

Pier Paolo Pentucci

Univerza Ca' Foscari iz Benetk, Italija

Pregled vsebine 1 Uvod. – 2 Čezmejno vprašanje in fizična dostopnost notranjih meja na evropski ravni. – 3 Ozemlje in promet na italijansko-slovenski meji: ozadje in razvoj dinamike čezmejnega sodelovanja. – 4 Splošni okvir in metodologija študije primera. – 5 Rezultati ankete in iztočnice za razpravo. – 6 Zaključek.

1 Uvod

Namen tega poglavja je analiza in kontekstualizacija teme mestne mobilnosti z vidika čezmejnosti, začeniši z raziskavo v 25 občinah avtonomne dežele Furlanije-Juljske krajine, ki mejijo s Slovenijo. Raziskovalna vprašanja, na katerih temelji ta raziskava, lahko povzamemo na sledeč način: Kaj se dogaja na lokalni ravni v obmejnih občinah glede načrtovanja in upravljanja prometa in mobilnosti? Katere strategije, posebni ukrepi, politike mestnega prometa, ki temeljijo na načelih trajnostne mobilnosti, se izvajajo v teh čezmejnih kontekstih? Kateri so glavni učinki čezmejne razsežnosti na mobilnost/promet v mestih, na lokalni javni prevoz in na potrebe lokalnih skupnosti v zvezi s prevozom na delo?

Tu predstavljena študija primera je del večjega projekta čezmejnega sodelovanja (CBC) na področju prometa, ki ga financira EU. Za boljše umestitev študije v splošni kontekst je pred predstavitvijo rezultatov podan pregled čezmejnega prometnega okvira in politik teritorialne kohezije v Evropi.

2 Čezmejno vprašanje in fizična dostopnost notranjih meja na evropski ravni

Pobuda za izvedbo ankete in poglobljene študije, ki jo je julija 2015 sprožila Evropska komisija (DG Regio) s pregledom (pobuda CBR) ovir, ki jih je treba premagati na čezmejni ravni, je dosegla vrhunec s sporočilom ES 20. septembra 2017 (EC 2017a). V tem sporočilu piše, da je taka študija koristno orodje za oceno dejanskega stanja na notranjih mejah EU med državami članicami (DČ). Sestavljena je iz obsežne raziskave o splošnem stanju na evropskih obmejnih ozemljih in o stopnjah vzajemnega sodelovanja. Pobuda CBR razkriva nekatere ključne elemente, ki so zanimivi za našo raziskovalno perspektivo. Na podlagi podatkov, pridobljenih iz celotnega vzorca respondentov, so bili v raziskavo vključeni prebivalci in podjetja s sedežem na obmejnih območjih (84 % posameznikov) ter čezmejne lokalne oblasti (občine, dežele, regije - 8 od 10 javnih organov). Pogostost prečkanja meje posameznikov kaže na visoko stopnjo stalne interakcije med obema stranema meje. Končno CBR poudarja pomanjkanje/neustreznost »fizične dostopnosti« kot eno glavnih ovir, ki še niso odpravljene, da bi zagotovili ustrezno mobilnost in čezmejno interakcijo. Na račun »fizične« ovire, povezane z mobilnostjo in manjkajočimi prometnimi povezavami, je prišlo na dan več potrebnih posegov različne narave: zastarelost infrastrukture, pomanjkanje integracije med sistemi javnega prevoza, pomanjkanje in/ali nizka frekvenca povezav (zlasti železnice), neskladje med nacionalnimi/regionalnimi/lokalnimi pravili in standardi ter previsoki potni stroški in predolgi časi potovanja za dnevne migrante. Treba je opozoriti, da te vrste težav niso vplivale le na glavna železniška in cestna omrežja, ki povezujejo velika obmejna mesta, ampak tudi na obrobna prometna omrežja in manjše mejne prehode. Lokalni sistemi javnega prevoza pogosto ponujajo storitve le do meje, kar ustvari resnične »manjkajoče povezave«. Lokalni prometni sistem in načrtovanje mobilnosti v mestih se pogosto zdita najšibkejši člen, vir vsakodnevnih težav tako za prebivalce kot za vozače in povečuje odvisnost od avtomobilov, zlasti na podeželju in na obrobni območjih. Neustreznost čezmejnih prometnih sistemov je na evropski ravni opredeljena kot »večdimenzionalen« izziv in ne vključuje le »fizičnih« vprašanj dostopnosti, temveč tudi pravno in upravno ter zakonodajno in politično usklajevanje, ki ga bo treba pospešiti za boljše čezmejno sodelovanje in teritorialno kohezijo (EC DG Regio 2016b). Evropska komisija je leta 2017, na podlagi ugotovitev CBR in poročil o analizah, opredelila načine in nize ukrepov za zmanjšanje »zapletenosti, dolžine/trajanja in stroškov« fizičnih čezmejnih interakcij ter spodbudila boljše uskladitev čezmejnih prometnih storitev. Obstoječe ovire in prepreke izhajajo iz pravnih in upravnih neskladnosti med državami članicami, še dodatno pa so jih utrdili postopki in navade, ki jih predolgo nihče ni prevetрил. To

vrsto omejitev bi bilo treba odpraviti s povezovanjem sosednjih obmejnih območij in z izboljšanjem razmer na lokalni ravni, kjer negativni učinki in pogostost težav pomembno vplivajo na kakovost bivanja posameznikov in lokalnih skupnosti. Na primer: železniške povezave med manjšimi kraji na notranjih mejah EU bodisi manjkajo, niso v uporabi ali pa so neustrezne. Celotno omrežje javnega prevoza je treba posodobiti na tehnološki in multimodalni ravni, ne le v regionalnem merilu, ampak tudi v konkretnih povezavah med obmejnimi somestji. Zlasti izvajanje info-mobilnosti in skupnih vozovnic prek usklajenega načina in podatkov o skupnem prevozu bi se izkazalo za zelo koristno (EC 2017b). Evropska komisija je zato zaključila to obsežno in poglobljeno raziskavo o stanju obmejnih ozemelj z vzpostavitvijo nabora 10 intervencijskih ukrepov za premagovanje (ali vsaj blažitev) trajnih ovir in preprek ter načrtovanjem vzpostavitve »mejnih kontaktnih točk« (BFP), da se olajša postopek. Ukrep 7 (eden od 10 načrtovanih ukrepov), katerega cilj je »olajšati čezmejno dostopnost«, poudarja, kako bi morale storitve javnega prevoza zagotoviti integracijo med obmejnimi območji in trajnost povezav. Na podlagi odličnih rezultatov, doseženih pri TEN-T, bi se morala mejna strategija osredotočiti tudi na dve ključni prednostni nalogi: 1) usklajevanje tehničnih in zakonodajnih standardov; 2) doseganje interoperabilnosti v prometnem sistemu. Zato so pobude ES vključene v dveh glavnih ukrepih: 1) študija ES o manjkajočih železniških povezavah na notranjih mejah; 2) zagotovitev močne spodbude državam članicam, regijam in občinam pri skrbi za integrirane storitve javnega prevoza s podporo BFP (EC 2017a). Pred CBR 2015-2017 je bilo vprašanje čezmejnih ozemelj in čezmejne dostopnosti upoštevano zaradi nekaterih posebnih značilnosti: če so po eni strani programi čezmejnega sodelovanja od začetka prve pobude Skupnosti Interreg (1989-1993) menili, da je pametno ukrepati na notranjih mejah in prometnih povezavah (Medeiros 2018), pa so po drugi strani menili, da je proces evropskega povezovanja od devetdesetih let prejšnjega stoletja spodbujal teoretične in empirične raziskave o splošni analizi vpliva držav in nacionalnih meja v Evropski uniji, zlasti za preiskavo čezmejne dostopnosti v smislu infrastrukturnih ovir, vzorcev dejanske interakcije in stroškov prevoza (Van Houtum 2000). Poleg tega so se sredi devetdesetih let pojavila prva nasprotja: močan zagon za razvoj mednarodnih železniških prog na dolge razdalje na ozemlju EU je bil v nasprotju z upadanjem prometne infrastrukture na regionalni čezmejni ravni, kjer so zaradi trajnosti okolja spodbujali oblike kolektivnega prevoza (De Boer 1996). Med letoma 1992 in 1996 je Evropska unija začela izvajati in opredelila vrsto obsežnih infrastrukturnih projektov, znanih kot TEN-T (vseevropska prometna omrežja), kot prednostno nalogo, ki je bistvena za notranji trg ter gospodarsko in socialno kohezijo. Ti projekti so pokrivali potrebe po čezmejni povezljivosti (npr. stalna povezava Øresund, železniška proga Betuwe,

projekt PBKAL) (EC 2007), vendar njihova velikost in cilji ne predstavljajo nujno prednosti na regionalni in lokalni ravni. Pravzaprav so potencialne gospodarske, socialne in razvojne koristi na splošno odvisne tudi od stopnje povezljivosti/povezav, ki jih velika prometna omrežja vzpostavijo z regionalnimi in od ocene njihovega splošnega vpliva na različne dele ozemlja. Če pogledamo z gospodarskega vidika, ugotovimo, da obstaja obsežna literatura, ki se ukvarja z obratnim sorazmerjem med izboljšanjem prometne infrastrukture (velikega obsega) in homogenim razvojem regij, ki jih taki projekti vključujejo (Crescenzi, Rodríguez-Pose 2012), hkrati pa se potrjuje učinkovitost »celostnega pristopa« pri načrtovanju in vrednotenju učinkov velikih infrastrukturnih omrežij TEN-T.

Ocena dejanskih (neposrednih in posrednih) vplivov na čezmejno razsežnost in prispevka k strateškim ciljem evropskih prometnih politik vključuje tudi najbolj obrobna območja, vplive na okolje in sinergije, ki se razvijejo v povezovanju med različnimi prometnimi sistemi za interoperabilnost čezmejnih storitev. Poleg tega ta pristop združuje oceno družbenih stroškov in koristi, povezanih s prometom: dostopnost, zaposlovanje, kakovost življenja (van Exel in sod. 2002).

Čeprav se pozornost za regionalne povezave in čezmejno dostopnost v EU povečuje, pa najpomembnejši strateški dokumenti Evropske komisije - Bela knjiga iz leta 2001 in naslednja iz leta 2011 - teh vprašanj ne uvrščajo med prednostne naloge, omenjeni so le v nekem sekundarnem delu in na razdrobljen in nepovezan način. Politični načrti še ne kažejo posebnega razumevanja, ki bi se kazalo v podrobnejši preučitvi položaja obmejnih območij, njihove fizične prepustnosti, zlasti z vidika načrtovanja na več ravneh. Obmejna urbana območja, heterogenost regionalnih ozemelj in s tem povezane družbene, okoljske in gospodarske potrebe lokalnih skupnosti ne bi smele biti v podrejenem položaju v primerjavi s strateškimi povezavami in povezavami na dolge razdalje. Končni cilj je zmanjšati razlike in povečati dostopnost med osrednjimi območji ter obrobni in podeželskimi območji; hkrati pa okrepiti teritorialno in socialno kohezijo Evropske unije z »mobilnostjo za vse«. Kot ugotavljata Vulević in Knežević:

Dejstvo je, da je ukrepov za dostopnost v obmejnih regijah v vseh evropskih državah precej manj kot v notranjosti. To je mogoče razložiti z dvema dejavnikoma: število mest v obmejnih regijah je običajno nižje kot v notranjosti države, dostopnost v obmejnih regijah pa je manjša zaradi manjše pokritosti prometne infrastrukture na teh območjih. Drugo pomembno dejstvo je nizka dostopnost do obrobni delov Evrope, zlasti v vzhodnih regijah. (2017, 168)

S tem se bodo ukvarjale evropske makroregionalne strategije, ki so se začele izvajati med letoma 2009 in 2016 in jih financirajo s sredstvi

štirih posebnih transnacionalnih programov Interreg. Njihov cilj je, da uvrstijo med prednostna področja politike usmerjene v čezmejno povezave in čezmejno dostopnost s spodbujanjem pristopa upravljanja na več ravneh in z več zainteresiranimi stranmi skupaj z regionalnimi in lokalnimi upravami zadevnih ozemelj. Evropske makroregije predstavljajo nekakšno institucionalizacijo/formalizacijo koncepta »mehkega prostora« (Schmitt, Metzger 2015), pri čemer omejitve in togost upravnih meja postavimo za potrebo po prostorskem načrtovanju, ki deluje po logiki čezmejnega in nadnacionalnega sodelovanja z inovativnimi oblikami upravljanja (Walsh 2015).

V tem novem teritorialnem prostoru se končno pojavljajo problematike, ki so se doslej štele za manj pomembne: prekinjene povezave med sosednjimi urbanimi območji, čeprav so ločeni z državno mejo, interoperabilnost prometnih sistemov, potrebe čezmejnih delavcev, koristi odstranjevanja zastarelih upravnih in pravnih ovir za krepitev blaginje in kakovosti življenja celotnih obrobni lokalnih skupnosti, ki jih prečkajo notranje meje. Če se z zgoraj navedenimi problemi ne bomo ukvarjali in jih reševali, potem so popolnoma v nasprotju s pristopom evropske teritorialne kohezije.

Da bi povečali učinek evropskih makroregionalnih strategij, je bil že leta 2006 ustanovljen instrument Evropskega združenja za teritorialno sodelovanje (EZTS) (Evropski parlament in Svet 2006), nov formaliziran model sodelovanja na pravni podlagi, da bi teritorialnim oblastem iz različnih držav članic omogočili izvajanje projektov in sodelovanja v okviru prednostnih nalog skupnega interesa na čezmejni, nadnacionalni in medregionalni ravni (Spinaci, Vara-Arribas 2009). Kombinacija makroregionalnih strategij in teritorialnih pobud EZTS krepi in institucionalizira čezmejno sodelovanje. Vendar pa EZTS ostajajo »prilagodljiva orodja«, primerna za delovanje s potrebno mero avtonomije pri temeljnih vprašanjih, kot je čezmejno prometno omrežje (Caesar 2017), v zvezi s katerim administrativne ovire, neustrezna infrastruktura in razlike v operativnih sistemih močno škodujejo obmejnemu območju in njihovim skupnostim. To, kar smo predstavili s pregledom obdobja pred »čezmejnostim pristopom«, ni le preprost razvoj politik, pobud in orodij na regionalnem in lokalnem nivoju, ampak predvsem odraz neke potrebe: notranja evropska čezmejna območja, pogosto obrobja in podeželja ter njihova mejna prepustnost zahtevata neposredno vključevanje in zastopanje zaradi premagovanja ovir in teritorialnega povezovanja. Dejansko uporaba pristopa od spodaj navzgor, ki temelji na znanju in izkušnjah lokalnih obmejnih akterjev ter poseben kulturni, družbeni in gospodarski kontekst čezmejnih ozemelj s pomočjo participativnega upravljanja lahko resnično deluje kot »mikrolaboratorij« v procesu evropske integracije (Ulrich 2016). Po letu 2017 – tudi glede na CBR in s tem povezano sporočilo ES – se vprašanje čezmejnega prometa, mobilnosti in dostopnosti bolje opredeli in pridobi pomen tako v literaturi kot

na različnih ravneh evropske politike. Opirajo se tudi nove možnosti za raziskave, povezane z modeli in posebnostmi čezmejnega prevoza na delo v EU. Z analizo dnevnih migracij na določenih območjih se na primer funkcija in potencial obmejnih območij ter s tem povezani procesi čezmejnega povezovanja ocenijo z različnih vidikov in ponovno proučijo (Möller, Alfredsson-Olsson al. 2018). Če pogledamo to temo v drugih evropskih obmejnih regijah, je izpostavljen položaj čezmejnega javnega prevoza. Zanimivo je na primer, da imajo področja z manjšim številom mest majhno povpraševanje po javnem prevozu in neustrezni infrastrukturni posegi se pojavljajo ravno v območjih, kjer ni večjih urbanih središč, kar privede do odvisnosti od zasebnega prevoza. Te značilnosti so skupne številnim obmejnim območjem, kjer se nanje reagira s pristopom od spodaj navzgor na ravni čezmejnih lokalnih politik, optimizacije razpoložljivih virov z multimodalno integracijo storitev in vozovnic ter infomobilnostjo prek sporazumov o čezmejnem sodelovanju (Cavallaro, Dianin 2019). Medeiros je leta 2019 raziskoval vprašanje čezmejnega prometa v povezavi z mobilnostjo evropskih državljanov med notranjimi mejami. Izsledki te študije dobro pojasnjujejo raven in teritorialno razsežnost referenc ter poudarjajo, kako ostaja dostopnost še vedno nerešena ovira. V ta namen študija uvaja »Indeks čezmejne prometne prepustnosti«, ki omogoča oceno stanja v enotnem evropskem merilu, pri čemer se za referenčno ozemeljsko točko upošteva pas 25 km na obeh straneh mej, ki ga je Evropska komisija opredelila kot »obmejno območje«. Na žalost poleg splošne neustreznosti čezmejnih povezav na vseh obmejnih območjih Medeiros poudarja tudi pomanjkanje posebne in skupne strategije za vso Evropo, glede na naraščajoče potrebe državljanov po prevozu z vsemi posledicami, ki jih ta ima za družbeni razvoj in okoljsko trajnost. To stanje še poslabša pomanjkanje posebne ravni načrtovanja in še bolj študij ter podatkov o lokalnih in regionalnih primerih na obmejnih območjih (Medeiros 2019). Kljub procesom povezovanja in ozemeljske kohezije, ki jih je vzpostavila EU, so obmejna območja utrpela dvojni proces »periferizacije«, tako na nacionalni kot nadnacionalni ravni. Tako države članice kot Unija so dajali prednost osrednjim območjem in vozliščem pri naložbah, infrastrukturi in politiki na račun bolj obrobni in oddaljenih območij (Christodoulou, Christidis 2020). Čezmejna obrobna območja, kot je prikazano zgoraj, so pogosto opremljena z zastarelimi sistemi javnega prevoza, ki so predvsem nezadostni za usklajevanje povpraševanja po čezmejnem prevozu na delo v najbolj izoliranih skupnostih, daleč od glavnih vozlišč in z vsemi tipičnimi potrebami »postindustrijskega« gospodarstva. To neizogibno vodi v temeljni problem socialne izključenosti v širšem kontekstu izključenosti iz uporabe storitev javnega prevoza. Sproži pa tudi nadaljnja vprašanja glede okoljske trajnosti (odvisnost od zasebnega prevoza), predvsem pa - vsaj zaenkrat - pripelje do potencialnih rešitev izključno »od spodaj navzgor«, in sicer iz lokalnih

skupnosti in uprav, ki so večinoma prikrajšane zaradi neprimerne sistema (npr. »sopotništvo«) (Baran, Augustyn 2021). Tudi v posameznih državah članicah in kjer prostorsko načrtovanje obravnava javni prevoz kot temeljno sredstvo za vse državljane, da dostopajo do osnovnih storitev (šole, zdravstvo, socialne storitve), študije kažejo na trajno pomanjkanje dostopa do javnih prevozov med osrednjimi ter obrobni in podeželskimi regijami, kar povzroča neenakosti, zlasti za najšibkejše družbene skupine: omejitve pri možnostih izobraževanja in zaposlovanja, potreba po zasebnem prevozu, težave pri dostopu do socialnovarstvenih storitev. To neizogibno vodi v socialno izključenost (Binder, Matern 2020). Poleg tega nikakor ne smemo spregledati potencialnih regresivnih učinkov, ki jih povzročajo trendi »evroskepticizma« in »ponovnega vzpostavljanja mej« (Brexit, migracijski tokovi, dejavniki vezani na identiteto, gospodarske asimetrije med območji na obeh straneh meje itd.); tudi ko določamo politike in strategije za čezmejno mobilnost in povezave (Durand in sod. 2020).

Upoštevati je treba tudi vpliv svetovne pandemične krize COVID-19 na notranje meje. Kar je bilo opredeljeno kot učinek »Covid ovir«, je zaradi zmanjšane zmogljivosti ali v nekaterih primerih pomanjkanja čezmejnega javnega prevoza v normalnih razmerah v času pandemije povzročilo negativne učinke na potrebo po prevozu na delo ali dostop do najbližje zdravstvene službe ali socialne storitve za obmejne skupnosti (koristen primer: ves čezmejni javni prevoz med Italijo in Slovenijo je bil moten). Vprašanje fizične dostopnosti in povezovanja/krepitve omrežij javnega prevoza na mejah torej ostaja problem, kljub delovanju programov čezmejnega sodelovanja; nepredvidena pandemija pa je pokazala pomanjkanje specifičnega evropskega prostorskega načrtovanja na območjih notranjih meja (Medeiros in sod. 2021a). V najnovejši strategiji Evropske komisije za trajnostno in pametno mobilnost (december 2020) imajo čezmejna območja osrednjo vlogo ter na splošno je prišlo do spremembe miselnosti, ki je sedaj veliko bolj osredotočena na evropski steber socialnih pravic. Prosti pretok ljudi in blaga čez notranje meje je opredeljen kot »temeljna svoboda Evropske unije«, mobilnost in promet pa sta pri tem ključna za državljane. Zmanjšanje razlik med regijami in izboljšanje povezav je v luči pandemije strateškega pomena. Procesi ekološkega in digitalnega prehoda, ki potekajo v prometnih in mobilnih sistemih (tokrat), »ne bi smeli nikogar pustiti zadaj«, začeni s oddaljenimi, podeželskimi in obrobni območji, kjer je ključnega pomena zagotoviti dostopnost za vse (Evropska komisija 2020). Zdaj je dovolj jasno, da pomanjkanje/ neustreznost čezmejnega sistema javnega prevoza predstavlja ključno oviro za celoten sistem in da strukturiranje prometnega sistema okoli javnih storitev predstavlja osnovo za izboljšanje splošne kakovosti življenja prebivalcev na obmejnih območjih: zaposlitvene možnosti in okoljska trajnost se eksponentno izboljšujeta. Nazadnje, glede na trenutni režim regulativnih in upravnih pristoj-

nosti, mora ključno vprašanje izboljšanja javnega prevoza neizogibno iti skozi lokalne uprave, ki bi morale imeti na evropski ravni večje pristojnosti in legitimnost (Medeiros in sod. 2021b).

3 Ozemlje in promet na italijansko-slovenski meji: ozadje in razvoj dinamike čezmejnega sodelovanja

Če se zdaj poskušamo osredotočiti na italijansko-slovensko mejo, ki je predmet naše študije primera, ugotovimo, da razvoj posebnih politik in akademska povratna informacija na to temo, prikazujeta stanje, v katerem sta fizična dostopnost in čezmejni promet vedno igrala še posebej pomembno vlogo za skupnosti in prebivalstvo, ki živi na teh območjih.

Glavni akterji prvih oblik čezmejnega teritorialnega sodelovanja so predvsem regije: Avtonomna dežela FVG in Slovenija za Jugoslovansko federacijo, ki delujeta na transnacionalni osnovi tako dvostransko kot večstransko (vključujoč predvsem Hrvaško, avstrijsko Štajersko in Koroško ter druge sosednje italijanske regije, kot sta Benečija in Južna Tirolska) (Delli Zotti 1982). Natančneje, na večstranski ravni je treba pozornost nameniti sestavi in načinu delovanja delovne skupnosti Alpe-Adria (1978), ki je ustanovila komisijo za promet. Ta je bila nato organizirana v tri delovne skupine: (i) cestni promet; (ii) železniški promet; (iii) medregionalni zračni promet. Alpe-Adria je že leta 1981 predstavila v Bruslju vrsto teritorialnih zahtev glede glavne prometne infrastrukture (Delli Zotti 1983). Instrument skupnih komisij/delovnih skupin se pojavlja kot stalnica v procesih sodelovanja med čezmejnimi regijami na italijansko-slovenski meji, pa tudi na temo mobilnosti/prometa in prostorskega načrtovanja. Ta instrument se je od različnih oblik sodelovanja in metod dela ter iz glavnega načina povezovanja in poizkusa, namenjenega opredelitvi skupnih politik, spremenil v strukturni element sinergičnega sistema, ki je skozi leta postopoma vključeval evropsko čezmejno sodelovanje programov in instrumenta EZTS z večstopenjskim upravljanjem vseh vključenih subjektov. Zahvaljujoč programom sodelovanja, se je pojavila »inovativna oblika državljanstva« kot osnova za pravo čezmejno skupnost, ki se začne na lokalni ravni. Celotno italijansko-slovensko čezmejno ozemlje, čeprav z različno stopnjo nehomogenosti, je bilo neprekinjen laboratorij čezmejne mobilnosti na vseh ravneh. Gre pa za območje z različnimi lastnostmi: pozitivni dejavniki so glavna infrastrukturna omrežja in vozlišča skupaj s trendi dinamike in gospodarskega razvoja, ki jih je pokazala Slovenija. Po drugi strani pa ravno lokalni sistem čezmejnih občin trpi zaradi največjih ovir in pomanjkljivosti, tudi v družbenem, okoljskem in kulturnem smislu, čeprav kaže vse večjo nagnjenost k sodelovanju, kar je

tudi posledica številnih pozitivnih izkušenj, ki so jih pridobili v zaporednih evropskih programskih obdobjih. Vrsta usklajenih prometnih ukrepov, ki jih je izvedla ADRIA-A (2010-2015), je temeljilo na splošni strategiji za to območje. Ti so postavili temelje za strukturirano reorganizacijo sistema dostopnosti in mobilnosti: lahki železniški promet, omrežje LPT in tovarna intermodalnost. Pomembni transverzalni ukrepi za krepitev lokalne ravni, kot na primer ustanovitev prvega italijansko-slovenskega lokalnega evropskega združenja za teritorialno sodelovanje, imenovanega EZTS-GO, so bili tudi del te strategije (Gabrielcig, Turk 2015). Ker sta bili Italija in Slovenija neuskklajeni glede ravni upravljanja in strukture lokalnih javnih organov, ki smo jih omenili zgoraj (Slovenija nima regionalne ravni upravljanja, medtem ko je dežela FVG ustavno avtonomna), bi bilo mogoče prav prek občin »institucionalizirati« homogeno čezmejno območje in tako bi občine delovale tudi kot ključni povezovalni instrument med dejanskimi potrebami prebivalstva in državnimi organi ter upravljavci prometnih storitev, tudi zahvaljujoč dragocenemu prispevku EZTS-jev.

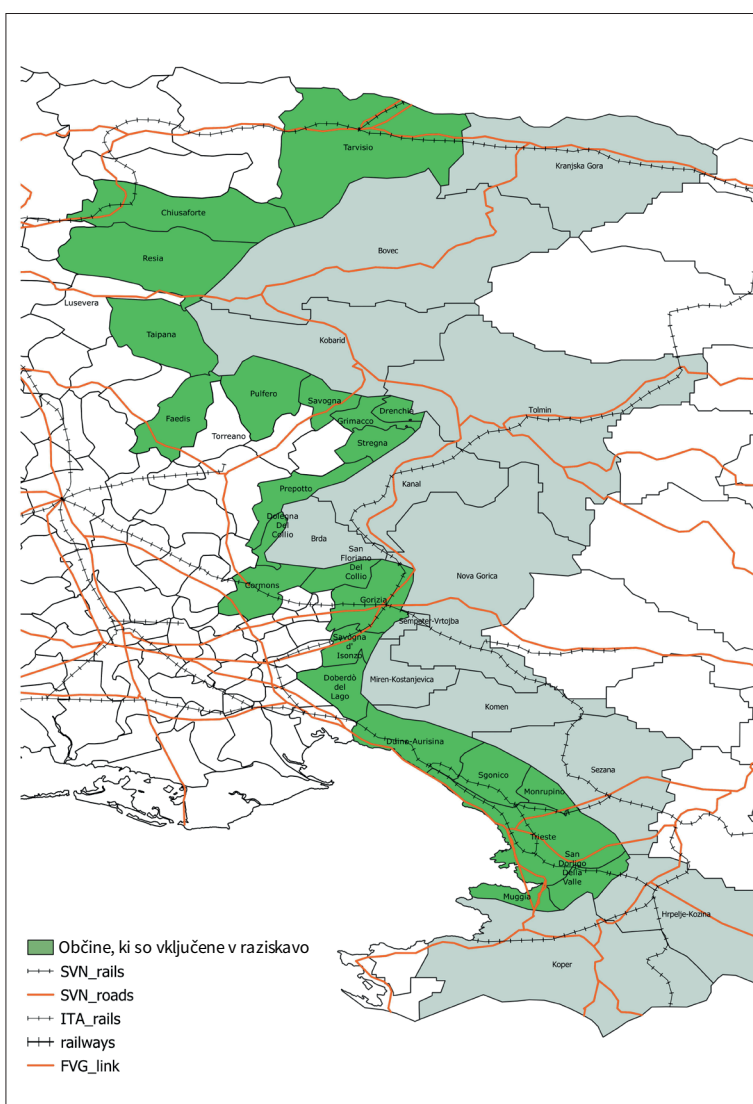
4 Splošni okvir in metodologija študije primera

Zamisel o »oblikovanju« načrtovanja mobilnosti v mestih v čezmejni razsežnosti izhaja iz niza idej iz teoretičnega referenčnega okvirja, ki smo ga rekonstruirali v prejšnjih odstavkih, s preučevanjem literature in politik, ki so razvidne iz kronološkega razvoja zadnjih dvajset let. Posebna študija primera v tem poglavju je zasnovana kot »dodatna raziskava«, osredotočena na promet in čezmejne tokove mobilnosti ter omejena na urbani kontekst 25 občin na italijanski strani, ki mejijo neposredno s Slovenijo [tab. 1, sl. 1].

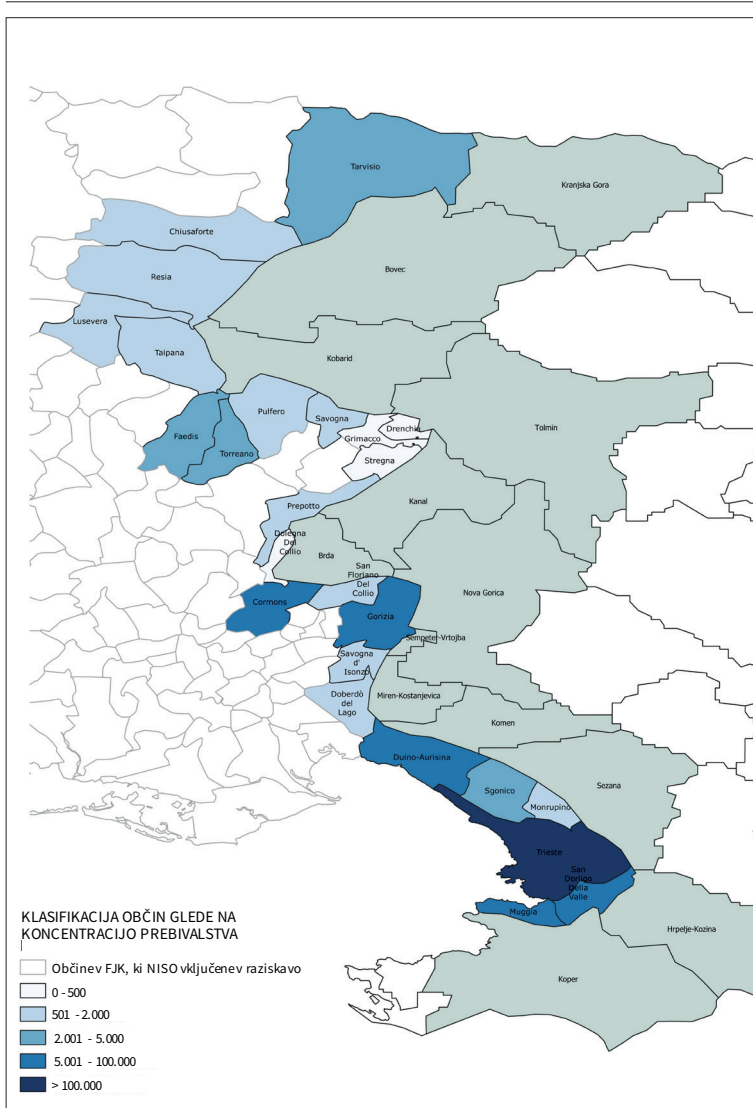
Tabela 1 Italijanske občine (Avtonomna dežela FJK) na meji s Slovenijo

Št.	Italijanske občine na slovenski meji – Avtonomna dežela FJK – (Okrožje)	Prebivalstvo (ISTAT 31-12-2019)	Površina (km ²)	Sosednje slovenske občine
1	Chiusaforte (UD)	621	100,20	Občina Bovec
2	Cormons (GO)	7.297	35,09	Brda
3	Doberdo' Del Lago - Doberdob (GO)	1.351	27,05	Miren-Kostanjevica - Komen
4	Dolegna Del Collio (GO)	329	12,88	Brda
5	Drenchia (UD)	102	12,01	Kobarid - Kanal ob Soči - Tolmin
6	Duino-Aurisina - Devin Nabrezina (TS)	8.363	45,31	Komen - Sežana
7	Faedis (UD)	2.829	46,78	Kobarid
8	Gorizia (GO)	34.034	41,26	Brda - Šempeter-Vrtojba - Mestna občina Nova Gorica
9	Grimacco (UD)	313	16,11	Kobarid - Kanal ob Soči
10	Lusevera (UD)	607	53,05	Kobarid
11	Monrupino - Repentabor (TS)	863	12,61	Sežana
12	Muggia (TS)	12.980	13,85	Mestna občina Koper - Ankaran
13	Prepotto (UD)	740	33,24	Kanal ob Soči - Brda
14	Pulfero (UD)	876	48,68	Kobarid
15	Resia (UD)	944	119,31	Občina Bovec - Kobarid
16	San Dorligo della Valle - Dolina (TS)	5.694	24,22	Sežana - Hrpelje-Kozina - Mestna občina Koper
17	San Floriano del Collio -Števerjan (GO)	755	10,63	Brda
18	Savogna (UD)	361	22,17	Kobarid
19	Savogna d'Isonzo -Sovodnje ob Soči (GO)	1.701	16,98	Mestna občina Nova Gorica - Miren-Kostanjevica
20	Sgonico -Zgonik (TS)	2.017	31,40	Sežana
21	Stregna (UD)	327	19,69	Kanal ob Soči
22	Taipana (UD)	565	65,44	Kobarid
23	Tarvisio (UD)	4.133	208,36	Občina Kranjska Gora - Občina Bovec
24	Torreano (UD)	2.085	34,99	Kobarid
25	Trieste (TS)	202.564	85,11	Sežana - Hrpelje-Kozina

Vir (Prebivalstvo – Površina): ISTAT 31-12-2019



Slika 1 Italijansko-slovensko čezmejno območje in povezave z označenimi mejnimi občinami. Grafično oblikovanje Marco Fasan



Slika 2 Koncentracija prebivalstva v 25 italijanskih občinah neposredno ob meji s Slovenijo. Grafično oblikovanje Marco Fasan

Ta dodatek je del širše raziskave o stanju načrtovanja prometa in trajnostne mobilnosti v mestih, naslovljene na 259 občinskih uprav, ki so na italijanski strani programskega območja Interreg CB V-A Italija-Slovenija (vseh 215 občin avtonomne dežele Furlanije-Juljske krajine in 44 občin metropolitanskega mesta Benetke). Uporabljena metodologija temelji na kratkem vprašalniku s 5 glavnimi vprašanji – z nizom podvprašanj – strukturiranim po mešani logiki vprašanj zaprtega in odprtega tipa. Glavne teme v zvezi s prometom in čezmejno mobilnostjo, osredotočene na pet vprašanj, so bile naslednje:

Prvo vprašanje »... če/katere oblike sodelovanja pri upravljanju na področju prometa, mobilnosti in prečkanja meje so se razvile s slovenskimi občinami, ki se nahajajo neposredno na meji z Italijo ...«;

Drugo vprašanje » ... če/v katerem evropskem projektu sodelovanja na področju težav mobilnosti in prometa so bile vključene italijanske občine, ki neposredno mejijo s Slovenijo ...«.

Tretje vprašanje: » ... glavni ponudniki prometnih storitev (javni in/ali zasebni), ki povezujejo vsako italijansko občino s slovensko stranjo ...«.

Četrto vprašanje »... glavni elementi/ravni* čezmejnih prometnih tokov iz/v Slovenijo, ki pokrivajo/prečkajo urbano območje 25 italijanskih občin ...«.

(*elementi: tovor/potniki - avtobus/vlak/tovornjak - dnevne migracije/turizem)

(*ravni prometa: z vidika razpoložljivih informacij in lastne presoje)

Peto vprašanje »... menite, da bi koristno in donosno, če bi uvedli tehnične in/ali institucionalne oblike sodelovanja pri načrtovanju čezmejne mobilnosti v ozemeljsko stičnih slovenskih občinah + (pripombe/predlogi) ...«.

Vprašalniki v zvezi z dodatnimi poudarki raziskave so bili na voljo tako v »ms-word« kot v »on-line različici« in so bili poslani tako po navadni elektronski pošti kot z institucionalno »overjeno e-pošto« (CEM) več občinskim upravam. Poleg tega je bilo v obdobju, v katerem je bil vprašalnik dosegljiv, opravljeno več telefonskih klicev, da bi poenostavili odgovarjanje (iste metode so bile uporabljene tudi za glavni vprašalnik, naslovljen na 259 občin programskega območja). Ta široko usmerjeni način dela je omogočil ne le večje število respondentov glede na napovedi, temveč tudi vzpostavitev povezav za razprave/dialog z občinskimi upravami. Dodatni vprašalnik je bil poslan 12-11-2020, občinske uprave pa so imele časa do 07-12-2020, da odgovorijo. Med oblikovanjem vprašalnika smo določili posebno ciljno skupino glede na organizacijsko strukturo mestnih uprav, ki so bile vključene v raziskavo. Za optimizacijo kakovosti odzivov smo ustva-

rili podrobno zbirko podatkov o stikih v zvezi z župani, podžupani in menedžerji/tehnikami/uradniki za mestno mobilnost. Zanimivo je poudariti naslednjo značilnost, ki se je pojavila v procesu načrtovanja raziskave: neenotnost v organizacijski shemi italijanskih lokalnih uprav zahteva vrsto kompetenc glede mobilnosti, ki prihajajo iz več uradov/oddelkov in pokrivajo različne vidike pristojnosti (upravljanje prometa in storitve javnega prevoza, načrtovanje mobilnosti v mestih, okoljske raziskave, infrastruktura). Pogosto smo le v primeru večjih in/ali glavnih občin videli celoten sklop kompetenc, koncentriranih v ad hoc strukturah (npr. »Oddelek za trajnostno mobilnost«). K temu je med drugim prispevala uvedba načel/ciljev okoljske in družbeno trajnostne mobilnosti. Prvi rezultati te študije primera so bili predstavljeni 4. decembra 2020 v okviru mednarodnega spletnega seminarja v sklopu projekta CROSSMOBY na temo *Čezmejni promet in mobilnost v Evropski uniji. Izzivi in trenutno stanje*. Raven sodelovanja in rezultati razprave na spletnem seminarju so dali temeljni razlog za uresničitev zbirke prispevkov v tej publikaciji.

5 Rezultati ankete in iztočnice za razpravo

Dodatni vprašalnik, osredotočen na čezmejno mobilnost, je dosegel lepo število respondentov. Izpolnilo ga je 16 od 25 obmejnih občin (64 %). Poleg tega 16 odzivnih občin predstavlja 97,02 % prebivalstva, ki živi na italijanski strani meje s Slovenijo, in 71,08 % celotne površine območja [tab. 2]. Tri od štirih upravnih pokrajin Furlanije-Juljske krajine so zastopane v skupno 25 občinah; le upravna pokrajina Pordenone nima občin neposredno na slovenski meji [tab. 3].

Tabela 2 Odzivne občine, populacija in površina glede na celotno italijansko območje ob meji s Slovenijo

Odzivne občine – Št. prebivalcev – površina	Števila glede na (celoto)	odstotek – %
Vse odzivne občine	16 (25)	64 %
Prebivalstvo odzivnih občin (št. prebivalcev)	283.723 (292.451)	97,02 %
Površina odzivnih občin (km ²)	807,8 (1.136,42)	71,08 %

Vir: ISTAT 31-12-2019

Tabela 3 Odzivne občine na upravno pokrajino glede na celotni vzorec

Upravna pokrajina avtonomne dežele FJK	Odziv na upr. pokr. glede na (celoto)	odstotek – %
Trst (Trieste)	5 (6)	83 %
Videm (Udine)	6 (13)	46,15 %
Gorica (Gorizia)	5 (6)	83 %
Pordenone	Ni ob meji	Ni ob meji

Vir: ISTAT 31-12-2019

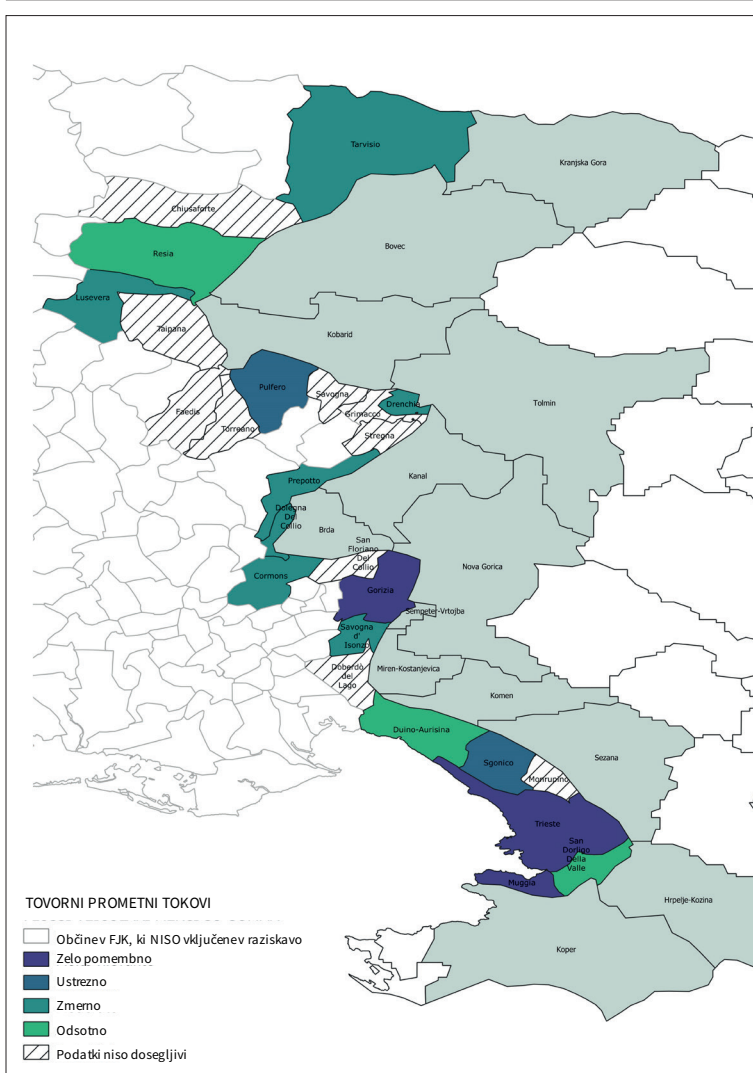
Tabela 4 Odzivne občine in vzorčna raziskava skupaj na delež populacije in velikostni razred površine

(Občine) glede na populacijo	Odzivne občine glede populacijo v primerjavi s (celoto)	(Občine) glede na površino	Odzivne občine glede na površino v primerjavi s (celoto)
0-500 prebivalcev	3 (5)	1-20 km ²	4 (8)
500-2.500 prebivalcev	6 (12)	20-40 km ²	5 (7)
2.500-5.000 prebivalcev	1 (2)	40-60 km ²	4 (5)
5.000-10.000 prebivalcev	3 (3)	60-80 km ²	0 (1)
10.000-20.000 prebivalcev	1 (1)	80-100 km ²	1 (1)
20.000-50.000 prebivalcev	1 (1)	100-150 km ²	1 (2)
50.000-100.000 prebivalcev	0 (0)	150-200 km ²	0 (0)
100.000-250.000 prebivalcev	1 (1)	200-250 km ²	1 (1)
> 250.000 prebivalcev	0 (0)	> 250 km ²	0 (0)

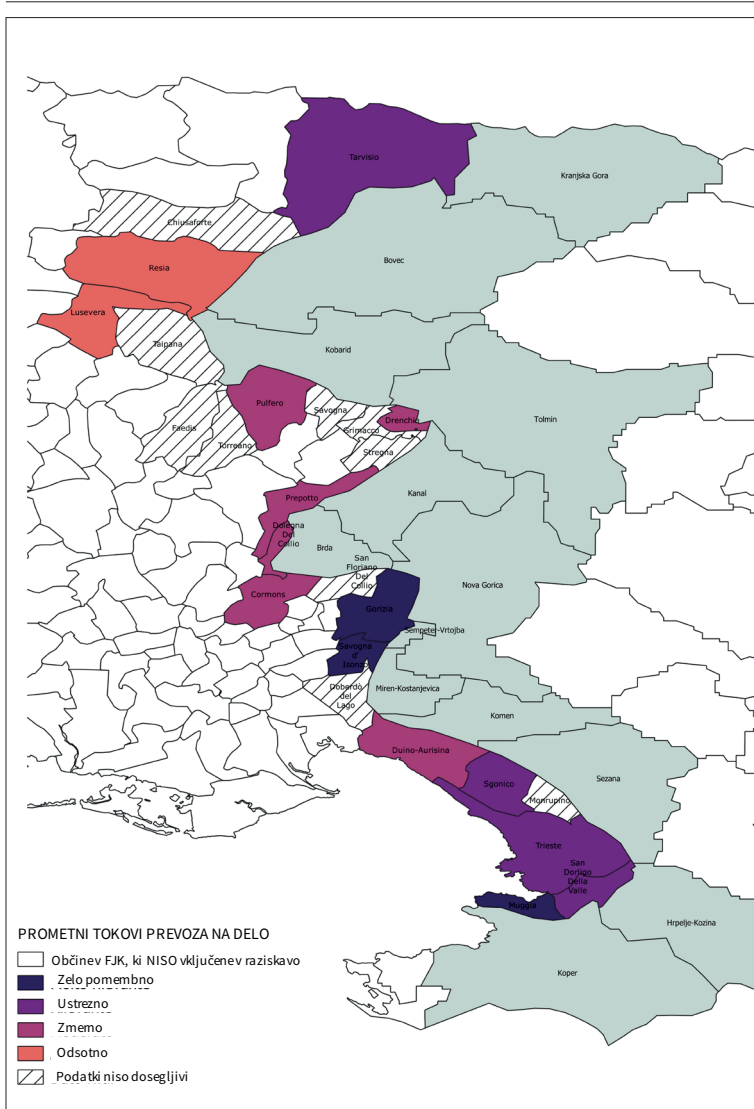
Vir: ISTAT 31-12-2019

Kot razkrivata tabeli 3 in 4, italijansko obmejno območje kot celota in v zvezi s 25 referenčnimi občinami predstavlja heterogeno ozemlje, kjer večino vzorca (19 od 25) predstavljajo majhne in zelo majhne občine z manj kot 5.000 prebivalci in s površino manj kot 60 km². Pojavili pa so se nekateri posebni in neskladni primeri, kjer je koncentracija prebivalstva visoka v primerjavi z velikostnim razredom občinske površine (npr. in Gorica); ali primeri, kjer je prav nasprotno in na veliki površini (med 100 in 200 km²) najdemo lokalne skupnosti z največ 5.000 prebivalci ali celo manj kot 1.000 (npr. Trbiž, Kluže in Rezija) [tab. 1-3]. Tudi glede morfolojije in raznolikosti naravnega okolja 232 km italijansko-slovenske meje od severa proti jugu na obeh straneh vključuje gorska območja Trbiža (tipično čezmejno območje,

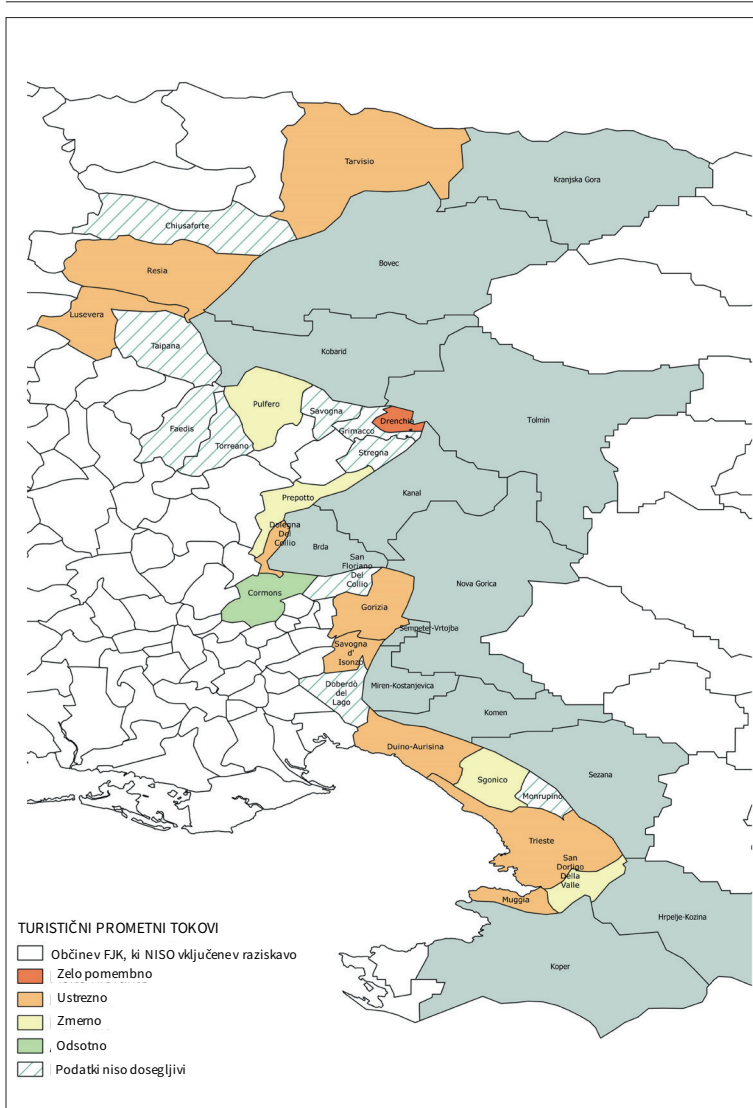
ki se nahaja na stičišču med Italijo, Avstrijo in Slovenijo) in Tržaški zaliv v zgornjem Jadranu, ki poteka skozi dolino Soče in kraško visokogorje. Takšne značilnosti predstavljajo dodaten izziv za ustvarjanje celostnega sistema čezmejnih povezav, hkrati pa še bolj upravičujejo izvajanje skupnih metodologij načrtovanja mobilnosti, ki so v celoti integrirane v čezmejnem obsegu, že z vidika različnih urbanih kontekstov. Kar zadeva posebne vsebine in trende zbranih odgovorov z vprašalniki: 8 od 16 odgovorov (50 % vprašanih) je poročalo o predhodnem sodelovanju s sosednjimi slovenskimi občinami na temo mobilnosti/prevoza (ne nujno v okviru evropskih projektov, povezanih pa tudi z neformalno izmenjavo informacij/izkušenj ali s ciljem usklajenega reševanja prometnih problemov skupnega interesa). Izkušnje, vezane na sodelovanje pri evropskih programih financiranja, so omejene na 5 od 16 občin (31,25 %). V zvezi z informacijami, ki jih zahtevajo glavni operaterji (javni in zasebni) čezmejnih prometnih storitev in ki so povezane s stanjem različnih mejnih prehodov (uporabnost, stanje cestne infrastrukture itd.) v 25 občinah, smo zbrali vrsto podatkov, ki niso neposredno dostopni prek posrednih virov (institucionalne spletne strani, upravna dokumentacija itd.). Poizvedovanje po podrobnih podatkih in informacijah o ponudnikih prevozov in čezmejnih prometnih povezavah, ki delujejo v vsaki občini, je vprašanim povzročilo več težav kot vprašanja o stanju mejnih prehodov. 7 od 16 vprašancev (43,75 %) je podalo fragmentarne odgovore ali niso znali odgovora na to vprašanje. Poleg tega je bilo v treh posebnih primerih ugotovljeno, da sploh ni storitev javnega/zasebnega prevoza z direktnimi ali povezovalnimi linijami za prehod meje. Po drugi strani smo v naslednjih 4 grafičnih obdelavah [sl. 3-6] povzeli dožemanje vprašancev o pojavnosti različnih komponent prometnih tokov, ki gredo iz/v Slovenijo na območju občin, zlasti: 1) tovorni promet po cesti; 2) prometne tokove dnevnih migracij po cestah (npr. avtomobili, primestni lokalni potniški promet itd.); 3) tokovi turističnega prometa po cestah (turistični avtobusi, avtomobili itd.) 4) železniški prometni tokovi (potniški ali tovorni vlaki), seveda omejeni na občine, kjer obratuje železniško križišče/postaja. Respondentom smo dali možnost, da s pomočjo vnaprej določenih opisnih kategorij, podajo svoje individualno dožemanje zgoraj omenjenih štirih tipov prometnih tokov: a) zelo pomembno; b) ustrezno; c) zmerno d) odsotno. Na grafu so kategorije predstavljene z različnimi odtenki barve (od temnejše do svetlejša barve, odvisno od zmanjšanja zaznane pomembnosti).



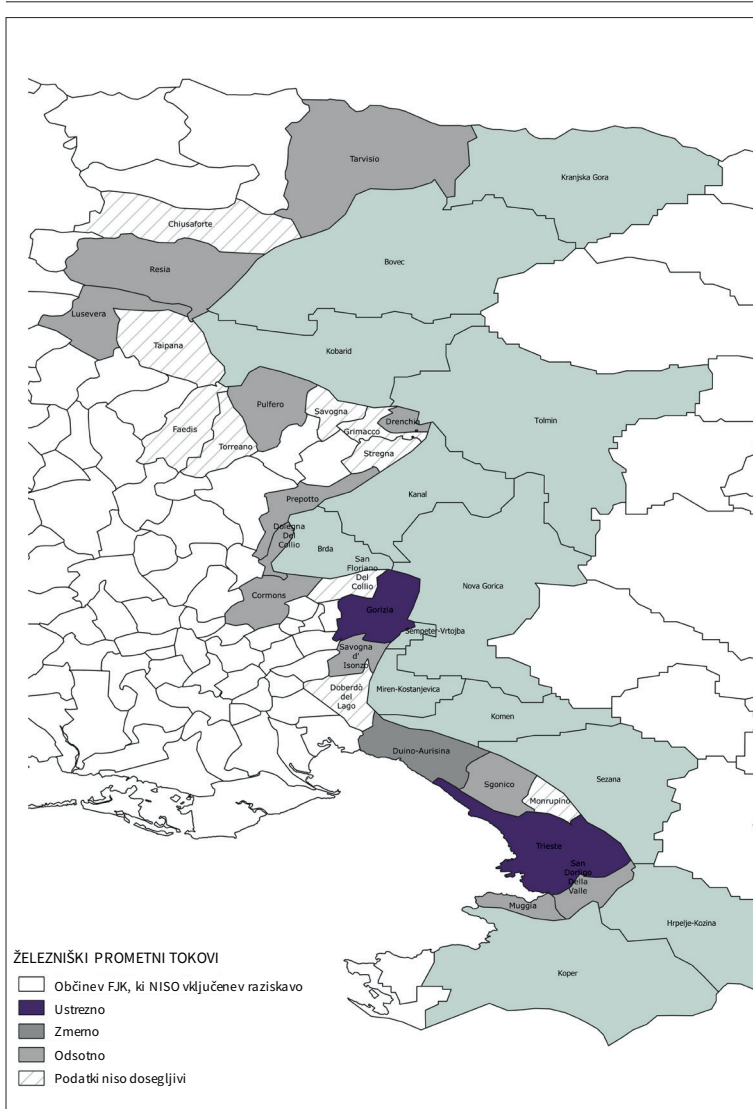
Slika 3 Tovorni prometni tokovi po cestah.
Grafično oblikovanje: Marco Fasan



Slika 4 Prometni tokovi prevoza na delo po cestah.
Grafično oblikovanje: Marco Fasan



Slika 5 Turistični prometni tokovi po cestah.
 Grafično oblikovanje: Marco Fasan



Slika 6 Železniški prometni tokovi (potniki in tovor).
Grafično oblikovanje: Marco Fasan

Da bi prejeli več vpogledov/komentarjev vprašancev v zvezi s tem posebnim vprašanjem, je bilo ustvarjeno dodatno odprto polje za odgovore na naslednje zahteve: 1) zagotoviti vse posebne in posodobljene podatke o različnih vrstah prehodnih tokov, ki jih imajo posamezne uprave. Žal so bili odzivi dokaj negativni (dokaz za težave, ki so jih občinske uprave imele pri dostopu do razpoložljivih podatkov), razen dveh odgovorov, na enega od njih je bil odgovor le delno (12,5 %); 2) opisati posebne kritičnosti, ki jih povzroča promet na občinskem cestnem omrežju. V tem primeru je bil delež odgovorov in z njim povezanih informacij bistveno višji od prejšnjega. 4 respondenti od 16 (25 %) so podali dokaj podrobne odgovore. Odgovori na zadnje vprašanje so bili bolj zadovoljivi: poizvedovali smo, ali bi bilo koristno razviti oblike tehničnega/institucionalnega sodelovanja (tudi če ni vezano na evropska sredstva) s sosednjimi občinami čez mejo. 12 od 16 odgovorov je bilo pozitivnih (75 %), preostali pa niso dali odgovora. Poleg tega je 7 od 12 pozitivnih odgovorov dodalo tudi nekaj idej/predlogov o možnih metodah/oblikah sodelovanja. Čeprav pristop te dodatne, ozko usmerjene raziskave o čezmejnem prometu ni bil posebej poglobljen v smislu zahtevanih informacij, skupni zbrani podatki puščajo prostor za obsežno analizo in nadaljnjo poglobljeno interpretacijo pridobljenih rezultatov.

6 Zaključek

25 občin, ki tvorijo »obmejno območje« italijanskega ozemlja na meji z Republiko Slovenijo, je pomembno prispevalo k tej raziskavi in razkrilo visoko raven sodelovanja v celotni študiji primera (tako za glavni vprašalnik kot za poseben, ozko usmerjeni dodatek k raziskavi). Pregled teoretičnega in političnega okvira je prav tako omogočil načrtovanje in pripravo študije primera o čezmejni mobilnosti v mestih ob upoštevanju različnih vidikov in vprašanj, ki jih določena tema in na splošno čezmejno sodelovanje nujno vključujejo. Vpliv ključnih dejavnikov, kot so socialna vključenost, teritorialna kohezija, modeli upravljanja in medinstitucionalni odnosi na oblikovanje integriranega sistema čezmejne mobilnosti, verjetno ni več upravičen, če se zanašamo izključno na tehnično in specializirano znanje o prometu. Poleg tega bi lahko vzpone in padce, ki jih je do sedaj doživel tako imenovani proces »ukinjanja mej« na notranjih čezmejnih območjih EU, povzročalo tudi dejstvo, da vprašanje omejitve/ovir za dostopnost in »fizično« prepustnost tega pomembnega območja še nikoli ni bilo zares poglobljeno obravnavano. Upamo, da bosta delo in analiza na temo mobilnosti v mestih v čezmejnih občinah dodala dodaten vpogled v vlogo, ki bi jo lahko imele lokalne uprave in skupnosti v tem pomembnem procesu.

Bibliografija

- Baran, M.; Augustyn, D.J. (2021). »The Evaluation of Transport Exclusion in the Peripheral Cross-Border Areas of Central Europe in the Context of Applicability of Information-Based Carpooling«. *Sustainability*, 13(6), 3440.
- Binder; Matern (2020). »Mobility and Social Exclusion in Peripheral Regions«. *European Planning Studies*, 28(6), 1049-67.
- Cavallaro, F.; Dianin, A. (2019). »Cross-Border Commuting in Central Europe: Features, Trends and Policies«. *Transport Policy*, 78, 86-104.
- Caesar, B. (2017). »European Groupings of Territorial Cooperation: A Means to Harden Spatially Dispersed Cooperation?«. *Regional Studies, Regional Science*, 4(1), 247-54.
- Christodoulou, A.; Christidis, P. (2020). »Bridges Across Borders: A Clustering Approach to Support EU Regional Policy«. *Journal of Transport Geography*, 83, 102666.
- Crescenzi, R.; Rodríguez-Pose, A. (2012). »Infrastructure and regional growth in the European Union«. *Papers in Regional Science*, 91(3), 487-513.
- De Boer, E. (1996). *Personal Transport and Active Space, Dutch German Cross Border Networks*. Zurich: ERSA.
- Delli Zotti, G. (1982). »Transnational Relations in a Border Region: The Case of Friuli-Venetia Julia«. Strassoldo, R.; Delli Zotti, G. (eds), *Cooperation and Conflicts in Border Areas*. Milan: FrancoAngeli, 25-61.
- Delli Zotti, G. (1983). *Il Friuli-Venezia Giulia e la cooperazione transfrontaliera*. Identità, 4, Udine.
- Durand, F.; Decoville, A.; Knippschild, R. (2020). »Everything All Right at the Internal EU Borders? The Ambivalent Effects of Cross-Border Integration and the Rise of Euroscepticism«. *Geopolitics*, 25(3), 587-608.
- EC (2001). *European transport policy for 2010: time to decide*, 12-09-2001, COM(2001) 370 final, Brussels
- EC (2007). *Trans-European networks: Towards an integrated approach*, 21-03-2007, COM(2007)135final, Brussels
- EC, DG Regio, Macro-Regional Strategies – Regional Policy (2009-2016). https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/macro-regional-strategies/.
- EC, DG Regio, Cross Border Review – Regional Policy (2015-2017). https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/european-territorial-cross-border/review/.
- EC, DG Regio (2016a, April). *Overcoming obstacles in border regions*. Summary Report on the online Public Consultation (21 September-21 December 2015), Brussels.
- EC, DG Regio (2016b). *Collecting solid evidence to assess the needs to be addressed by Interreg cross-border cooperation programmes*. 2015CE160AT044 – Final report, Brussels, 12 (Glossary).
- EC (2017a). *Boosting growth and cohesion in EU border regions*. 20-09-2017, COM(2017)534final, Brussels.
- EC (2017b). *Staff Working Document, Accompanying the EC Communication on Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions*. COM(2017) 534 final, 20-09-2017, SWD(2017)307final, Brussels.
- EC (2020). *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*. 09-12-2020, COM(2020)789final, Brussels.

- Gabrielcig, F.; Turk, M. (2015). »Mega Transport Infrastructure Projects as an Opportunity for Local Cohesion«. Fabbro, S. (eds), *Mega Transport Infrastructure Planning*. Cham: Springer, 243-50.
- Medeiros, E. (2018). »Should EU Cross-Border Cooperation Programmes Focus Mainly on Reducing Border Obstacles?«. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 64(3).
- Medeiros, E. (2019). »Cross-Border Transports and Cross-Border Mobility in EU Border Regions«. *Case Studies on Transport Policy*, 7(1), 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.11.001>.
- Medeiros, E.; Ramirez, M.G.; Ocskay, G.; Peyrony, J. (2021a). »Covidfencing Effects on Cross-Border Deterritorialism: The Case of Europe«. *European Planning Studies*, 29(5), 962-82. <https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1818185>.
- Medeiros, E.; Ferreira, R.; Boijmans, P.; Verschelde, N.; Spisiak, R.; Skonieczki, P.; ... Berzi, M. (2021b). »Boosting Cross-Border Regions Through Better Cross-Border Transport Services. The European Case«. *Case Studies on Transport Policy*, 9(1), 291-301. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>.
- Möller, C.; Alfredsson-Olsson, E.; Ericsson, B.; Övervåg, K. (2018). »The Border as an Engine for Mobility and Spatial Integration: A Study of Commuting in a Swedish-Norwegian Context«. *Norsk Geografisk Tidsskrift-Norwegian Journal of Geography*, 72(4), 217-33.
- Spinaci, G.; Vara-Arribas, G. (2009). »The European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC): New Spaces and Contracts for European Integration«. *EIPAScope*, 2009(2), 5-13.
- van Exel, J.; Rienstra, S.; Gommers, M.; Pearman, A.; Tsamboulas, D. (2002). »EU Involvement in TEN Development: Network Effects and European Value Added«. *Transport Policy*, 9(4), 299-311.
- Van Houtum, H. (2000). »III European Perspectives on Borderlands: An Overview of European Geographical Research on Borders and Border Regions«. *Journal of Borderlands studies*, 15(1), 56-83.
- Vulević, A.; Knežević, A. (2017). »Demographic Response to Accessibility Improvement in Depopulation Cross Border Regions: The Case of Euroregion Danube 21 in Serbia«. *Zbornik radova-Geografski fakultet Univerziteta u Beogradu*, 65(1), 167-91.
- Walsh, C. (2015). »Creating a Space for Cooperation: Soft Spaces, Spatial Planning and Cross-Border Cooperation on the Island of Ireland«. Allmendinger, P.; Haughton, G.; Knieling, J.; Othengrafen, F. (eds), *Soft Spaces in Europe: Re-Negotiating Governance, Boundaries and Borders*. Abingdon: Routledge, 192-212.

