



D.T3.3.8 EU CONNECT2CE PROJECT STRATEGY on accessibility of peripheral and cross-border areas of SLOVENIA

REPORT

Version 2.0

31012020

STRATEGIJA PROJEKTA CONNECT2CE o dostopnosti obmejnih in čezmejenih območij SLOVENIJE



Table of Contents

1. The CONNECT2CE challenge	3
1.1. Partner focus (PP7 + PP10)	3
1.2. Consultations	3
2. Advices for a regional strategy	4
2.1. Partner focus (PP7 + PP10)	4
3. Building advices	5
4. Defining a scenario	6
5. Driving strategies	7
6. Acting accordingly: options and future activities	8

Vsebina

1. CONNECT2CE problematika.....	10
1.1. Partnerji (PP7 + PP10)	10
1.2. Posvetovanja.....	10
2. Priporočila za regionalne strategije	11
2.1. Partnerji (PP7 + PP10)	11
3. Grajenje priporočil	12
4. Definiranje scenarija	13
5. Prikaz temeljnih strategij.....	14
6. Ustrezno delovanje: možnosti in prihodnje aktivnosti	15



1. The CONNECT2CE challenge

CONNECT2CE project aimed at improving rail connections and smart mobility in CE by promoting innovative Public Transport (PT) solutions and addressing in particular the efficiency of PT connections in rural, peripheral and cross-border regions, which often are still suffering from bad connectivity and lack of sustainable alternatives for reaching the main transport corridors.

Therefore, CONNECT2CE tackled three main themes connected to PT optimization: **connectivity, integrated ticketing and tariff schemes** and **innovative ICT tools on info-mobility**, thus working to the delivery of dedicated tools and implementation of skills, with the aim of influencing future PT policies and promoting an innovative approach to PT solutions within CE and cross-borders areas.

1.1. Partner focus (PP7 + PP10)

Slovenian Railways - Passenger Transport (SZPT - PP10) and Institute of Traffic and Transport Ljubljana (PIL - PP7) have jointly taken part in the CONNECT2CE project activities.

Focus of PIL activities was preparation of analysis of border and cross-border transport situation and needs in Slovenia and technical communication with the stakeholders at the periodic consultation meetings with stakeholders. PIL prepared a transnational tool and a transnational toolbox on multimodal integration of cross-border tariff schemes and ticketing systems aimed to help decision makers in planning and implementation of the cross-border public transport measures. They were used and tested in pilot actions brought by the project. With support of PIL the SŽPP played a crucial role in technical and operational implementation of a pilot action establishing an intermodal combined ticket for a train from Ljubljana to Villa Opicina connected to the local bus to Trieste as well as supported a pilot study of opportunities to enhance the existing cross-border railway public transport by cross-border public service contract between Slovenia and Croatia.

1.2. Consultations

As a baseline for the proposed strategy three consultation workshops (October 2018, April 2019, October 2019) with the border and cross-border public transport stakeholders were organised by SŽPP for involvement of practical challenges, views and proposals for elaboration of transnational tools, transnational toolboxes and development strategy on cross-border public transport. The workshops engaged triple stakeholder representation if public authorities, research institutions and transport operators: MzI, RRA LUR, ZRC SAZU, LPP, Arriva, NOMAGO, SŽ, PI, PNZ.



2. Advices for a regional strategy

Regional Strategies for improvement of peripheral and cross-border connectivity are therefore characterized by the capitalization of the main results of the pilot actions performed at project level in a more strategic approach and vision which has been shared with relevant stakeholders of the involved region with the main aim of allowing the definition of more result-oriented approaches in the future definition of PT management and planning.

2.1. Partner focus (PP7 + PP10)

Slovenian partners contributed to development of project pilot actions PA2 and PA6.

Pilot action PA2 was researching options to develop a model of public service obligation (PSO) provisions for international train service between the Croatian capital of Zagreb and Slovenian capital of Ljubljana. The action proposed a PSO financial model and a set of measures to improve cross-border services, paying attention to increase of attraction by connecting the long distance service to the local train services. Regarding this a memorandum of understanding was signed between Slovenian railways Passenger transport and Croatian railways Passenger transport.

The integrated ticket (PA6) on the route Ljubljana (SLO) - Villa Opicina - Trieste (IT) involves combination of long distance train service and a local bus service implemented by improvement of transfer point infrastructure, harmonisation of cross-border tariff, timetables, ticket sale and inspection system, revenue clearing, information system and promotional activities. Beside transport the integrated ticket also includes some additional services. It is accessible on-line and is available as print@home or mobile PDF.



3. Building advices

Consultation of stakeholders brought up the following challenges and positive practices related to border and cross-border accessibility:

IZZIVI - to be adjusted or overcome:

- a demand of cross-border commuting has been observed for employment and educational purposes, currently prevalent by car;
- lack of systematic statistical monitoring of cross-border commuting;
- the existing offer of border and cross-border public transport is insufficient (low frequency, non-harmonised timetables, parallel lines); local lines are not profitable which entails small offer;
- cross-border bus lines are excluded from full cross-border PSO¹;
- scarce and inconsistent national regulations (on the each border side) in the field of deployment, implementation and management of cross-border public transport (e.g. different safety standards);
- administration and financial hindrances for cross-border lines deployment (e.g. set up of additional bus stops linking end points of lines not crossing the border);
- need for better coordination and cooperation of public transport authorities from both sides of the border, even establishing a common coordination body (for harmonisation of interests - regional and state level, harmonisations of standards and financial models - revenue sharing, line leasing etc.);
- inaccessible information of the cross-border or feeder lines - not published in the international timetable;
- State support of local cross-border connectivity initiatives is needed (e.g. Nova Gorica & Gorizia).

POSITIVE PRACTICES - to be implemented and enhanced:

- multimodal cross-border integrated ticket should implement international standards, infrastructure non-demanding technologies (web or mobile ticket), timetable harmonisation, arrangement of multimodal transfer points, seamless cross-border journey;
- example of new demand driven public transport connections: new train lines Graz Airport (A) - Maribor (SLO); Dravograd (SLO) - Klagenfurt (A), a future link to Vienna;
- harmonisation of local bus lines to the transport hubs serving cross-border bus or railway lines;
- connection of missing railway links by buses for seamless transport;
- Cross-border transport gives opportunity for development of touristic and leisure activities.

¹ With accordance by the relevant body in another country Slovenian public transport manager can define the line to also serve needs of local passenger transport (ZPCP, Art.50, par. (1)).



4. Defining a scenario

Activities and measures for improvement of accessibility of border and cross-border regions need a coordinated approach of transport authorities from each side of the border. Establishment of a common cross-border body (e.g. joint commission) that is formed of representatives from both sides of the border is suggested. For Slovenian part it is crucial to establish a strong coordination or affiliation with the existing Integrated Transport Management Authority (“Upravljavec IJPP”). Due to the size and organisation of Slovenia the regional level cooperation with neighbouring countries is encouraged. Local transport authorities and operators should be involved in the process of defining the cross border area and lines. A regulated EU approach on cross-border public transport does not exist although appreciated.

The offer of the cross-border public transport service should be improved. The Slovenian Railways have already been running cross-border lines, of which national part is included in PSO therefore it is recommended to build on organisation and management of cross-border lines on the good practice of the railways. The cross-border line model could be upgraded by co-financing additional stops of cross-border lines in the border regions in order to also serve and connect regional or local public transport.

An attractive public cross-border transport should be as seamless as possible, supported by efficient and well managed integration of tariff schemes and ticketing systems and backed by integrated info mobility system. Building of an integrated multimodal cross-border transport region is preferable to the single cross-border lines connection (e.g. combined tickets, confined to the specific line connections). Use of the system should be simple and easy to understand. A good model of integration is a German transport regions practice where regional ticket is also valid in the first zone of the neighbouring region.



5. Driving strategies

Strategies for improvement of border and cross-border accessibility.

STRATEGY		AIM/GOAL
S1	Coordinated management of cross-border public transport	<ul style="list-style-type: none"> • establishment of a common cross-border coordination and management body for coordination of public transport offer and demand and management of common cross-border lines • definition of rules of operation of cross-border public transport
S2	Improvement of the offer of cross-border public transport services	<ul style="list-style-type: none"> • changing modal-split of passenger transport from personal to the public transport • harmonisation of offered services and public transport rules on both sides of the border
S3	Development of multimodal integrated cross-border public transport	<ul style="list-style-type: none"> • an integrated and seamless cross-border transport service by using a single cross-border ticket



6. Acting accordingly: options and future activities

Measures for implementation of strategies for improvement of border and cross-border accessibility.

S1 Coordinated management of cross-border public transport

MEASURE		AIM/GOAL
S1.M1	Conclusion of an agreement(s) with transport authorities from cross-border regions on coordinated provision of cross-border public transport	<ul style="list-style-type: none"> providing a legal basis for deployment of a common coordination and management body and definition of harmonisation procedures, financing and management of cross-border public transport
S1.M2	Defining rules of harmonisation, tendering and financing of cross-border public transport lines	<ul style="list-style-type: none"> definition of common, harmonised rules of setting out cross-border public transport lines definition of conditions and procedures of common tendering of cross-border public transport services definition of financing of cross-border public transport services
S1.M3	Harmonisation of national regulation (implementation of agreements S1.M1 + S1.M2)	<ul style="list-style-type: none"> providing a legal basis for a national regulation for cross-border public transport operations
S1.M4	Deployment of common coordination and management body for cross-border public transport	<ul style="list-style-type: none"> deployment of permanent, operational body (e.g. coordination and management board) for coordination and management of cross-border public transport

S2 Improvement of the offer of cross-border public transport services

MEASURE		AIM/GOAL
S2.M1	Monitoring of cross-border commuting	<ul style="list-style-type: none"> development and implementation of statistical records of cross-border migrations identification of cross-border public transport demand
S2.M2	Improvement of frequency of existing cross-border public transport lines	<ul style="list-style-type: none"> increasing of number of daily connections on the existing cross-border lines and multimodal harmonisation with other transport services
S2.M3	Deployment of new cross-border public transport lines	<ul style="list-style-type: none"> providing multimodal public transport service for the areas of demand
S2.M4	Full integration of cross-border public transport to the regional public transport	<ul style="list-style-type: none"> additional service offer for the regional transport (additional stops and implementation of cross-border PSO)
S2.M5	Incitation of cross-border public transport attractiveness	<ul style="list-style-type: none"> instrument for stimulation of investments into quality transport means, info-mobility systems, integrated ticketing system, public relations, marketing etc.



S3 Development of multimodal integrated cross-border public transport

MEASURE		AIM/GOAL
S3.M1	Integration of a tariff scheme	<ul style="list-style-type: none"> • definition of integrated tariff area (lines, zones) • definition of integrated products (types of tickets) • definition of integrated tariff rates
S3.M2	Integration of cross-border line/zone system	<ul style="list-style-type: none"> • creation of an integrated (harmonised) timetable • construction of transfer points
S3.M3	Cross-border integration of ticketing systems	<ul style="list-style-type: none"> • creation of unified ticket sales network • integrated ticketing standardization • unification of rules of integrated ticketing system implementation (transport operators / passengers)
S3.M4	Management of cross-border integrated ticketing	<ul style="list-style-type: none"> • definition of management rules • system financing • ticket revenue clearing



1. CONNECT2CE problematika

Cilj projekta CONNECT2CE je izboljšati železniške povezave in pametno mobilnost v Srednji Evropi s spodbujanjem inovativnih rešitev v javnem prevozu, ki se nanašajo predvsem na učinkovito povezljivost javnega prevoza na podeželskih, obmejnih in čezmejnih območjih, kjer sta še vedno prisotna slaba povezljivost in pomanjkanje dostopa do glavnih transportnih koridorjev.

V ta namen so bile v okviru projekta CONNECT2CE obravnavane tri glavne teme, povezane z optimizacijo javnega prevoza, to so: **povezljivost/dostopnost, integracija tarifnih shem in sistemov vozovnic ter inovativna IKT orodja na področju info-mobilnostnih sistemov**, na podlagi katerih so bila izdelana specifična orodja in implementirana strokovna znanja, s katerimi želimo vplivati na prihodnje prometne politike in spodbuditi inovativni pristop k uvajanju rešitev javnega prevoza v srednji Evropi, s poudarkom na čezmejnih območjih.

1.1. Partnerji (PP7 + PP10)

SŽ-Potniški promet (SZPT - PP10) in Prometni institut Ljubljana (PIL - PP7) sta skupaj sodelovala pri aktivnostih projekta CONNECT2CE.

Dejavnosti Prometnega instituta Ljubljana so obsegale izdelavo analize stanja obmejnih in čezmejnih prometnih razmer ter potreb v Sloveniji in vsebinsko vodenje posvetovanj na periodičnih sestankih s ključnimi deležniki. Prometni institut Ljubljana je pripravil zbirko transnacionalnih orodij za multimodalno integracijo čezmejnih tarifnih shem in sistemov vozovnic, katere namen je podpora odločevalcem pri načrtovanju in izvajanju ukrepov na področju čezmejnega javnega prevoza. Ta orodja so bila uporabljena in preizkušena v pilotnih aktivnostih projekta. SŽ-Potniški promet je imel ob podpori Prometnega instituta Ljubljana ključno vlogo pri tehnični in operativni izvedbi pilotne aktivnosti, s katero je bila vzpostavljena intermodalna kombinirana vozovnica za vlak iz Ljubljane do Opčin ter za lokalni avtobus naprej do Trsta, kot tudi pri pilotni aktivnosti za izdelavo študije o priložnostih za izboljšanje obstoječega čezmejnega železniškega javnega prevoza na podlagi pogodbe o čezmejnih javnih storitvah med Slovenijo in Hrvaško.

1.2. Posvetovanja

Osnova za predlagano strategijo so bile tri posvetovalne delavnice z deležniki v obmejnem in čezmejnem javnem prevozu, ki jih je organiziral SŽ-Potniški promet v oktobru 2018, april 2019 in oktobru 2019. Na delavnicah so bili obravnavani praktični izzivi, hkrati pa so deležniki podali svoja mnenja in predloge za izdelavo transnacionalnih orodij in potrebe za razvojno strategijo čezmejnega javnega prevoza. Na delavnicah je bilo prisotno trojno zastopanje deležnikov - javnih organov, raziskovalnih institucij ter prevoznikov: Ministrstvo za infrastrukturo (MzI), Regionalna razvojna agencija ljubljanske urbane regije (RRA LUR), Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti (ZRC SAZU), Ljubljanski potniški promet (LPP), Avtobusno podjetje Arriva, Avtobusno podjetje NOMAGO, Slovenske železnice (SŽ), Prometni institut Ljubljana (PI), PNZ Svetovanje in projektiranje.



2. Priporočila za regionalne strategije

Za regionalne strategije za izboljšanje dostopnosti obmejnih in čezmejnih regij je tako značilna uporaba glavnih rezultatov pilotnih projektnih aktivnosti, ki so razširjeni z bolj strateškim pristopom in vizijo. Z namenom ustvariti ciljno usmerjene pristope pri definiranju prihodnjega upravljanja in načrtovanja javnega prevoza je o pristopu in viziji predhodno potekala razprava z regionalnimi deležniki

2.1. Partnerji (PP7 + PP10)

Slovenski partnerji so sodelovali v pilotnih aktivnostih PA2 in PA6.

Pilotni projekt PA2 je raziskoval možnosti za razvoj modela določb obvezne javne gospodarske službe za mednarodni prevoz vlakov med glavnima mestoma Zagrebom in Ljubljano. V okviru projekta je bil predlagan finančni model javne gospodarske službe in niz ukrepov za izboljšanje čezmejnih storitev, pri čemer je bila posebna pozornost namenjena povečanju privlačnosti čezmejnega prevoza z vključevanjem tudi v lokalno železniško omrežje. V zvezi s tem je bil podpisan sporazum o sodelovanju med SŽ-Potniški promet in HŽ Potniški promet.

Integrirana vozovnica (PA6) na relaciji Ljubljana (SLO) - Villa Opicina - Trst (IT) vključuje kombinacijo železniškega daljinskega prevoza in lokalnega avtobusnega prevoza, ki je bila podprta z izboljšanjem infrastrukture na prestopni točki, uskladitvijo čezmejne tarife, voznega reda, prodajo in kontrolo vozovnic, delitvijo prihodkov, z informacijskim sistemom in promocijskimi aktivnostmi. Integrirana vozovnica poleg prevoza vključuje tudi nekatere dodatne storitve. Dostopna je na spletu in na voljo kot vozovnica print@home ali mobilna PDF vozovnica.



3. Grajenje priporočil

Na osnovi posvetovanj z zainteresiranimi stranmi so bili izluščeni izzivi in dobre prakse na področju obmejne in čezmejne dostopnosti:

IZZIVI, katerim se je treba prilagoditi ali jih odpraviti:

- povpraševanje po čezmejnih potovanjih v službene in izobraževalne namene se trenutno prevladujoče zadovolji z osebnimi avtomobili;
- pomanjkanje sistematičnega statističnega spremljanja čezmejnih potovanj;
- nezadostna obstoječa ponudba obmejnega in čezmejnega javnega prevoza (nizka frekvenca, neusklanjani vozni redi, vzporedne proge); lokalne proge niso dobičkonosne, kar vodi v majhno ponudbo;
- izključenost čezmejnih avtobusnih linij iz celovite čezmejne obvezne javne gospodarske službe²;
- pomanjkljivi in nedosledni nacionalni predpisi (na obeh straneh meje) na področju uvajanja, izvajanja in upravljanja čezmejnega javnega prevoza (npr. različni varnostni standardi);
- administrativne in finančne ovire za vzpostavitev čezmejnih linij (npr. vzpostavitev dodatnih avtobusnih postajališč, ki povezujejo končne točke lokalnih linij, ki ne prečkajo meje);
- potreba po boljšem usklajevanju in sodelovanju organov s področja javnega prevoza z obeh strani meje, tudi ustanovitev skupnega usklajevalnega organa (za usklajevanje interesov - regionalne in državne ravni, uskladitev standardov in finančnih modelov - delitev prihodkov, najem linij itd.) ;
- nedostopnost informacij o čezmejnih ali priključnih linijah - niso objavljene v mednarodnem voznem redu;
- potreba po državni podpori lokalnim iniciativam za čezmejno povezovanje (npr. Nova Gorica in Gorica).

DOBRE PRAKSE, katere bi bilo smiselno uvesti ali nadgraditi:

- multimodalna čezmejna integrirana vozovnica mora temeljiti na mednarodnih standardih in tehnologijah, z nezahtevno fizično infrastrukturo (spletna ali mobilna vozovnica), usklajenem voznem redu, urejenih multimodalnih prestopnih točkah, neprekinjenem čezmejnem potovanju;
- nove povezave javnega prevoza, ki temeljijo na povpraševanju: nove železniške proge Letališče Gradec (A) - Maribor (SLO); Dravograd (SLO) - Celovec (A), v prihodnje tudi povezava do Dunaja;
- uskladitev lokalnih avtobusnih linij s prometnimi vozlišči, ki povezujejo čezmejne avtobusne ali železniške linije;
- zagotavljanje neprekinjenega potovanja z avtobusnimi povezavami med nepovezanimi železniškimi progami;
- čezmejni prevoz omogoča razvoj turističnih in prostočasnih dejavnosti.

² V soglasju pristojnega organa na drugi strani meje lahko slovenski upravljavec javnega potniškega prometa sicer uvede linije, ki lahko služijo tudi potrebam lokalnega potniškega prevoza (ZPCP, čl. 50, ods. (1));



4. Definiranje scenarija

Izvajanje dejavnosti in ukrepov za izboljšanje dostopnosti obmejnih in čezmejnih regij potrebujejo usklajen pristop pristojnih organov s področja prometa z obeh strani meje na čezmejnem področju. Zato bi bila smiselna ustanovitev skupnega čezmejnega organa (npr. skupne komisije), ki bo sestavljen iz predstavnikov čezmejnih držav. Za slovenski del je ključnega pomena vzpostavitev tesnega usklajevanja ali povezanosti z upravljavcem integriranega javnega potniškega prometa ("Upravljavec IJPP"). Zaradi velikosti in organiziranosti Slovenije se spodbuja sodelovanje z regionalnimi ravnmi sosednjih držav. Lokalni organi in prevozniki bi morali biti vključeni v postopek določitve čezmejnega območja ter linij. Enoten pristop EU k čezmejnemu javnemu prevozu ne obstaja, čeprav bi bil zelo dragocen.

Ponudbo storitev čezmejnega javnega prevoza je treba izboljšati. Slovenske železnice že imajo vzpostavljene čezmejne linije, pri katerih je nacionalni del vključen v obvezno gospodarsko javno službo, zato bi bilo priporočljivo čezmejne povezave razvijati in upravljati v skladu z dobro prakso železnic. Model čezmejnih linij bi bilo mogoče nadgraditi s sofinanciranjem dodatnih postankov na čezmejnih linijah v obmejnih regijah, da bi na ta način izboljšali in povezali regionalni ali lokalni javni prevoz.

Privlačen čezmejni javni prevoz bi moral biti čim bolj celovit, podprt z učinkovito in dobro upravljano integracijo tarifnih shem in sistemov vozovnic ter z integriranim info-mobilnostnim sistemom. Zaželeno je vzpostavitev integriranega multimodalnega čezmejnega prometnega območja in ne zgolj posameznih čezmejnih linij (npr. kombinirana vozovnica, omejene na določeno linijsko povezavo). Uporaba sistema mora biti preprosta in lahko razumljiva. Na primer, dober model integracije je nemška praksa prometnih regij, kjer regionalna vozovnica velja tudi v prvi coni sosednje regije.



5. Prikaz temeljnih strategij

Strategije za izboljšanje obmejne in čezmejne dostopnosti

STRATEGIJA		CILJ
S1	Usklajeno upravljanje čezmejnega javnega prevoza	<ul style="list-style-type: none"> • ustanovitev skupnega čezmejnega organa za usklajevanje ponudbe in povpraševanja v javnem prevozu ter za upravljanje skupnih čezmejnih linij • opredelitev pravil izvajanja čezmejnega javnega prevoza
S2	Izboljšanje ponudbe storitev čezmejnega javnega prevoza	<ul style="list-style-type: none"> • spreminjanje strukture prevoza potnikov - prehod z osebnega na javni prevoz • uskladitev ponujenih storitev in pravil javnega prevoza na obeh straneh meje
S3	Razvoj multimodalnega integriranega čezmejnega javnega prevoza	<ul style="list-style-type: none"> • integrirana in neprekinjena storitev čezmejnega prevoza z uporabo enotne čezmejne vozovnice



6. Ustrezno delovanje: možnosti in prihodnje aktivnosti

Ukrepi za izvajanje strategij za izboljšanje obmejne in čezmejne dostopnosti.

S1 Usklajeno upravljanje čezmejnega javnega prevoza

UKREP		CILJ
S1.M1	S pristojnimi organi za promet iz čezmejnih regij sklenitev sporazuma (ov) o usklajenem zagotavljanju čezmejnega javnega prevoza	<ul style="list-style-type: none"> zagotavljanje pravne podlage za uvedbo skupnega organa za usklajevanje in upravljanje ter opredelitev postopkov usklajevanja, financiranja in upravljanja čezmejnega javnega prevoza
S1.M2	Opredelitev pravil usklajevanja, razpisnih postopkov in financiranja čezmejnih linij javnega prevoza	<ul style="list-style-type: none"> opredelitev skupnih, usklajenih pravil za določitev čezmejnih linij javnega prevoza opredelitev pogojev in postopkov skupnega razpisa za čezmejne storitve javnega prevoza opredelitev financiranja čezmejnih storitev javnega prevoza
S1.M3	Uskladitev nacionalne ureditve (izvajanje sporazumov S1.M1 + S1.M2)	<ul style="list-style-type: none"> zagotavljanje pravne podlage za nacionalno ureditev čezmejnega javnega prevoza
S1.M4	Uvedba skupnega organa za usklajevanje in upravljanje čezmejnega javnega prevoza	<ul style="list-style-type: none"> uvedba stalnega, operativnega telesa (npr. usklajevalni in upravni odbor) za usklajevanje in upravljanje čezmejnega javnega prevoza

S2 Izboljšanje ponudbe čezmejnih storitev javnega prevoza

UKREP		CILJ
S2.M1	Spremljanje čezmejnega prevoza na delo	<ul style="list-style-type: none"> razvoj in izvajanje statističnih evidenc čezmejnih migracij prepoznavanje povpraševanja po čezmejnem javnem prevozu
S2.M2	Izboljšanje pogostosti obstoječih čezmejnih linij javnega prevoza	povečanje števila dnevni povezav na obstoječih čezmejnih linijah in multimodalno usklajevanje z drugimi prometnimi storitvami
S2.M3	Uvedba novih linij čezmejnega javnega prevoza	zagotavljanje multimodalnih storitev javnega prevoza za območja povpraševanja
S2.M4	Celovita integracija čezmejnega javnega prevoza v regionalni javni prevoz	<ul style="list-style-type: none"> dodatna ponudba storitev za regionalni prevoz (dodatni postanki in uvedba čezmejne javne gospodarske službe)
S2.M5	Spodbujanje privlačnosti čezmejnega javnega prevoza	<ul style="list-style-type: none"> instrument za spodbujanje naložb v kakovostna prometna sredstva, info-mobilnostne sisteme, integriran sistem vozovnic, odnose z javnostmi, trženje itd.



S3 Razvoj multimodalnega integriranega čezmejnega javnega prevoza

UKREP		CILJ
S3.M1	Integracija tarifne sheme	<ul style="list-style-type: none"> • opredelitev integriranega tarifnega območja (linije, cone) • opredelitev integriranih produktov (vrste vozovnic) • opredelitev integriranih tarifnih razredov
S3.M2	Integracija čezmejnega linijskega/conskega sistema	<ul style="list-style-type: none"> • oblikovanje integriranega (usklajenega) voznega reda • izgradnja prestopnih točk
S3.M3	Čezmejna integracija sistemov vozovnic	<ul style="list-style-type: none"> • vzpostavitev enotne mreže za prodajo vozovnic • standardizacija sistema integrirane vozovnice • poenotenje pravil za izvajanje in uporabo integriranega sistema vozovnic (prevozniki/potniki)
S3.M4	Upravljanje integriranih čezmejnih vozovnic	<ul style="list-style-type: none"> • opredelitev pravil upravljanja • financiranje sistema • izravnava prihodkov od vozovnic