

POTNIŠKI PROMET NA MEJI Z ITALIJO

Iztok OŠTAN

mag., višji predavatelj, Visoka pomorska in prometna šola, 66320 Portorož, Pot pomorščakov 4, SLO
mag., senior lector, Dipartimento marittimo e dei trasporti Pirano, Università di Lubiana, 66320 Portorose, Via dei marittimi 4, SLO

IZVLEČEK

V prvem delu članka so predstavljeni rezultati štetja cestnega prometa na 9 mednarodnih mejnih prehodih med Slovenijo in Italijo v obdobju 1982-1992. Drugi del članka je namenjen analizi potniškega prometa med provinco Trst in Slovenijo na dan 15.6.1993, ki je bila opravljena na osnovi štetja prometa na vseh mejnih prehodih, in intervjujev voznikov na treh glavnih mednarodnih prehodih s to provinco. Evidentirane so bile konične ure na posameznih mejnih prehodih, poreklo potovanj in območje v tržaški provinci, v katero so vozniki namenjeni, ter pogostnost in namen potovanj.

V letu 1993 je bila opravljena raziskava, ki se je nanašala na cestni promet na mejnih prehodih med Slovenijo in Italijo. Opravila jo je Visoka pomorska in prometna šola Piran po naročilu Inštituta ISTIEE (Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea) Univerze v Trstu¹. Študija je predstavljala segment raziskovanj, ki jih je opravil inštitut ISTIEE pri pripravi plana javnega potniškega prometa province Trst in plana prometa regije Furlanija Julijska Krajina². V tem prispevku bom sintetično predstavil tisti del študije, ki se nanaša na potniški promet. Po uvodnem metodološkem pojasnilu se bomo zadržali najprej pri podatkih o prometu na vseh glavnih prehodih med Furlanijo Julijsko Krajino in Slovenijo, nato pa nekoliko obširneje se pri prometu med provinco Trst in Slovenijo, saj je pretežni del raziskave obravnaval prav to tematiko.

1. METODOLOGIJA ZBIRANJA PODATKOV O PROMETU

Za omenjeno raziskavo smo pridobili podatke o pro-

metu, ki se nanašajo na pretekla leta, od Republiške uprave za ceste Ministrstva za promet in zveze Republike Slovenije, za tekoče obdobje pa na osnovi neposrednega zbiranja podatkov.

Glavna načina zbiranja podatkov, ki jih uporablja Republiška uprava za ceste, sta štetje prometa in intervjuji voznikov.

Sistematično štetje prometa poteka v Sloveniji že od leta 1954. V zadnjih letih uporabljajo predvsem mehanske števce, ki so nameščeni na mejnih prehodih z večjim prometom in na nekaterih karakterističnih odsekih cestnega omrežja. Poleg tega izvajajo tudi ročno štetje, vendar ne vsako leto na celotnem cestnem omrežju (petletni ciklusi). Tretji način zbiranja podatkov pa temelji na avtocestnih kartončkih³.

Štetje prometa ne more dati podatkov o namembnem kraju potovanja in kraju, od koder vozilo prihaja, prav tako ne podatkov o namenu in pogostnosti potovanja ipd. Za pridobitev teh informacij je potrebno intervjuvati voznike. Republiška uprava za ceste izvaja občasne intervjuje voznikov na mejnih prehodih. Z njimi

- 1 Glej: Ostan, I. et al: Il traffico al confine tra l'Italia e la Slovenia: porocilo o raziskavi. - izvajalec: Portorož: Visoka pomorska in prometna šola Piran, Univerza v Ljubljani; naročnik: Trst: ISTIEE, Università degli Studi di Trieste, 1993.
- 2 Glej: Piano del trasporto pubblico della provincia di Trieste. - Trieste: Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea, 1993; Piano territoriale regionale generale: settore trasporti. - Trieste: Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea, 1993.
- 3 Promet 90: povzetele: Podatki o štetju prometa na magistralnih in regionalnih cestah v republiki Sloveniji. - Ljubljana: Republiška uprava za ceste, 1991, str. 7, 8.

poskuša ugotoviti lastnosti potniškega prometa v poletnih turističnih konicah.

V naši raziskavi se nismo mogli opirati le na že zbrane podatke, ki nam jih je posredovala uprava za ceste. Za pripravo plana potniškega prometa province Trst, katerega del je bila ta študija, smo mestoma namreč potrebovali drugačen tip podatkov, kot jih zbirajo raziskovalci Republike Slovenije v svojih rednih raziskavah. Za planiranje rednega mestnega potniškega prometa ne ustrezajo podatki iz obdobja turističnih prometnih konic, pač pa predvsem redni dnevni promet, ki je namenjen v samo mesto. Poleg tega je bilo potrebno ugotoviti, v kateri predel tržaške province so potniki namenjeni in kako pogosto potujejo tja, kar seveda ni bil namen predhodnih raziskav, ki jih je izvajala Slovenija. Zato smo morali organizirati samostojno zbiranje podatkov na meji. Izvedli smo ga v torek, 15. junija 1993. Štetje prometa je potekalo ves dan. Podatke o številu vozil so nam za vsak mejni prehod med Slovenijo in provinco Trst posredovali organi obmejne policije in carine, ki te podatke redno zbirajo. Poleg tega pa smo na treh glavnih mejnih prehodih izvedli intervjuje z vozniki. Na mejnem prehodu Škofije je zbiranje potekalo od 6.00 do 18.00 ure na prehodih Krvavi potok in Fernetiči pa od 6.30 do 10.00 ure. Intervjuvali smo voznike v avtomobilih s slovensko registracijo na izhodu iz Slovenije. Vzorec je zajel 1.153 voznikov, kar je 63,9% vse preučevanih voznikov. Metodologijo intervjujev smo, ob upoštevanju specifičnih ciljev raziskave, poskušali v čim večji meri uskladiti z metodologijo, ki se redno uporablja v Sloveniji, in tako omogočili primerljivost rezultatov. Poleg tega pa smo, kot rečeno, analizirali tudi že zbrane podatke o prometu na meji z Italijo v preteklem desetletju.

2. PROMET NA GLAVNIH MEJNIH PREHODIH MED SLOVENIJO IN ITALIJO V PRETEKLEM DESETLETJU

V raziskavi smo analizirali rezultate štetij prometa za obdobje 1982-1992. Gre za podatke o letnih povprečjih dnevnega števila vozil na 9 mednarodnih mejnih prehodih med Slovenijo in Italijo (Lazaret, Škofije, Krvavi potok, Fernetiči, Lipica, Vrtojba, Rožna dolina, Predel, Rateče).

Analiza rezultatov tega štetja kaže na znatno rast prometa v osemdesetih letih (v povprečju 8% letno v obdobju 1982-1990). Problemi politične nestabilnosti v deželah bivše Jugoslavije so povzročili zmanjšanje prometa v letu 1991 in znatno povečanje v letu 1992. Več kot 95% prometa predstavlja potniški promet. V letih 1982-1990 je tovorni promet naraščal po višji stopnji kot potniški (tovorni 10,7% letno, potniški pa 7,8%). Kljub temu se razmerje med obsegom obeh tipov prometa ni bistveno spremenilo. Avtomobilski promet predstavlja skoraj celoto potniškega prometa (več kot

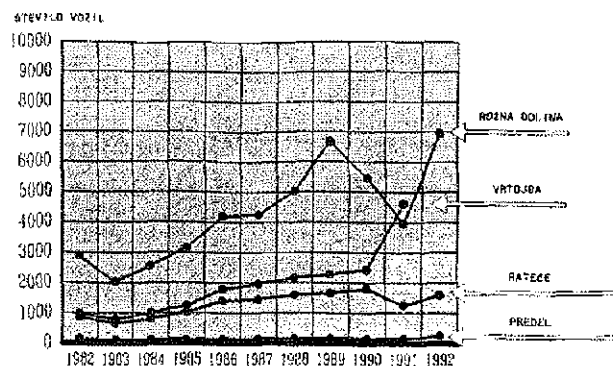
98% v letu 1991). Natančnejši podatki o prometu na teh mejnih prehodih v posameznih letih so prikazani v spodnji tabeli.

- število vozil

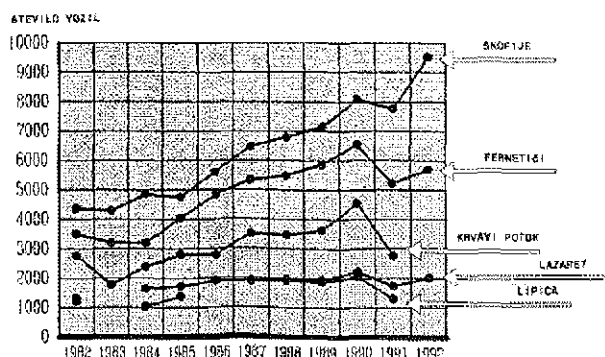
| Leto | Skupno | Potniški promet | Tovorni promet |
|------|--------|-----------------|----------------|
| 1982 | 18055 | 17432 | 623 |
| 1983 | - | - | - |
| 1984 | 17580 | 16861 | 719 |
| 1985 | 20248 | 19289 | 759 |
| 1986 | - | - | - |
| 1987 | 26931 | 25983 | 948 |
| 1988 | 28571 | 27589 | 982 |
| 1989 | 31233 | 30126 | 1107 |
| 1990 | 33371 | 31964 | 1407 |
| 1991 | 28798 | 27573 | 1225 |
| 1992 | - | - | - |

Tabela 1: Letno povprečje dnevnega števila vozil na 9 mednarodnih mejnih prehodih med Slovenijo in Italijo v obdobju 1982-1992.

V letu 1990 je preslo dnevno v povprečju 3708 vozil čez posamičen prehod. Največji promet je bil na mejnem prehodu Škofije (9526 vozil dnevno v letu 1990); sledijo mu mejni prehodi Fernetiči (6543), Rožna dolina (5469) in Krvavi potok (4549). Mejni prehodi se razlikujejo med seboj tudi po strukturi in stopnji rasti prometa. Mejni prehod Vrtojba prednjači pred drugimi prehodih po stopnji rasti prometa, v preteklem desetletju pa tudi po deležu tovornih vozil (več kot 10% prometa). Desetletno dinamiko prometa si za posamezne prehode lahko ogledamo na spodnjih dveh slikah.



Slika 1: Promet na mejnih prehodih med Slovenijo in provincama Gorica in Videm v obdobju 1982-1992.



Slika 2: Promet na mejnih prehodih med Slovenijo in provinco Trst v obdobju 1982-1992.

3. PROMET NA MEJNIH PREHODIH S PROVINCO TRST - PODATKI ZA 15. JUNIJ 1993

3.1. Obseg prometa

Da bi ugotovili celoten obseg potniškega prometa na mejnih prehodih med tržaško provinco in Slovenijo, smo raziskovalci preučili predvsem podatke, ki sta jim jih posredovali carinarnici Koper in Sezana. Kot rečeno, gre za podatke, ki so jih zbrali obmejni organi na dan 15.6.1993. Tega dne je prešlo mejo približno 35.000 vozil, od tega sta vhodni in izhodni promet približno enaka. Pretežni del prometa se je odvijal na mejnih prehodih na območju koprške cone (51%). Sledijo jim mejni prehodi sežanskega območja in nato mejni prehod Krvavi potok. V spodnji tabeli so prikazani podatki za posamezne prehode:

| | Število vozil | Deleži |
|---------------------------------|---------------|--------|
| Skupno cona Sezana | 5585 | 31,8% |
| - Fernetiči | 2850 | 16,2% |
| - Lipica | 1525 | 8,7% |
| - drugi prehodi v sežanski coni | 1210 | 6,9% |
| Krvavi potok | 3070 | 17,5% |
| Skupno cona Koper | 8913 | 50,7% |
| - Škofije | 5196 | 29,6% |
| - Plavje | 1890 | 10,8% |
| - Lazaret | 1237 | 7,0% |
| - drugi prehodi v koprski coni | 590 | 3,3% |
| Skupaj | 17.568 | 100,0% |

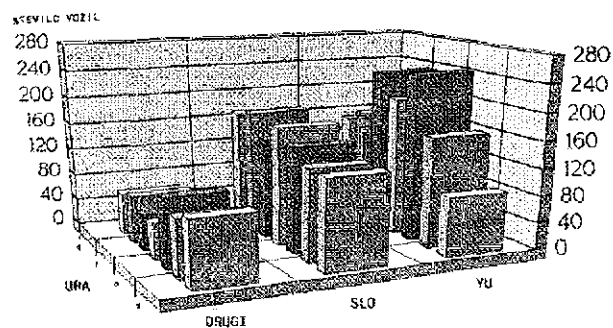
Tabela 2: Potniški promet v izhodu iz Slovenije na mejnih prehodih s provinco Trst dne 15.6.1993.

Na vseh mejnih prehodih so bila v večini vozila z neslovensko registracijo, kar velja še posebej za mejni prehod Krvavi potok. Na tem mejnem prehodu je bilo neslovenskih vozil kar 87% (večinoma s hrvaško registracijo), kar lahko pojasnimo z dejstvom, da je omejen mejni prehod na glavnem prometnem koridorju med Trstom ter Reko in Dalmacijo, v slovenskem zaledju tega prehoda pa ni velikih urbanih središč. Obmejne carinske in policijske službe so zabeležile ta dan prehod 160 avtobusov; večina teh vozil je šla skozi mejne prehode koprškega območja.

3.2. Časovna razporeditev dnevnega prometa

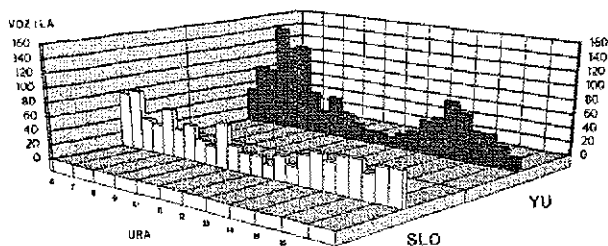
Kot rečeno, so raziskovalci istega dne (15.junij 1993) opravili na mejnih prehodih Škofije, Krvavi potok in Pešek tudi štetje avtomobilov in intervjujevoznikov avtomobilov s slovensko registracijo na izhodu iz Slovenije. Cilj tega štetja je bil med drugim izluščiti jutranja konična obdobja.

Skupni podatki za vse tri mejne prehode kažejo, da je promet najbolj intenziven med 7.00 in 9.00 uro. Vendar pa natančnejša analiza pokaže, da obstajajo precejšnje razlike med prometnima konicama slovenskega in hrvaškega prometa; hrvaški se pojavi kasneje in bolj intenzivno.

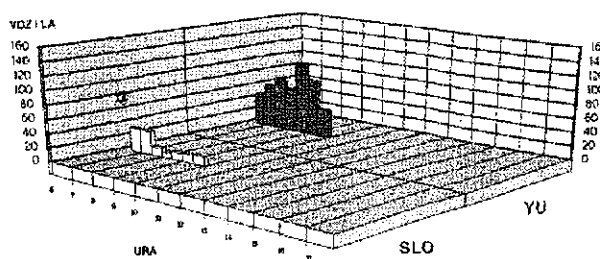


Slika 3: Časovna razporeditev jutranjega prometa na izhodu iz Slovenije - skupni podatki za mejne prehode Škofije, Krvavi potok in Fernetiči po tipih registracije avtomobilov na dan 15.6.1993.

Te razlike se odražajo tudi v časovni razporeditvi prometa na posameznih mejnih prehodih. Mejna prehoda Škofije in Krvavi potok sta si precej podobna po jutranjih koničnih obdobjih, saj se pri obeh pojavlja prometna konica zaradi prehodov avtomobilov hrvaške registracije (med 7.30 in 9.00 na Škofijah in med 8.30 in 9.30 v Krvavem potoku). Pri obeh je konično obdobje prometa slovenskih avtomobilov v času pred 7.30, kar je vidno tudi v grafikoni.

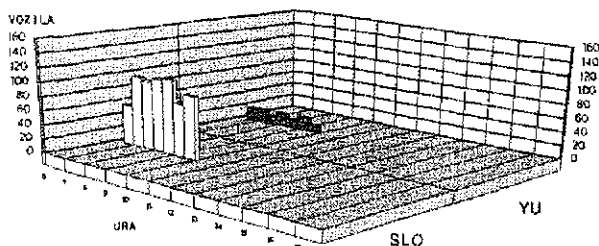


Slika 4: Časovna razporeditev jutranjega prometa na izhodu iz Slovenije na mejnem prehodu Škofije po tipih registracije avtomobilov (15.6.1993).



Slika 5: Časovna razporeditev jutranjega prometa na izhodu iz Slovenije na mejnem prehodu Krvavi potok po tipih registracije avtomobilov (15.6.1993).

Na Fernetičih je promet hrvaških avtomobilov bistveno nižji od prometa slovenskih in nima izrazitih minimumov in maksimumov.



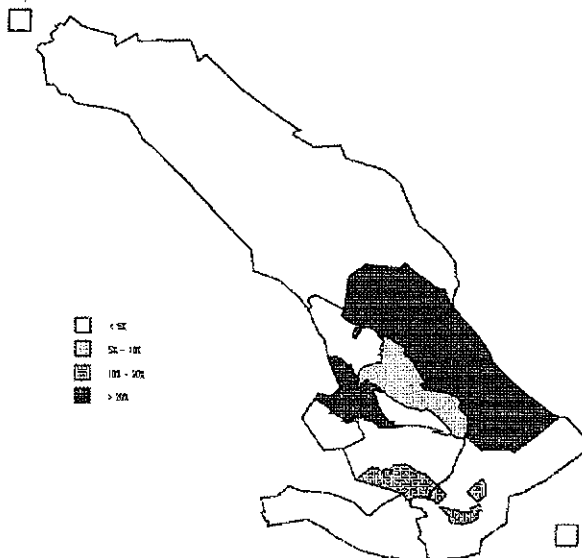
Slika 6: Časovna razporeditev jutranjega prometa na izhodu iz Slovenije na mejnem prehodu Fernetiči po tipih registracije avtomobilov (15.6.1993).

Ker so bili v raziskavo vključeni le slovenski vozniki, ni možno z gotovostjo pojasniti razlik v časovni distribuciji prometa slovenskih in hrvaških vozil. Domnevamo pa lahko, da je distribucija pogojena predvsem z razlikami v namenih potovanj Slovencev in Hrvatov ter morda z razlikami v namembnem kraju potovanj, njihovi pogostnosti itd. Seveda bi bilo potrebno te domneve preveriti z nadaljnjimi raziskavami, saj odgovori na ta vprašanja presegajo okvire pričujoče študije.

3.3. Od kod prihajajo potniki in kam so namenjeni

Večina Slovencev, ki so namenjeni v Italijo, prihaja pretežno z obmejnih območij. Avtomobili s koprške, sezanske in kozinske cone so predstavljali 52% slovenskih vozil. Če tem prištejemo vozila, prihajajoča iz notranjosti Slovenije, ugotovimo, da obmejne regije generirajo 75% prometa na izhodu iz Slovenije na omenjenih treh mejnih prehodih⁴.

Kar 81% Slovencev, ki prečkajo mejo z Italijo na omenjenih mestih, je namenjenih v Trst. V raziskavi nas je posebej zanimalo vprašanje, v katere predele tržiške območja potujejo. Ugotovili smo, da pritegujejo največ prometa iz Slovenije naslednje 4 cone: center mesta Trst (34% vsega obravnavanega prometa), cona Opčine-Bazovica (25%), miljsko območje (7%) in industrijska cona (6%)⁵. Te rezultate ponazarjamo s spodnjo sliko.



Slika 7: Namembne cone v tržiški provinci, v katere so namenjeni slovenski vozniki, ki potujejo v Trst v dopoldanskem času.

4 Slovenijo smo razdelili na 11 con in pri tem upoštevali coning, ki ga uporablja Republiška uprava za ceste (Gloj: Analiza prometnih tokov čez mejne prehode v Republiki Sloveniji. - Ljubljana: izdelovalec SCT, Projekt nizke zgradbe, d.o.o.; naročnik: Ministrstvo za promet in zveze, Republiška uprava za ceste, 1992). Cone, ki se neposredno dotikajo meje s tržiško provinco, so: Koper, Kozina in Sezana. V širšem smislu pa smo v obmejno regijo province Trst vključili tudi cone, ki mejijo na omenjene tri cone ito so cone Piran, Izola, Ilirska Bistrica, Postojna, Ajdovščina in Nova Gorica.

5 Provincio Trst smo v raziskavi razdelili na 11 con, pri čemer smo upoštevali že obstoječo conifikacijo, ki so jo opravili pripravljalci plana javnega prometa province TRST z inštituta ISTIEE Univerze v Trstu.

4. VSAKODNEVNI AVTOMOBILSKI PROMET IZ SLOVENIJE V TRST

Med intervjuvanci jih je 15% izjavilo, da gredo v tujino zaradi dela, 9,3% pa zaradi službenih potovanj. Le 15% intervjuvanih avtomobilistov (dopoldanski promet) je izjavilo, da se odpravlja v Trst vsak dan. Opozoriti pa je treba, da v raziskavi ni bilo možnosti za preveritev resničnosti odgovorov avtomobilistov; ti so jih lahko dajali nenatančno ali pa celo hoteno napačno (to morda velja še posebej za odgovore v zvezi z namenom potovanja).

Za planiranje javnega potniškega prometa so pomembni predvsem podatki o vsakodnevem gibanju prebivalstva, saj so predvsem redni potniki potencialni vir povpraševanja po storitvah javnega prometa. Zato smo v raziskavi s posebno pozornostjo preučili odgovore tistih voznikov, ki so izjavili, da potujejo v Trst vsakodnevno.

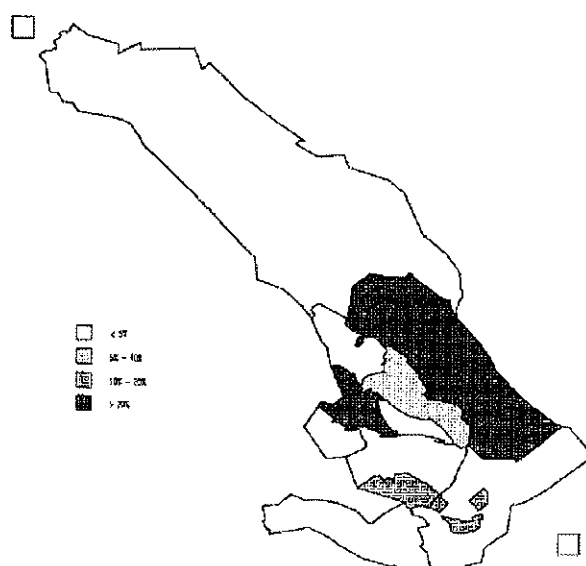
Med njimi je večina takih, ki prihajajo pretežno z območij, ki so blizu meje. Med njimi prednjači sežansko območje (51%); sledijo mu koprsko (21%) in kozinsko (12%). Med drugimi izstopa območje Ilirske Bistrice (8%). Na prvi pogled se morda zdijo ti rezultati presenetljivi, še posebej, če upoštevamo večje število prebivalcev na koprskem območju v primerjavi z drugimi. Vendar je možno ta pojav pojasniti s pogoji življenja in dela v omenjenih območjih.

Tudi med tistimi, ki potujejo v tujino vsakodnevno, je večina potnikov namenjena v center mesta Trst in v območje Opčine- Bazovica. Ti dve območji namreč pritegujeta 64% potnikov, ki potujejo v tujino vsak dan. Ta delež pa je nižji od tistega, ki so ga raziskovalci zabeležili med vsemi vozniki, ki so namenjeni v Trst. Med namembnimi področji tistih, ki potujejo vsak dan, so posebno pomembna še nasledja: industrijska cona (12%; med vsemi, ki so namenjeni v Trst 7%) in Sv. Ivan (8%; med vsemi, ki so namenjeni v Trst 3%). Namembna področja vsakodnevno potujočih voznikov prikazuje slika 8.

5. OCENA POTENCIALNEGA POVPRŠEVANJA POTNIKOV IZ SLOVENIJE PO STORITVAH JAVNEGA PROMETA V PROVINCI TRST

Zaradi omejitev pričujoče empirične raziskave ni možno opredeliti globalnih in natančnih sklepov o povpraševanju po storitvah javnega potniškega prometa za tiste potnike, ki prihajajo v provinco Trst skozi mejne prehode iz Slovenije. Podane pa so bile nekatere indikacije, ki utegnejo pripomoci pri oblikovanju ocene obsega tega povpraševanja.

Izhajali smo iz utemeljene domneve, da se večina potnikov odloča za potovanje v Trst z avtomobilom tudi



Slika 8: Namembne cone v tržaški provinci, v katere so namenjeni tisti slovenski vozniki, ki potujejo v Trst vsakodnevno.

zato, ker to omogoča "pospešitev carinskih formalnosti" na meji. Zato smo postavili domnevo, da večina avtomobilistov ni pripravljena uporabljati javnega prevoza za potovanje v Trst. Mnogo avtomobilistov iz tujine pa se srečuje s problemom parkiranja v Trstu, zato bi bilo v danih pogojih smotno razmišljati o izboljšanju javnega prometa med primestnimi območji blizu glavnih mejnih prehodov (kjer bi bilo možno pustiti osebno vozilo) in samim mestom. V raziskavi smo usmerili pozornost na naslednje tri relacije:

- Žavlje - center Trsta,
- Pesek - center Trsta,
- Opčine - center Trsta.

V Žavljah se namreč združuje večina tistih prometnih tokov s koprskega območja, ki so usmerjeni proti centru Trsta. Podobno bi lahko veljalo za Opčine (ali za kako lokacijo v njeni bližini) za tisti promet, ki prihaja v Trst skozi prehode sežanske cone. Povpraševanje smo analizirali za dnevni čas med 6.30 in 7.30, ko dosega promet slovenskih voznikov svojo jutranjo konico.

Efektivno povpraševanje po takem prometu je trenutno nizko in v celoti v tej jutranji uri znaša cca 500 oseb. Upošteva se obstoječi avtobusni promet med Koprom in Trstom v tem času (2 avtobusa), med Sežano in Trstom (2 avtobusa) in Kozino in Trstom (1 avtobus) ter tiste potnike, ki v tem času prečkajo mejo peš (se pripeljejo do meje z avtobusom ali z avtomobilom), lahko rečemo, da je trenutno efektivno povpraševanje potnikov iz Slovenije po omenjenih transportnih storitvah naslednje: z mejnega prehoda Škofije 200 oseb, s prehoda Krivavi potok 50, s Fernetičev 100.

Ta promet bi lahko povečali, če bi uspeli pritegniti v sredstva javnega prevoza del potnikov iz osebne prometa. To dodatno, potencialno povpraševanje pa smo ocenili na osnovi števila potnikov v osebnih avtomobilih v omenjeni konični uri. Domnevali smo, da predstavlja zgornjo mejo tega potencialnega povpraševanja celotno število potnikov v avtomobilih (slovenske in hrvaške registracije), ki prečkajo mejo v prvi jutranji konični uri. Spodnjo mejo pa naj bi tvorilo tisto število ljudi, ki so izjavili, da potujejo v Trst vsak dan (ob predpostavki, da bi tudi hrvaški vozniki odgovarjali tako kot slovenski).

Na tej osnovi smo ocenili naslednje meje potencialnega povpraševanja po storitvah javnega mestnega prevoza v času med 6.30 in 7.30:

na relaciji Žavlje - center Trsta: od 117 do 406 potnikov,
na relaciji Pesek - center Trsta: od 30 do 148 potnikov,
na relaciji Opčine - center Trsta: od 71 do 240 potnikov.

Raziskava na mejnih prehodih je bila opravljena na dan, ki bi moral odlikati prometno situacijo tipičnega delovnega dne na dokaj zadovoljiv način. Zato je smotno upoštevati indikacije, ki izhajajo iz dobljenih podatkov. Vendar je brez poglobljenih dodatnih raziskav v drugih dnevih tedna rezultate potrebno interpretirati z ustrežno previdnostjo.

6. ZAKLJUČEK

Potniški promet na mejnih prehodih z Italijo se iz leta v leto povečuje. Ne glede na trenutno razpoloženje politikov na obeh straneh meje, ki mestoma spodbujajo pa spet zaostrejejo mednarodne odnose, ne moremo mimo objektivne tendence odpiranja mej in intenzifikacije midsosedskih prometnih tokov. Problemi javnega prometa na meji in v pomembnih urbanih območjih tik ob njej so skupni obema deželama in jih je v vrsti pogledov smotno razreševati na skupen način. Raziskava je pokazala, da obstajajo na obeh straneh meje med Slovenijo in Italijo sistematična preučevanja prometnih tokov na meji; prav tako pa je očitno, da je bilo doslej le malo skupnih študij te problematike (v času raziskave je bilo več strokovnih srečanj o omenjeni problematiki, na katerih so sodelovali strokovnjaki in predstavniki oblasti iz Slovenije in Italije) in da obstaja še vrsta odprtih strokovnih vprašanj s tega področja. To velja tudi za odnose s Hrvaško.

Raziskava in ta prispevek sta tako pobuda za intenzifikacijo midsosedskega sodelovanja (tudi na raziskovalnem področju) pri razreševanju problemov na področju potniškega prometa.

RIASSUNTO

L'articolo presenta i risultati di una ricerca effettuata dal Dipartimento marittimo e dei trasporti di Pirano dell'Università di Lubiana per l'Istituto ISTIEE dell'Università di Trieste, incaricato di pianificare il traffico nella regione Friuli - Venezia Giulia e nella provincia di Trieste. Nella prima parte vengono presentati i risultati del censimento del traffico stradale attraverso 9 valichi di frontiera internazionali tra la Slovenia e l'Italia nel periodo 1982 - 1992. I dati dimostrano che negli anni precedenti l'indipendenza della Slovenia il traffico era in rapido aumento. La seconda parte dell'articolo è dedicata all'analisi del traffico passeggeri tra la provincia di Trieste e la Slovenia alla data del 15.06.1993, analisi effettuata sulla base di un censimento del traffico attraverso tutti i valichi di frontiera e di un'inchiesta condotta tra gli automobilisti ai tre principali valichi internazionali della provincia. Sono state evidenziate le ore di punta ad ogni singolo valico, la natura dei viaggi e la destinazione nella provincia di Trieste, nonché la frequenza e le ragioni dei viaggi. Viene offerto anche un giudizio sulla potenziale ampiezza della richiesta di trasporti pubblici nella provincia di Trieste da parte di coloro che raggiungono la provincia attraverso i valichi di frontiera con la Slovenia.