

Andrej Gulič

Umestitev nove železniške povezave v čezmejni prostor Pomurske regije: presoja socio-ekonomskih vplivov

Presoja socio-ekonomskih vplivov (Socio-economic impact assessment – SEIA) je vse bolj uporabljano orodje za ugotavljanje mogočih sedanjih in prihodnjih socialnih in ekonomskih vplivov predlaganih infrastrukturnih in ostalih razvojnih projektov ter za pripravo ustreznih politik in ukrepov, s katerimi se ugotovljeni negativni vplivi odpravljajo oz. blažijo, pozitivni socialni in ekonomski vplivi pa učinkovito izkoriščajo za blagor skupnosti, v kateri naj bi se prostorsko umestil(i) načrtovani projekt(i). Presoje socio-ekonomskih vplivov v Sloveniji niso zakonsko obvezne, zato je njihova uporaba odvisna od vsebine in narave konkretnih razvojnih projektov ter tudi od projektnih zahtev njihovih naročnikov. V članku predstavljamo končne rezultate delne presoje socio-ekonomskih vplivov umestitve nove železniške povezave v prostor Pomurske regije na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota. Presoja je bila opravljena v okviru projekta »Študija izvedljivosti vzpostavitve železniške infrastrukture do novega V. koridorja na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota« (PNZ, IBK et al., 2012), v okviru katere je avtor članka opravil socio-ekonomsko presojo. V članku predstavljamo:

- evropski in slovenski razvojni okvir na področju vzpostavljanja manjkajočih čezmejnih (regionalnih) železniških povezav;
- prostorski kontekst, v okviru katerega je bila izvedena presoja socio-ekonomskih vplivov;
- metodološki okvir presoje;
- nekatere sintezne ugotovitve, ki označujejo sedanje stanje na širšem in ožjem območju presoje;
- rezultate delne SWOT-analize primernosti vzpostavitve nove železniške infrastrukture na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota;
- rezultate presoje socio-ekonomskih vplivov posameznih potekov koridorjev nove železniške infrastrukture na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota.

Ključne besede: presoja socio-ekonomskih vplivov, transportni koridorji, železniška povezava, Bad Radkersburg, Murska Sobota

1 Uvod

V Evropski uniji obstajata odločnost in zavezanost spodbujati prihodnji razvoj konkurenčnih in trajnostnih prometnih povezav ter infrastrukture. V tem okviru izstopa zlasti poudarjanje pomena razvoja sodobne železniške infrastrukture, s posebnim poudarkom na (ponovnem) vzpostavljanju manjkajočih čezmejnih povezav. To dejstvo potrjujejo pomembni razvojni in drugi dokumenti Evropske unije (v nadaljevanju: EU), ki se v svojih ciljnih in usmeritvah zavzemajo za:

- čezmejno usklajevanje podjetniško usmerjenih projektov »od spodaj navzgor«, kot so koridorji za železniški tovorni promet in zeleni koridorji (Komisija Evropskih skupnosti, 2009);
- razvoj integriranega evropskega železniškega trga (Evropska komisija, 2011);
- osredotočanje na dokončanje manjkajočih povezav (zlasti čezmejnih odsekov in ozkih grl/obvoznic) in za izboljšanje obstoječe infrastrukture (prav tam);
- pripravo nabora regionalnih čezmejnih železniških pove-

zav, ki so bile odstranjene ali zapuščene, zlasti tistih, ki bi se lahko povezale s TEN-T (Evropski parlament, 2009);

- izgradnjo in širitev /.../ železniškega omrežja /.../, ki je izredno pomembno za obmejne regije, vključno z odpravljanjem manjkajočih povezav med regionalnimi/nacionalnimi in vseevropskimi prometnimi osmi in omrežji (Association of European Border Regions – AEER, 2009).

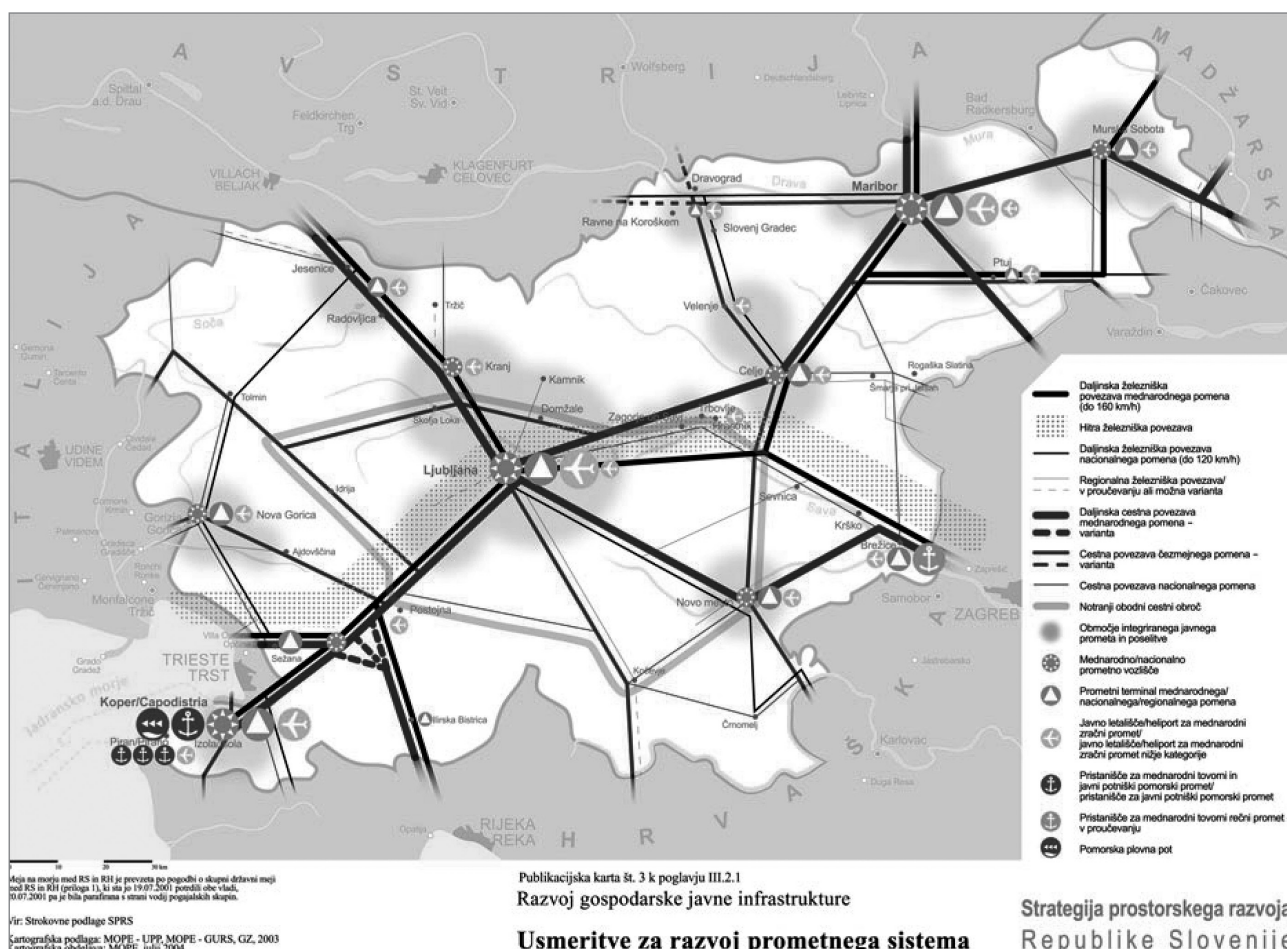
Podobne usmerjenosti in razvojne naravnosti ni mogoče zaznati v okviru dolgoročnih razvojnih dokumentov, ki usmerjajo prihodnji razvoj prometnega sistema in v okviru njega še posebej razvoj železniškega sistema/infrastrukture v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju: RS). Še posebej je to značilno za območje Pomurske regije, ki je obenem najmanj razvita slovenska statistična/razvojna regija. V omenjeni regiji so bile namreč v polpretekli zgodovini opuščene nekatere pomembne regionalne železniške proge, ki so povezovale regijo s sosednjimi čezmejnimi območji v Avstriji in na Madžarskem. Tukaj imamo

v mislih železniški povezavi Ljutomer–Gornja Radgona–Bad Radkersburg–Lipnica in Lendava–Redics.

Tako npr. v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (2004; v nadaljevanju: SPRS) niso predlagane možnosti ponovne vzpostavitve omenjenih železniških povezav, čeprav sta na kartografski predstavitvi usmeritev za razvoj prometnega sistema (slika 1) omenjeni povezavi – sicer precej blede in neizrazito – podaljšani čez državno mejo v smeri obeh omenjenih čezmejnih mest. Tudi že precej zastarel, vendar še vedno veljaven, nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture (Državni zbor RS, 1996) ne predvideva ponovnega povezovanja Gornje Radgone in Bad Radkersburga z opuščeno železniško povezavo. Predvideva pa izgradnjo nove regionalne proge od Lendave do mejnega prehoda Dolga vas (in naprej do Redicsa na Madžarskem).

Prihodnji dolgoročni razvoj železniške infrastrukture v Sloveniji opredeljuje novi nastajajoči nacionalni program (Republika Slovenija, Ministrstvo za promet, 2011) v katerem so opredeljeni konceptualna zasnova in cilji razvoja javne železniške infrastrukture do leta 2030 oz. do njihove dokončne uresnitve.

Iz omenjenega programa je razvidno, da država v obdobju do leta 2030 in v poznejšem obdobju – kljub opredeljenim širšim ciljem (harmonizacija z omrežjem EU, izboljšanje medregijske povezanosti) – ne predvideva naložb v omrežje regionalnih prog v Pomurski regiji. Obenem tudi opušta v veljavnem nacionalnem programu razvoja slovenske železniške infrastrukture predvideno izgradnjo regionalne proge od Lendave do mejnega prehoda Dolga vas (in naprej do Redicsa na Madžarskem) in ne predvideva možnosti za vzpostavitev neposredne železniške povezave v smeri Murska Sobota–Gornja Radgona–Bad Radkersburg. Na ta način na programski oz. strateško-načrtovalski ravni aktivno prispeva k poglobljanju prometne izolacije Pomurske regije, slabitvi prometnovozliščnega položaja Murske Sobotne kot središča Pomurske regije, zmanjševanju možnosti za izboljšano trajnostno prometno mobilnost znotraj regije, slabšanju pogojev za harmonizacijo in zagotovitev interoperabilnosti regionalnega železniškega omrežja z železniškimi omrežji sosednjih držav Avstrije, Madžarske in Hrvaške. Čeprav sta odpravljanje »ozkih grl« in optimizacija zmogljivosti čezmejnih regionalnih prometnih – v našem primeru železniških – povezav zelo pomembna za izboljšanje učinkovitosti potniškega in tovornega prometa znotraj enotnega evropskega trga.



Slika 1: Usmeritve za razvoj prometnega sistema – Strategija prostorskega razvoja Slovenije (vir: MOPE, 2004)

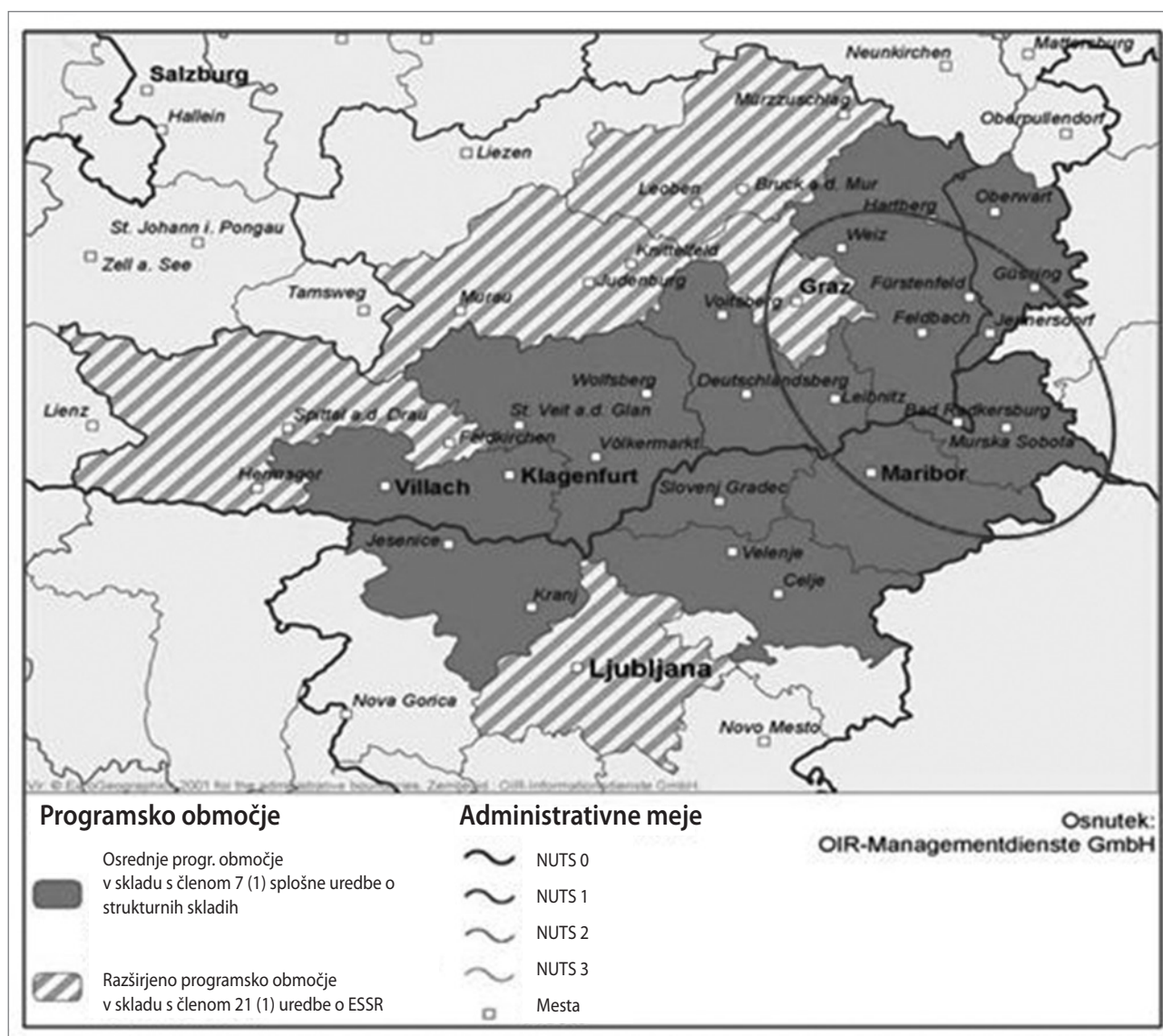
V nasprotju s predstavljenimi nacionalnimi strateškimi razvojnimi dokumenti pa Regionalni razvojni program Pomurske regije za obdobje 2007–2013 (RRA Mura, 2007) poudarja problem neobstoja čezmejnih železniških povezav, to je železniške povezave Lendave in Redicsa na Madžarskem ter železniške povezave Murske Sobotne in Bad Radkersburga v Avstriji. V okviru programa »Dograjevanje učinkovitejše ter za uporabo vzdržnejše naravnane prometne infrastrukture« predvideva ukrepe, s katerimi bi bile načrtovane in izvedene manjkajoče železniške proge ter načrtovan in izgrajen intermodalni regionalni prometni terminal.

V opisanem kontekstu ter v okviru Operativnega programa Slovenija-Avstrija 2007–2013 je bil izveden projekt »Študija izvedljivosti vzpostavitve železniške infrastrukture do novega V. koridorja na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota« (PNZ, IBK et al., 2012). Cilj študije izvedljivosti je preučitev in ocena mogočih koridorskih variant umestitve

železniške infrastrukture v smeri Bad Radkersburg–Murska Sobota. Študija vsebuje številne delovne pakete, ki vključujejo: okvirno določitev investicijske vrednosti novih infrastrukturnih povezav, študijo obratovanja, ekonomsko in finančno analizo, tržno raziskavo, analizo geoloških in hidroloških pogojev, analizo tržnih potencialov nove proge, študijo trasiranja proge in študijo izvedljivosti štirih mogočih koridorskih variant. Avtor članka je kot predstavnik Urbanističnega inštituta RS v okviru omenjene študije opravil socio-ekonomsko raziskavo, ki je strokovni temelj članka (Gulič, 2012).

2 Prostorski kontekst

Prostorski kontekst, v okviru katerega izvajamo presojo socio-ekonomskih vplivov mogočih koridorskih variant umestitve železniške infrastrukture v smeri Bad Radkersburg–Murska Sobota, zajema tri analitična območja: najširše vplivno



Slika 2: Širše vplivno območje (čezmejna regija; vir: OIR, UIRS, 2012)

območje, ki vključuje EU, Republiko Slovenijo in Republiko Avstrijo; širše vplivno območje, ki vključuje avstrijsko Štajersko ter Podravsko in Pomursko regijo in smo ga poimenovali čezmejna regija (slika 2), ter ožje vplivno območje – v okviru katerega je osredotočena presoja socio-ekonomskih vplivov in ki se nanaša na čezmejni prostor med Bad Radkersburgom in Mursko Soboto, ki vključuje tudi nekatera pomembnejša naselja v tem delu Pomurske regije (Gornjo Radgono, Radence in Tišino; slika 3).

3 Metodološki okvir

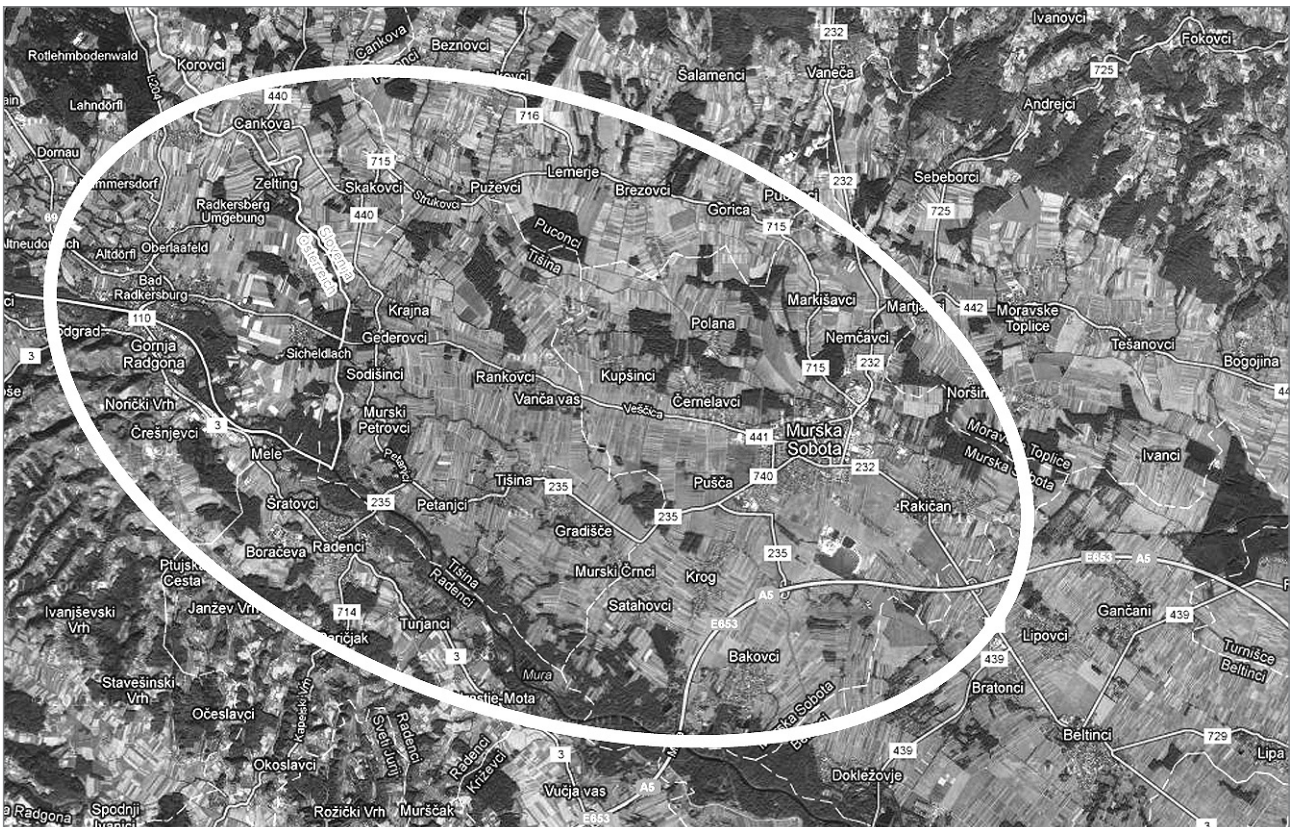
Presoja socio-ekonomskih vplivov (Socio-economic impact assessment – SEIA) je vse bolj uporabljano orodje za ugotavljanje mogočih sedanjih in prihodnjih socialnih in ekonomskih vplivov predlaganih infrastrukturnih in ostalih razvojnih projektov ter za pripravo ustreznih politik in ukrepov, s katerimi se ugotovljeni negativni vplivi odpravljajo oz. blažijo, pozitivni socialni in ekonomski vplivi pa učinkovito izkoriščajo za blagor skupnosti, v kateri naj bi se prostorsko umestil(i) načrtovani projekt(i).

V dosednji načrtovalski praksi in praksi vrednotenja politik sta se presoji socialnih in ekonomskih vplivov običajno pripravljali in izvajali ločeno, velikokrat v navezavi na strateško presojo vplivov na okolje. V novejšem obdobju pa se vse bolj

kaže potreba po njihovem tesnejšem povezovanju in razvoju celostnega pristopa. Celostni pristop lahko zagotovi vseobsežne in stroškovno učinkovite rezultate, ki zagotavljajo informacije o mogočih gospodarskih učinkih in tudi o mogočih vplivih na prevladujoče družbene vrednote, stališča ter odzive prebivalcev in ostalih deležnikov na predlagane spremembe.

Presoja socio-ekonomskih vplivov mogočega udejanjanja razvojnih projektov običajno vključuje te metodološke korake: določitev prostorskih, časovnih in problemskih okvirov presoje; določanje izhodiščnih razmer in pogojev; napovedovanje (ne)posrednih in kumulativnih socialnih in ekonomskih vplivov; opredelitev blažilnih ukrepov za upravljanje, zmanjševanje in odpravljanje negativnih vplivov udejanjanja razvojnega projekta; vrednotenje (mogočih razlik) predloga razvojnega projekta s strani različnih deležnikov in splošne javnosti ter udejanjanje prilagoditvenih ukrepov in spremljanje izvajanja razvojnega projekta (več o tem v Becker in Vanclay, 2003).

Presoje socio-ekonomskih vplivov v Sloveniji niso zakonsko obvezne, zato je njihova uporaba odvisna od vsebine in narave konkretnih razvojnih projektov ter tudi od projektne zahteve njihovih naročnikov. Enako velja tudi za presoje socialnih vplivov, ki so sestavni del presoje socio-ekonomskih vplivov. Na to opozarja Bojan Radej (2011: 160), ki poudarja, da »presoje socialnih vplivov v Sloveniji niso obvezne za nosilce socialnih



Slika 3: Ožje vplivno območje (vir: Google Maps, UIRS, 2012)

politik in niso široko uporabljane, zato je njihov vpliv na javne odločitve danes še majhen«.

4 Sintezne ugotovitve presoje sedanjega stanja v okviru širšega vplivnega območja

Na osnovi presoje socio-ekonomskih vplivov v okviru širšega vplivnega območja smo prišli do nekaterih sinteznih ugotovitev, ki se nanašajo na presojo sedanjega stanja in so nam služile kot osnova za izvedbo delne SWOT-analize. Gre za te ugotovitve:

1. Projektno zamejena čezmejna regija je razvojno nehomogena, znotraj nje obstajajo precejšnje razvojne razlike med – upošteva vse socio-ekonomske kazalnike – bolj razvitimi avstrijskimi območji in manj razvitimi slovenskimi.
2. Ugotovljene socio-ekonomske razlike med avstrijskimi in slovenskimi območji se v opazovanem času ne zmanjšujejo.
3. Pri tem je v negativnem razvojnem smislu poudarjena predvsem Pomurska regija, v okviru katere se bo v večji meri potencialno prostorsko umestila nova železniška povezava na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota.
4. Meja med državama je v polpretekli zgodovini začrtala močno razvojno (tudi kulturno in jezikovno) ločnico, ki je vplivala na relativno razvojno zaostajanje območij na obeh straneh državne meje ter usmerjala delovne, poslovne in prometne tokove v osrednja urbana središča (v Gradec na avstrijski strani ter Maribor in Mursko Soboto na slovenski strani).
5. Kljub periferizaciji obmejnih območij na obeh straneh meje pa so se med njimi ohranile razlike v stopnji razvitosti in življenjskem standardu prebivalcev.
6. Slabše gospodarske razmere v Pomurski regiji – v kateri še vedno v glavnem prevladujejo dejavnosti v primarnem in sekundarnem sektorju gospodarstva – spremlja tudi neugodno gibanje prebivalstva, ki je posledica nizke rodnosti in visoke umrljivosti ter tudi odseljevanja v druge slovenske regije.
7. Poselitveni sistem v okraju Radkersburg in Pomurski regiji se razvija neodvisno od sedanjega in še bolj prihodnjega potenciala (postaj) železniškega podsistema, kar pogloblja suburbanizacijske in dezurbanizacijske procese v čezmejni regiji in vzbuja dvome o možnosti poznejše vzpostavitve železniškega sistema kot okostja sodobnega sistema javnega potniškega prometa.
8. V čezmejni regiji prevladuje uporaba cestnega prometnega podsistema, ki vpliva na spodbujanje rasti prometnega povpraševanja in zapostavljanje razvoja drugih podsistemov (predvsem železniškega).
9. Med veljavnimi regionalnimi (RRP Pomurske regije) in nastajajočimi državnimi razvojnimi dokumenti (ReNPrJŽI) obstajajo nepremostljive razlike na področju spodbujanja razvoja železniške infrastrukture v Pomurski regiji.
10. ReNPrJŽI ne predvideva naložb v omrežje regionalnih prog v slovenskem delu čezmejne regije, opušča izgradnjo dveh novih regionalnih prog od Murske Sobote do Lendave ter od Lendave do mejnega prehoda Dolga vas (in naprej do Redicsa na Madžarskem), predvideni v veljavnem nacionalnem programu razvoja slovenske železniške infrastrukture in v RRP Pomurske regije. Obenem ne predvideva možnosti za vzpostavitev neposredne železniške povezave v smeri Murska Sobota–Gornja Radgona–Bad Radkersburg.
11. Na ta način Republika Slovenija na programski oz. strateško načrtovalski ravni aktivno prispeva k poglobljanju prometne izolacije Pomurske regije, slabitvi prometnovozliščnega položaja Murske Sobote kot središča Pomurske regije, zmanjševanju možnosti za izboljšano trajnostno prometno mobilnost znotraj regije, slabšanju pogojev za harmonizacijo in zagotovitev interoperabilnosti regionalnega železniškega omrežja z železniškimi omrežji sosednjih držav Avstrije, Madžarske in Hrvaške. Odpravljanje »ozkih grl« in optimizacija zmogljivosti čezmejnih regionalnih prometnih – v našem primeru železniških – povezav je zelo pomembna za izboljšanje učinkovitosti potniškega in tovarnega prometa znotraj enotnega evropskega trga.

5 Delna SWOT-analiza primernosti vzpostavitve nove železniške infrastrukture ob upoštevanju širše teritorialne ravni

V tem razdelku predstavljamo rezultate delne SWOT-analize primernosti vzpostavitve nove železniške infrastrukture ob upoštevanju širše teritorialne ravni: EU, Republika Slovenija, Republika Avstrija, avstrijska zvezna dežela Štajerska in Pomurska regija.

Na ravni EU ponuja mogoča vzpostavitev nove železniške infrastrukture v smeri Bad Radkersburg–Murska Sobota te priložnosti:

- odpravljanje ozkih grl in drugih ovir na področju železniške infrastrukture;
- združevanje prometnih sistemov vzhodnih in zahodnih delov Evrope;
- vzpostavljanje infrastrukturnih pogojev za razvoj multimodalnih logističnih verig;
- vzpostavljanje infrastrukturnih pogojev za razvoj integriranega evropskega železniškega omrežja in trga.

Obenem se na isti ravni pojavlja *nevarnost*, da lahko vzpostavljanje novih prečnih povezav med koridorji in mogoče preusmerjanje dela tovornih prometnih tokov povzročita rahljanje vloge opredeljenih vseevropskih transportnih koridorjev.

Na ravni Republike Slovenije ponuja mogoča vzpostavitve nove železniške infrastrukture te *priložnosti*:

- lažje udejanjanje pričakovane visoke stopnje rasti tovarnega prometnega povpraševanja do leta 2050;
- izboljšanje konkurenčnosti železniškega omrežja;
- izboljšanje prometne dostopnosti Pomurske regije;
- krepitev prometnovozliščnega položaja Murske Sobotne kot središča nacionalnega pomena, ki bo sposobno enakovredno sodelovati s čezmejnimi območji v Avstriji, na Madžarskem in Hrvaškem;
- odpravljanje »ozkih grl« in optimizacija zmogljivosti čezmejnih regionalnih železniških povezav.

Na isti teritorialni ravni se sočasno pojavljajo tudi številne *nevarnosti*:

- neuskkljenost razvojnih dokumentov na državni in regionalni ravni glede spodbujanja prihodnjega razvoja železniškega sistema in infrastrukture negativno vpliva na udejanjanje možnosti za vzpostavitev omenjene infrastrukture;
- opuščanje dosedanjih načrtov za naložbe v novo omrežje regionalnih prog v Pomurski regiji;
- prevzemanje dela tovornih prometnih tokov prek nove Koralmbahn železniške proge iz V. vseevropskega koridorja in njihovo usmerjanje v severnojadranska in se-

vernomorska pristanišča, ki so konkurenčna koprskemu pristanišču;

- ukinitve V. vseevropskega koridorja po ozemlju Slovenije;
- preusmerjanje tovornih tokov v logistične centre v Avstriji (npr. terminal Werndorf pri Gradcu);
- nova železniška povezava Murska Sobota–Bad Radkersburg–Šentilj–Maribor bi konkurirala obstoječi povezavi Murska Sobota–Ormož–Pragersko–Maribor.

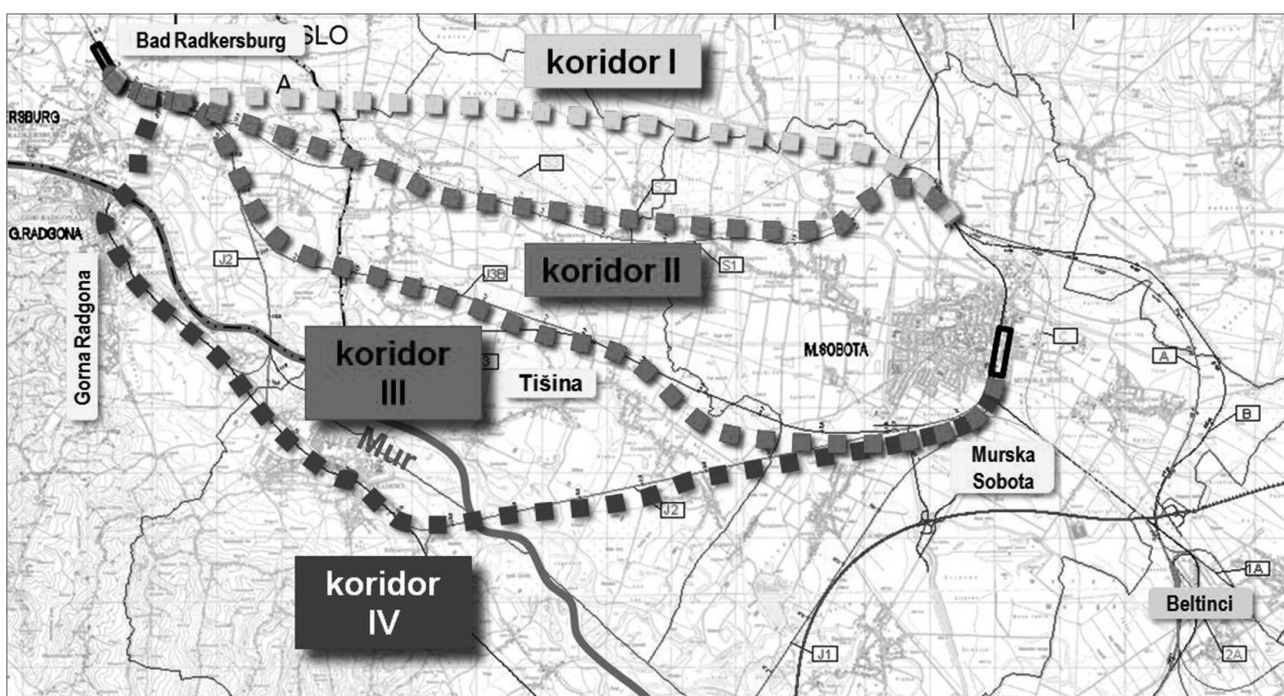
Na ravni Republike Avstrije ponuja mogoča vzpostavitve nove železniške infrastrukture te *priložnosti*:

- navezavo na hitro in zmogljivo novo železniško progo Koralmbahn na relaciji Gradec–Celovec–(Beljak–Trst) in prevzemanje dela tovornih tokov s sedanjega V. vseevropskega koridorja z možnostjo njene prekategorizacije v V. vseevropski koridor;
- odpravljanje »ozkih grl« in optimizacija zmogljivosti čezmejnih regionalnih železniških povezav.

Na isti teritorialni ravni je bila kot edina *nevarnost* opredeljena možnost neizgradnje omenjene nove železniške proge.

Na ravni avstrijske Štajerske smo prepoznali te *prednosti* mogoče izgradnje nove železniške infrastrukture:

- lahko bi bila razbremenilna proga za graško vzhodno železnico;
- povečale bi se prevozne zmogljivosti železniškega omrežja;
- izboljšala bi se neposredna železniška povezava terminala Werndorf s Pomurjem ter z bližnjimi madžarskimi in hrvaškimi regijami;



Slika 4: Prikaz mogočih koridorjev nove železniške infrastrukture na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota (vir: PNZ, IBK et al., 2012)

- odpravljeno bi bilo »ozko grlo« in optimizirane zmogljivosti čezmejnih regionalnih železniških povezav;
- izboljšali bi se pogoji za pritegnitev dela razpoložljive cenejše delovne sile iz Pomurske regije v zaposlitvena središča na avstrijskem Štajerskem na osnovi dnevne delovne mobilnosti.

Kot edino *nevarnost* v okviru mogoče izgradnje omenjene železniške infrastrukture za avstrijsko Štajersko smo prepoznali načrtovano izgradnjo zmogljivega sodobnega terminala kombiniranega transporta v Murski Soboti, ki bi lahko prevzel del prihodka logističnega terminala v Werndorfu.

Na ravni Pomurske regije ponuja mogoča vzpostavitev nove železniške infrastrukture te *priložnosti*:

- izboljšanje prometne dostopnosti, ki lahko posredno vpliva na izboljšanje gospodarske uspešnosti Pomurske regije in omeji negativne demografske trende;
- izboljšanje medregijske povezanosti;
- izboljšanje infrastrukturnih pogojev za spodbujanje razvoja trajnostne mobilnosti znotraj regije;
- krepitev prometnovozliščnega položaja Murske Sobote kot središča Pomurske regije;
- izboljšanje infrastrukturnih pogojev za izgradnjo sodobnega terminala kombiniranega transporta;
- odpravljanje »ozkih grl« in optimizacija zmogljivosti čezmejnih regionalnih železniških povezav.

Na isti teritorialni ravni se sočasno pojavljata tudi dve *nevarnosti*:

- stopnjevanje razpršenosti poselitve, ki lahko dodatno poslabša prostorske pogoje za izgradnjo omenjene železniške infrastrukture;
- prevladujoče prometnoinfrastrukturno in logistično navezovanje gospodarstva Pomurske regije na prometne in logistične zmogljivosti avstrijske Štajerske.

6 Presoja primernosti posameznih potekov koridorjev nove železniške infrastrukture

V tem poglavju predstavljamo rezultate presoje primernosti posameznih potekov koridorjev nove železniške infrastrukture na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota. Pri tej presoji izhajamo iz domneve, da je vzpostavitev železniške infrastrukture do novega V. koridorja na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota ocenjena pozitivno in da ugotovljene priložnosti na širših teritorialnih ravneh (EU, Slovenija, Pomurska regija) prevladajo nad ugotovljenimi nevarnostmi. Poteki koridorjev nove železniške infrastrukture so predstavljeni na sliki 4.

Za ožje čezmejno območje, prek katerega potekajo koridorske različice nove železniške infrastrukture na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota, veljajo te temeljne socio-ekonomske in poselitvene značilnosti:

- Po številu prebivalcev in delovnih mest izstopajo v območju ta središča: Murska Sobota, Gornja Radgona in Radenci ter na avstrijski strani Bad Radkersburg.
- Murska Sobota je regionalno središče, Gornja Radgona in Bad Radkersburg sta subregionalni središči, Radenci so lokalno središče, Tišina pa sublokalno središče.

Za vrednotenje primernosti opredeljenih koridorjev, upoštevaje socio-ekonomski (razvojni) vidik, je bil izbran ta nabor kriterijev:

1. povezovanje lokalnih središč,
2. povezovanje zaposlitvenih središč in poslovnih con,
3. možnosti za vzpostavljanje skupnih prometnih koridorjev,
4. vpliv na gospodarstvo,
5. vpliv na turizem,
6. trajnostna dostopnost,
7. čezmejna povezanost regije.

Za vrednotenje primernosti izbranih koridorjev je bila izbrana ta ocenjevalna lestvica:

1. (+) bolj primerno,
2. (o) primerno,
3. (–) manj primerno.

V okviru vrednotenja je bilo opravljeno tudi razvrščanje koridorjev po primernosti, upoštevaje opredeljeni nabor kriterijev. Pri tem je bila izbrana ocenjevalna lestvica od 1 do 4 (1 – najvišja vrednost; 4 – najnižja vrednost). Rezultati vrednotenja so navedeni v preglednici 1.

Kvalitativna presoja socio-ekonomske (razvojne) primernosti opredeljenih koridorjev nove železniške infrastrukture na relaciji Bad Radkersburg–Murska Sobota – upoštevaje izbrani nabor kriterijev – je pokazala, da je najprimernejši koridor IV, sledita mu koridorja III in II, kot najmanj primeren se je izkazal koridor I.

V nadaljevanju podajamo krajše komentarje k najprimernejšim koridorjem, upoštevaje posamezne kriterije (več o tem Gulič, 2012). Upoštevaje:

- kriterij »povezovanje lokalnih središč« je koridor IV najprimernejši, ker v svoji smeri povezuje Gornjo Radgono in Radence, ki sta subregionalno in lokalno središče;
- kriterij »povezovanje zaposlitvenih središč in poslovnih con« je koridor IV najprimernejši, ker v svoji smeri povezuje Gornjo Radgono in Radence – ki sta pomembni zaposlitveni središči – in se neposredno navezuje na načrtovani poslovni coni na južnem obrobju Murske Sobote;
- kriterij »možnosti za vzpostavljanje skupnih prometnih

Preglednica 1: Kriteriji za vrednotenje in razvrščanje koridorjev

| Kriterij | Koridorji | Vrednotenje | Vrstni red |
|---|-------------|-------------|------------|
| povezovanje lokalnih središč | koridor I | – | 4 |
| | koridor II | – | 3 |
| | koridor III | o | 2 |
| | koridor IV | + | 1 |
| povezovanje zaposlitvenih središč in poslovnih con | koridor I | – | 4 |
| | koridor II | – | 3 |
| | koridor III | o | 2 |
| | koridor IV | + | 1 |
| možnosti za vzpostavljanje skupnih prometnih koridorjev | koridor I | – | 3 |
| | koridor II | – | 2 |
| | koridor III | + | 1 |
| | koridor IV | – | 4 |
| vpliv na gospodarstvo | koridor I | o | 2–4 |
| | koridor II | o | 2–4 |
| | koridor III | o | 2–4 |
| | koridor IV | + | 1 |
| vpliv na turizem | koridor I | – | 4 |
| | koridor II | – | 3 |
| | koridor III | – | 2 |
| | koridor IV | + | 1 |
| trajnostna dostopnost | koridor I | – | 4 |
| | koridor II | – | 3 |
| | koridor III | – | 2 |
| | koridor IV | + | 1 |
| čezmejna povezanost regije | koridor I | – | 4 |
| | koridor II | – | 3 |
| | koridor III | o | 2 |
| | koridor IV | + | 1 |

Vir: Gulič (2012)

koridorjev« je koridor III najprimernejši, ker je zaradi prostorske bližine primeren za vzpostavljanje skupnega prometnega koridorja s cestno infrastrukturo;

- kriterij »vpliv na gospodarstvo« je koridor IV najprimernejši tako za vodenje (tranzitnega) železniškega prometa, prek katerega se lahko prevaža blago za proizvodni sektor gospodarstva Pomurske regije in širše teritorialne enote, kot tudi za izvajanje dnevnega prevoza delavcev na delo v obstoječa in načrtovana zaposlitvena središča (južni del Murske Sobote, Gornja Radgona, Radenci);
- kriterij »vpliv na turizem« je koridor IV najprimernejši, ker v smeri koridorja in ob njem obstajajo pomembnejše turistične atrakcije (naravovarstveno pomembna območja in nepremične kulturne dediščine), mogoči so vizualno atraktivni prizori v bližnji pokrajini (vožnja in dvakratno prečkanje reke Mure, Radgonske gorice), predvidena postaja in postajališča se navezujejo na obstoječe

in načrtovane turistične atrakcije. Koridor se deloma navezuje na obstoječo Mursko kolesarsko pot. Potencialna vzpostavitev železniške proge lahko spodbudi nadaljnji razvoj turističnih destinacij brez (avtomobilskega) prometa (»traffic free tourism destinations«) in razvoj t. i. dediščinske železniške proge (»heritage railway line«);

- kriterij »trajnostna dostopnost« je koridor IV najprimernejši, ker ima – zaradi funkcije povezovanja večjih naselij in zaposlitvenih središč (Gornja Radgona in Radenci) ter navezovanja na lokalna vozlišča javnega avtobusnega prometa in kolesarsko infrastrukturo – sorazmerno ugodne pogoje za spodbujanje trajnostne dostopnosti in mobilnosti na območju koridorja;
- kriterij »čezmejna povezanost regije« je koridor IV najprimernejši, ker čeprav ima funkcijo nekoliko bolj obvoznega povezovanja Murske Sobote in Bad Radkersburga ter ostalih središč v smeri Maribora in Gradca,

ima obenem izrazito funkcijo povezovanja pomembnih središč v Pomurski regiji (Gornje Radgone in Radencev kot subregionalnega in lokalnega središča).

7 Sklep

Presoja socio-ekonomskih vplivov umestitve nove železniške povezave v čezmejni prostor Pomurske regije je pokazala, da gre za večplasten problem s številnimi socialnimi, ekonomskimi, prostorskimi in drugimi dimenzijami.

Pri tem bi želeli opozoriti predvsem na ta ugotovljena dejstva:

1. Med strateškimi razvojnimi usmeritvami na evropski (EU), nacionalni in regionalni ravni (Pomurska regija) obstaja precejšnja stopnja neuskladenosti, kar zadeva prihodnji razvoj javne železniške infrastrukture.
2. Novonastajajoči državni razvojni dokumenti na področju razvoja javne železniške infrastrukture (ReNPrJŽI) opuščajo usmeritve iz veljavnih dokumentov, kar bo vodilo k nadaljnemu poglobljanju prometne izolacije Pomurske regije kot najmanj razvite slovenske statistične/razvojne regije.
3. Država nima splošne razvojne vizije in strategije, s katero bi med drugim jasno opredelila in z drugimi razvojnimi deležniki uskladila strateško razvojne interese Slovenije na različnih teritorialnih ravneh (globalna, evropska, sosednje države, čezmejna območja). Omenjena dokumenta bi lahko bila strateški okvir za pripravo vseh resornih razvojnih dokumentov, vključno s tistimi, ki se nanašajo na razvoj posameznih prometnih sistemov in infrastrukture.
4. Delna SWOT-analiza primernosti vzpostavitve nove železniške infrastrukture je razkrila priložnosti in nevarnosti, upošteva širše teritorialne ravni: EU, Republika Slovenija, Republika Avstrija, avstrijska zvezna dežela Štajerska in Pomurska regija. Pri tem ne bi smeli zanemariti dejstva, da se ugotovljene priložnosti za Republiko Slovenijo in Pomursko regijo pojavljajo kot nevarnosti za Republiko Avstrijo in avstrijsko Štajersko ter obratno.
5. Presoja socio-ekonomske primernosti posameznih koridorjev nove železniške infrastrukture je pokazala, da je v celoti najprimernejši koridor IV. Obenem se je ta v okviru drugih opravljenih presoj (z vidika varstva okolja, tehničnih značilnosti, gradbenih stroškov in stroškov vzdrževanja) pokazal kot najmanj primeren oz. najdražji.
6. V tem primeru je presoja socio-ekonomskih vplivov pokazala, da je primeren instrument za vrednotenje socialnih, ekonomskih in deloma tudi prostorskih vplivov izgradnje prometne infrastrukture, zato menimo, da bi bilo treba razmisliti o možnostih njene vključitve v ustrezen zakonski in regulatorni okvir.

.....
 Andrej Gulič
 Urbanistični inštitut RS

Trnovski pristan 2, 1000 Ljubljana
 E-pošta: andrej.gulic@uirsi.si

Viri in literatura

- Association of European Border Regions – AEBR (2009): Statement on the Green Paper: TEN-T: a policy review. Gronau. http://www.aebr.eu/files/publications/AEBR_Statement_TEN-T_EN_18-09-09.pdf.
- Becker, H., Vanclay, F. (2003). The International Handbook of Social Impact Assessment: Conceptual and Methodological Advances. Northampton: Edward Elgar Publishing Inc.
- Državni zbor RS (1996): Nacionalni program razvoja Slovenske železniške infrastrukture (NPRSZI). Ur. l. RS, št. 13/1996. Ljubljana.
- Evropski parlament (2009). Resolucija Evropskega parlamenta z dne 22. aprila 2009 o Zeleni knjigi o prihodnosti politike TEN-T (2008/2218(INI)). Strasbourg. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:184E:0035:0040:SL:PDF>.
- Evropska komisija (2011): Bela knjiga Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Bruselj. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SL:PDF>.
- Gulič, A. (2012). Študija izvedljivosti vzpostavitve železniške infrastrukture do novega V. koridorja na relaciji Bad Radkersburg-Murska Sobota: Socio-ekonomska raziskava. Končno poročilo o rezultatih raziskave. Urbanistični inštitut Republike Slovenije. Ljubljana.
- Komisija Evropskih skupnosti (2009): Zelena knjiga TEN-T: Naproti bolj povezanemu evropskemu prometnemu omrežju v službi skupne prometne politike. Bruselj. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:SL:PDF>.
- Lawrence, D. P. (2003). Environmental Impact Assessment: Practical Solutions to Recurrent Problems. John Wiley and Sons Inc.
- PNZ, IBK et al. (2012): Študija izvedljivosti vzpostavitve železniške infrastrukture do novega V. koridorja na relaciji Bad Radkersburg-Murska Sobota. Naročniki: Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko, Mestna občina Murska Sobota, Občina Tišina. Ljubljana in Beljak.
- Radej, B. (2011). Presoja socialnih vplivov. V: Radej, B., Golobič, M., Macur, M., Dragoš, S. (ur.): Vrednotenje politik: obzorja nove miselnosti. Založba Vega. Ljubljana.
- RRA Mura (2007): Regionalni razvojni program Pomurske regije 2007–2013. Murska Sobota. <http://web.rra-mura.com/page.aspx?top=3&sub=31&title=RRP%20POMURJE%202007-2013>.
- Republika Slovenija, Ministrstvo za promet (2011): Izhodišča za resolucijo o nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture (ReNPrJŽI) za obdobje od 2011 do 2030. Oktober 2011. Ljubljana. <http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/DZZ/RAZNO/ReNPrJZI.pdf>.
- Taylor, C. N., Bryan, C. H., in Goodrich, C. G. (1995). Social Assessment: theory, process & techniques. Taylor Baines and Associates, Chichester.
- Vanclay, F. (2003). Social Impact Assessment: International Principles. IAIA Special Publications Series No. 2, May 2003. International Association for Impact Assessment.
- Vanclay, F., Esteves, A. M. (2011). New Directions in Social Assessment: Conceptual and Methodological Advances. Edward Elgar. Cheltenham. UK.