

KONCEPT IN MODEL TERITORIALNE KOHEZIJE – GEOGRAFSKI VIDIK

Sabina Grižančič

univerzitetna diplomirana geografinja in diplomirana ekonomistka (UN)
PandaSlon d.o.o.
Kampel 1k, SI – 6000 Koper, Slovenija
e-mail: sabinagrižancic@yahoo.com

UDK: 911.3:711.45

COBISS: 1.01

Izvleček

Koncept in model teritorialne kohezije – geografski vidik

Oktobra 2008 je Evropska komisija izdala Zeleno knjigo o teritorialni koheziji, ki je sprožila obsežno diskusijo o konceptu teritorialne kohezije. Ta je skupaj z ekonomsko in socialno kohezijo cilj, ki ga zasleduje Evropska unija. Čeprav številni strokovnjaki opozarjajo, da implementacija teritorialne kohezije (TK) brez jasne definicije in kazalnikov ne more biti uspešna, ostaja koncept teritorialne kohezije še danes nedorečen. Pričujoči članek podaja povzetek obsežne študije koncepta teritorialne kohezije, ki se je ukvarjala z geografsko definicijo teritorialne kohezije (prostorske povezanosti), določitvijo kazalnikov in izdelavo modela za merjenje TK. Na koncu je predstavljen primer merjenja TK na primeru NUTS 3 regij Slovenije.

Ključne besede

teritorialna kohezija, prostorska povezanost, kazalniki teritorialne kohezije, model teritorialne kohezije, merjenje prostorske povezanosti, kohezijska politika, Evropska unija

Abstract

The concept and the model of territorial cohesion – geographical aspect

In October 2008, European Commission published the Green Paper on Territorial Cohesion which opened an extensive discussion about the concept of territorial cohesion which is, together with economic and social cohesion, the main objective of European Union. Although many experts warn that the implementation of territorial cohesion (TC) in policy without clear definitions and indicators cannot be successful, the concept of territorial cohesion remains still unclear. The article provides an outline of an extensive study of the concept of territorial cohesion. The study dealt with the geographical definition of territorial cohesion (spatial cohesion), identifying indicators and building a model for measuring it. At the end the paper provides a case study of measuring TC at NUTS 3 region of Slovenia.

Key words

Territorial cohesion, spatial coherence, territorial cohesion indicators, model of territorial cohesion, measuring territorial cohesion, cohesion policy, European Union

1. Aktualizacija koncepta teritorialne kohezije in Evropska unija

Koncept teritorialne kohezije je širše poznan zato, ker v Evropski uniji (EU) trenutno predstavlja aktualno tematiko. Vendar pa koncept ni plod razmišljanj EU, temveč ima daljšo zgodovino in je bil zasnovan s strani francoskih strokovnjakov, po nizu naključij pa, poleg ekonomske in socialne kohezije, vpeljan v ustavo Evropske unije kot tretji cilj. Koncept teritorialne kohezije je pravzaprav francoski koncept prostorskega planiranja, ki se osredotoča na spodbujanje razvoja določenih območij – ruralnih regij, ki trpijo zaradi množičnega izseljevanja, regij z industrijo v zatonu in ostalih prizadetih regij. Koncept, imenovan Aménagement du territoire, je bil namenjen francoskemu ozemlju, predvsem za odpravo neenakosti v bogastvu in finančnem potencialu, za izboljšanje demografske slike na podeželskem območju in v malih mestih, ki so trpela zaradi procesa izseljevanja ter za nadziranje rasti glavnega mesta Pariza (Faludi 2006, 667–678; Faludi 2009, 2).

Teritorialna kohezija je bila prvič obravnavana s strani organizacije Assembly of European Regions (AER)¹, ki je tudi skovala izraz. Pomembno vlogo pri tem je imel podpredsednik AER, Robert Savy, ki je bil v tistem času predsednik francoske regije Limousin in predsednik francoske organizacije Comité Interministériel de l'aménagement du territoire. Da je bila ideja o teritorialni koheziji vpeljana v okvir EU in prvič omenjena v Amsterdamski pogodbi leta 1997², pa je zaslužen takratni francoski minister za evropske zadeve Michel Barnier, ki je to funkcijo opravljal v letih 1995–1997, leta 1999 pa je postal še evropski komisar za regionalno politiko. Michel Barnier je „pod krinko teritorialne kohezije“ pripeljal prostorsko planiranje v EU, saj so ga do tedaj države članice vztrajno zavračale. Ker je imela Francija naklonjenost Bruslja, je videla priložnost za uveljavitev svojega koncepta kot strateškega prostorskega okvira politik EU (Faludi 2009, 3). Tako se je TK, prostorski pojav, ki ga lahko spremljamo in merimo v prostoru, znašla v primežu politike. Žal pa ji evropska politika ni pripisala zadostne in dokončne oblike ter vsebine, zato ostaja teritorialna kohezija znotraj EU le nek okvir, brez strokovne razlage in podlage.

1.1 Kohezijska politika

Geografska lega in druge fizične ter družbene značilnosti Evrope pogojujejo izredno pestrost evropskega kontinenta: nižine, doline, gore, otoki, mesta, podeželje in multikulturna tradicija prebivalstva. Raznolika in pestra pa ni samo naravnogeografska slika Evrope. Zaradi medsebojnega prepletanja številnih dejavnikov je pestra tudi stopnja gospodarske razvitosti, regije oziroma države imajo različne življenjske standarde in razmere.

Zaradi želje po vsesplošni blaginji, miru, razvoju in demokraciji je po drugi svetovni vojni nastala Evropska gospodarska skupnost, predhodnica današnje EU. Evropska unija je ekonomska, socialna in politična integracija evropskih držav, ki je skozi svojo zgodovino širila meje in v skupnost sprejemala nove države. Danes Evropsko unijo sestavlja 28 držav članic iz vseh delov Evrope ter čezoceanska območja, ki

¹ AER je zbor evropskih regij, v kateri sodeluje 270 regij iz triinšdesetih evropskih držav in 16 medregionalnih organizacij. AER je največja neodvisna mreža regij širše Evrope in predstavlja forum za medregionalno sodelovanje. Njegovi začetki segajo v leto 1985, ko je v belgijskem mestu Louvain-la-Neuve 47 regij in 9 medregionalnih organizacij ustanovilo Council of the Regions of Europe (CRE), ki je bil novembra 1987 na njihovi drugi skupni seji v Bruslju preimenovan v Assembly of European Regions (Assembly of European Regions 2014).

² V Amsterdamski pogodbi je bila omenjena besedna zveza teritorialna kohezija, vendar brez vsakršne povezave s kohezijsko politiko in cilji EU (ekonomske in socialno kohezijo).

pripadajo nekaterim državam članicam. Gre za eno najmočnejših gospodarstev na svetu, ki je v zadnjih letih zaradi svetovne gospodarske krize v precejšnjem upadu, obenem pa znotraj njenih regij od nekdanj obstajajo razmeroma velika ekonomska neskladja. Razlogi za neenakost so različni; lahko so posledica dolgoletnih omejenih možnosti razvoja zaradi geografske oddaljenosti ali socialnih in gospodarskih sprememb ali pa kombinacija obojega. Posledice teh neugodnih razmer se pogosto kažejo v socialni izključenosti, visoki stopnji brezposelnosti in slabi infrastrukturi. V nekaterih državah EU je zaostajanje delno posledica nekdanjih centralno-planskih gospodarstev. Vstop dvanajstih članic 1. maja 2004 in 1. januarja 2007 je razlike samo še poglobil, saj so imele nove članice v primerjavi s starimi znatno nižji bruto domači proizvod (BDP) na prebivalca in manjši delež zaposlenega prebivalstva. Torej povsem logično je, da se je število manj razvitih regij oziroma regij s težavami v EU po zadnji širitvi močno povečalo.

Evropska unija si prizadeva, da bi imeli vsi njeni prebivalci primerljive možnosti in priložnosti, zato spodbuja razvoj manj razvitih regij in držav. To je delo regionalne politike, ki skrbi, da se v prakso uveljavlja tako imenovana kohezijska politika (ang. Cohesion Policy), katere namen je zmanjševanje razlik v razvitosti ob ohranjanju lokalnih značilnosti. Kohezijska politika je ena od politik Evropske unije, ki predstavlja teritorialno kombinacijo različnih sektorskih politik. Gre za redistributivno politiko, ki temelji na ideji, da je potrebno prerazporediti vire od ene regije k drugim, od bogatih k revnejšim. Kohezijska politika je politika širšega razvoja (ang. policy for development) in predstavlja skupek razvojnih aktivnosti, programov in ukrepov države, lokalnih skupnosti in drugih javnopolitičnih nosilcev interesov na regionalni ravni, koordiniranih in sofinanciranih s strani EU, namenjenih zmanjševanju ekonomskih, socialnih in teritorialnih razlik (Barca 2009, 2–3; Lajh in Kajnc 2009, 17–28; Portal EU 2014).

Čeprav so prvi zametki kohezijske politike v EU nastali že zelo zgodaj, lahko o razvoju regionalne politike govorimo od srede sedemdesetih let 20. stoletja, ko je bil ustanovljen Evropski sklad za regionalni razvoj³; o kohezijski politiki⁴ pa od devetdesetih let 20. stoletja, ko je bila sprejeta Maastrichtske pogodba. Kohezijska politika naj bi podala odgovore na vprašanja: kako izkoristiti prednosti vseh ozemelj, da bodo najboljše prispevala k trajnostnemu in uravnoveženemu razvoju EU kot celote; kako rešiti vprašanje koncentracije prebivalstva na eni strani ter povečevanja onesnaženosti in socialne izključenosti na drugi strani; kako bolje povezati ozemlja, da bodo imela dostop do javnih storitev, učinkovitega prevoza, zanesljivih energetske omrežij in širokopasovnega interneta; kako razviti nove oblike sodelovanja (Ravbar 2002, 322–327; Regionalna politika – Info regio 2014). Kljub nenehnemu trudu EU pa se zdi, da se razmere samo še poslabšujejo. Razlike med regijami in državami se povečujejo, znova in znova pa se pojavljajo nove ovire in težave pri doseganju zastavljenih ciljev. K temu je nedvomno pripomogla tudi svetovna gospodarska kriza, a tudi pred njo kohezijska politika ni dajala pravih rezultatov. Vprašanje je, ali je morda razlog v slabo izpeljanih aktivnostih in nejasno postavljenih ciljnih kohezijske politike.

³ Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) je finančni inštrument, ki je bil ustanovljen leta 1975 z namenom odpravljanja razvojnih neravnovesij. Danes predstavlja glavni stebler kohezijske politike.

⁴ Regionalna politika je del širšega pojma kohezijske politike, saj tudi druge politike EU prispevajo k cilju kohezije. Torej gre v tem primeru za besedi, ki sta si v razmerju nadpomenka (kohezijska politika) in podpomenka (regionalna politika) (Wostner 2012).

1.2 Ekonomska ≠ socialna ≠ teritorialna kohezija

Beseda kohezija izhaja iz francoske besede *cohésion*, ki ima svoje etimološke korenine v latinski besedi *cohaesionem*, *cohaerere*, kar pomeni držati se skupaj (Online Etymology Dictionary 2014). Beseda kohezija ima več pomenov. V fiziki kohezija predstavlja silo, ki privlači molekule iste snovi, v jezikovnem smislu se kohezija uporablja kot merilo tega, ali je določeno zaporedje povedi besedilo ali ne (SSKJ 2014). V prostorskem planiranju razumemo kohezijo kot povezanost prostora. Iz tega lahko sklepamo, da EU stremi k temu, da bi se njeno celotno območje držalo skupaj in bilo notranje povezano, kar lahko dosežemo samo, če so si območja med seboj podobna oziroma dosegajo približno enako stopnjo razvitosti.

Ko se je kohezija prvič pojavila in uveljavila v dokumentih in pogodbi EU, so hitro začeli uporabljati pojma ekonomska in socialna kohezija, kot glavni sestavini regionalne politike. Lizbonska pogodba⁵ pa je vpeljala še tretji vidik kohezije, teritorialno kohezijo. Čeprav dokumenti EU neprestano govorijo o koheziji in kohezijski politiki, natančne in jasne definicije koncepta ekonomske, socialne in teritorialne kohezije, ki se nanaša na delovanje EU, ni. Še več, tudi strokovna javnost nima jasne in nedvoumne razlage, kaj naj bi kohezija pravzaprav bila. Evropska komisija sicer opredeljuje ekonomsko in socialno kohezijo kot izraz solidarnosti med državami članicami, z dodeljevanjem sredstev državam in regijam na podlagi izključnega kriterija BDP pa naj bi se zmanjševale razvojne razlike (Regionalna politika – Inforegio 2014). Molle (2007, 60) pravi, da koncept ekonomske kohezije ni dobro definiran, saj niti akademska literatura niti politična dokumentacija ne dajeta jasne definicije. Sam predpostavlja, da ekonomska kohezija obstaja le, ko vsi njeni segmenti – regije sodelujejo v skupnem gospodarskem prostoru, kjer lahko kljubujejo mednarodni konkurenci. Wostner (2005, 274) trdi, da ekonomska kohezija zadeva zmanjševanje razlik v razvojnem potencialu med različnimi območji skozi boljšo opremljenost in založenost s proizvodnimi dejavniki in njihovo izrabo, socialna kohezija pa naj bi bila usmerjena v posameznika s ciljem zmanjševanja razlik v življenjskem standardu in jo zato povežujemo s pojmom socialne vključenosti in enakih možnosti, trgom dela, revščino ter migracijami.

Teritorialna kohezija je zadnja od trenutno uporabljenih dimenzij kohezije. Gre za teritorialni oziroma prostorski vidik povezovanja, ki naj bi bil enakovreden ekonomskemu kot socialnemu vidiku. O pojmu teritorialna kohezija so v EU prvič ustno razpravljali leta 1995 na zasedanju Skupščine evropskih regij v Antwerpnu. Leta 2009 pa je z Lizbonsko pogodbo načelo teritorialne kohezije postalo pravno enakovreden cilj kohezije politike.

Prvi pravi poskus definiranja teritorialne kohezije je prinesla Zelena knjiga o teritorialni koheziji: teritorialna raznolikost kot prednost, dokument, ki ga je kot sporočilo drugim organom EU oktobra 2008 izdala Evropska komisija in ki naj bi po 13-ih letih prinesel odgovore na vprašanja o teritorialni koheziji. Zgodilo pa se je ravno nasprotno, saj je odprla še več vprašanj. Sledila je daljša razprava, ki je poudarila pomen dostopa do storitev, trajnostnega razvoja in njegove okoljske razsežnosti ter pomen kazalnikov za razumevanje in ocenjevanje teritorialne kohezije. Nekateri strokovnjaki so celo izrazili mnenje, da bi bilo definiranje teritorialne kohezije v nasprotju s samo raznolikostjo evropskega okvira v vsej

⁵ Lizbonska pogodba je trenutno veljavna pravna podlaga Evropske unije. V veljavo je stopila 1. decembra 2009.

njegovi razsežnosti, spet drugi pa so jasno izrazili potrebo po njeni opredelitvi (Zelena knjiga o teritorialni koheziji, pot naprej 2008, 13; Šesto poročilo o napredku na področju gospodarske in socialne kohezije 2009, 12).

Zadnji in najaktualnejši dokument Evropske unije s področja teritorialne kohezije je Teritorialna agenda Evropske unije 2020, ki je bila sprejeta leta 2011 na Madžarskem. Koncept teritorialne kohezije pripisuje znaten pomen geografskemu pristopu preučevanja območij in procesov, saj je območje EU unikatno, prostrano in raznoliko; teritorialna kohezija pa naj bi te raznolikosti spremenila v prednosti. Kljub pomembnosti geografije ostaja BDP ključni kazalnik dodeljevanja sredstev kohezijske politike.

2. Teritorialna kohezija v geografiji

Evropski koncept teritorialne kohezije se ukvarja s trajnostnim razvojem, teritorialnim povezovanjem, enakimi možnostmi za vse prebivalce EU in razume TK v zelo širokem pomenu besede. Vendar če se ekonomska kohezija ukvarja z gospodarskimi značilnostmi, socialna kohezija pa z družbenimi značilnostmi, zakaj se ne bi teritorialna kohezija osredotočala predvsem na prostor. Ali je smiselno, da TK predstavlja in teži k tistemu, kar vsebinsko že pokrivate ekonomska in socialna kohezija?

Geografija preučuje prostor, teritorij, ki je omejen in ga zaznamujejo meje. Da bi prostor bolje razumeli, smo ga geografi prisiljeni razdrobiti na posamezne elemente, pojave, procese in kategorije. Torej je vsako območje zaznamovano s specifičnimi procesi in pojavi, ki ga ločijo od ostalih območij. Evropsko unijo lahko pojmuje kot neko »veliko regijo«, sestavljeno iz več držav, ki jih omejujejo nacionalne meje. Čeprav želi EU s prostim pretokom izničiti negativne učinke meja in tako boljše povezati svoje območje, ostajajo upravne meje še vedno poglobitve ovire v delovanju EU – meje namreč ne predstavljajo samo črte na zemljevidu, ampak so to meje držav, nacionalne suverenosti, različni jeziki, kultura in zgodovina, ki je pomembno zaznamovala različne narode.

Ker je kohezija usmerjena k zblizovanju, povezovanju in zmanjševanju razlik med območji, moramo TK zaradi tega obravnavati v ožjem pomenu besede, v geografskem smislu, saj lahko le tako dopolnimo ekonomski in socialni vidik. Če izhajamo iz dejstva, da geografija preučuje omejen, določen prostor oziroma teritorij in vse procese, ki v njem potekajo, in da kohezija pomeni zblizovanje, povezovanje, potem lahko zaključimo, da teritorialna kohezija pravzaprav predstavlja prostorsko povezanost. Kadar govorimo o prostorski povezanosti, imamo v mislih prostor, območje, znotraj katerega se snovi prosto gibajo in izmenjujejo. Gibanje poteka v različnih smereh, odvisnih od naravnih in družbenih dejavnikov. V današnjem času, ko je svet postal globalna vas, so povezave v prostoru samoumevne, žal pa naravne in družbene meje še vedno predstavljajo ovire. Cilj TK je zato povezati prostor tako znotraj regije kot tudi med regijami v smislu njegove najboljše služnosti in dostopnosti za čim bolj kakovostno življenje prebivalstva.

Različne sestavine in dejavnike, ki vplivajo na gibanje in zblizovanje ter s tem na povezanost prostora, regije, lahko prepoznamo. Ti dejavniki so različne vrste infrastruktur, prometno, komunikacijsko, oskrbno omrežje, centralnost, gravitacijska območja in gibanje prebivalstva. Teritorialna kohezija z geografskega vidika torej predstavlja prostorsko povezanost, ki se v prostoru izraža skozi

prometno povezanost, dostopnost do blaga, storitev, informacij in oskrbe, razvito telekomunikacijsko omrežje ter ostalo infrastrukturo. Za preučevanje teritorialne kohezije z vidika geografije smo dejavnike združili v pet skupin: prometno omrežje, dostopnost, telekomunikacijsko omrežje, ostala infrastruktura in demografske značilnosti.

Preglednica 1: Dejavniki teritorialne kohezije.

Skupina		Vsebinska področja
I. Skupina	Prometno omrežje	<ul style="list-style-type: none">• cestno omrežje• železniško omrežje• pomorski promet• letalski promet• drugo omrežje
II. Skupina	Dostopnost	<ul style="list-style-type: none">• potovalni čas• dostopnost do blaga in storitev
III. Skupina	Telekomunikacijsko omrežje	<ul style="list-style-type: none">• internetno omrežje in telefonija• poštno in drugo omrežje
IV. Skupina	Ostala infrastruktura	<ul style="list-style-type: none">• vodovodna infrastruktura• kanalizacijska infrastruktura• ravnanje z odpadki• energetika
V. Skupina	Demografske značilnosti	

Najbolj jasna in prepoznavna sestavina prostora, ki neposredno vodi k povezovanju in zblizevanju, je prometno omrežje. Prometno omrežje omogoča prenos ljudi, blaga, energije in informacij ter opravlja številne funkcije, ki vnašajo dinamiko v prostor. V povezavi s prometom moramo omeniti še dostopnost – možnost in sposobnost posameznika ali skupine prebivalcev za zadovoljevanje svojih potreb. Poleg prometne infrastrukture ima pri povezanosti prostora pomembno vlogo tudi telekomunikacijsko omrežje in ostala infrastruktura, ki je takoj za prometno najvidnejša sestavina prostora. Med ostalo infrastrukturo uvrščamo energetsko, komunalno in vodno omrežje (Černe 1991, 126).

3. Merjenje teritorialne kohezije

Da ugotovimo, kakšno teritorialno kohezijo dosega neko območje, moramo le to izmeriti. Najbolj razširjeno in metodološko najbolj dodelano orodje za spremljanje procesov v pokrajini so kazalniki. Kazalniki so sintezne spremenljivke, pridobljene iz dveh ali več podatkov, ki omogočajo analiziranje, opisovanje, merjenje, vrednotenje in spremljanje prostorskih pojavov. Glavni namen in naloga kazalnikov je, da nam pomagajo razumeti stanje in trende v prostoru, na podlagi katerih lahko načrtujemo nadaljnje upravljanje prostora. Kazalniki so po navadi razviti za vnaprej določen namen in so lahko rezultat posameznih abstraktnih konceptov razvojnih problemov. Njihova pomembna prednost pred poglobljenimi analizami je enostavnost, cenenost, hitrost in učinkovitost rabe (Berdavs 2007, 339–341; Vovk Korže 2008, 105–106).

3.1 Kazalniki teritorialne kohezije

Določanje kazalnikov teritorialne kohezije ni enostavna naloga, kot morda zglada na prvi pogled, zato smo najprej definirali pet vsebinskih skupin dejavnikov, ki hkrati predstavljajo tudi pet skupin kazalnikov teritorialne kohezije (Preglednica 1). Ker bi bilo utopično pričakovati, da bomo lahko v te skupine zajeli vse procese v prostoru,

smo se odločili, da za vsako izmed skupin dejavnikov TK (prometno omrežje, dostopnost, telekomunikacijsko omrežje, ostala infrastruktura in demografske značilnosti) izdelamo seznam oziroma reprezentativen nabor potencialnih kazalnikov. Pri določanju potencialnih kazalnikov smo izhajali iz literature o procesih v prostoru in raziskav⁶, ki so se posredno ali neposredno ukvarjale s teritorialno kohezijo. Pri tem smo bili pozorni na to, da smo kazalnike zasnovali tako, da višja vrednost kazalnika vedno vodi k večji povezanosti prostora.

Preglednica 2: Primer metodološkega lista za zeleni kazalnik.

Ime kazalnika	Gostota javnega cestnega omrežja
Merska enota	km/km ²
Izračun	= dolžina javnih cest (km)/površina območja (km ²)
Opis	št. kilometrov javnega cestnega omrežja preračunano na km ² preučevanega območja
Dostopnost podatkov	SURS (dolžina javnih cest v km; površine v km ² za posamezne teritorialne enote)
Časovna razpoložljivost	dolžina javnih cest v km: 2000–2009 površina teritorialnih enot: 1996–2012
Prostorska razpoložljivost (slo)	dolžina javnih cest v km: NUTS 0, NUTS 3, NUTS 5 površina teritorialnih enot: NUTS 0, NUTS 2, NUTS 3, NUTS 5
Povezanost s teritorialno kohezijo	večja kot je gostota javnega cestnega omrežja, boljša je prostorska povezanost območja
Opombe	dolžino javnih cest v km za raven NUTS 2 lahko izračunamo sami s seštevanjem podatkov ravni NUTS 3
Uporabnost	DA, podatki so dosegljivi za vse NUTS ravni
Možne različice kazalnika	gostoto javnega cestnega omrežja lahko računamo tudi za posamezne kategorije cest ali izbrane kombinacije (državne – AC, HC, RC in občinske – lokalne, glavne mestne itd.)

Ko je bil seznam potencialnih kazalnikov dokončan, smo izmed njih izbrali zelene kazalnike (Priloga 1). Pri izbiri zelenih kazalnikov smo upoštevali znanstvena merila izbora (Černe, Kušar 2010): utemeljenost, dostopnost, zanesljivost in stabilnost, odzivnost, razumljivost, pomen kazalnikov, reprezentativnost, občutljivost, ustreznost za vrednotenje. Na podlagi teh meril smo vsak zeleni kazalnik kvantitativno ovrednotili z oceno 0 (kazalnik ne izpolnjuje zahtevanega merila), 1 (kazalnik delno izpolnjuje zahtevana merila) ali 2 (kazalnik popolnoma izpolnjuje zahtevana merila). Med zelene kazalnike smo uvrstili vse tiste, ki so dosegli vsaj 72,2 % možnih točk. Določili smo 103 potencialne kazalnike, le te pa na podlagi meril zmanjšali na 54 zelenih kazalnikov. Vsak zeleni kazalnik posebej smo dodatno preučili z metodološkim listom (Preglednica 2), kjer smo ga vsebinsko opisali in opredelili (ime, merska enota, izračun, kje lahko dobimo podatke, za katera časovna obdobja in prostorske enote obstajajo razpoložljivi podatki, kako je povezan s teritorialno kohezijo, njegove omejitve, slabosti in prednosti, uporabnost za

⁶ INTERCO (Indicators of Territorial Cohesion) – ESPONOV projekt, ki je razvil skupino kazalnikov in indeksov za oblikovanje teritorialne kohezije in merjenje ter spremljanje teritorialne kohezije. Žal ni prišel dlje od nabora kazalnikov; projekt Urbanističnega inštituta RS Spremljanje in presoja prostorskih vplivov sektorskih politik; TEQUILA (Territorial Efficiency Quality Identity Layered Assessment Model) – model za ocenjevanje teritorialnega vpliva politik Skupnosti na ravni NUTS, ki predpostavlja, da lahko teritorialno kohezijo razumemo kot del koncepta trajnostnega razvoja.

preučevanje, ostale podobne različice kazalnika, v kolikor obstajajo). Osredotočili smo se predvsem na uporabnost in pomen zelenega kazalnika za teritorialno kohezijo.

3.2 Model teritorialne kohezije

Želene kazalnike je potrebno strniti v model, ki omogoča izračun teritorialne kohezije posamezne regije. Izdelani model (Slika 1) predstavlja nabor kvantitativnih postopkov, rezultat katerih je uvrstitev preučevane regije v enega izmed petih razredov prostorske povezanosti oziroma določitev teritorialne kohezije. Z modelom merimo prostorsko povezanost znotraj regij in le v manjši meri tudi povezanost med regijami. Če bi želeli enakovredno upoštevati oba vidika povezav, tako povezave znotraj regij kot tudi med samimi regijami, bi morali definirati kazalnike tako, da bi ti dejansko odražali povezave med regijami oziroma enotami v prostoru. To bi bila zelo zahtevna in časovno zamudna naloga, saj takih podatkov v zadostni meri trenutno ne beleži nihče. Vprašanje je, ali bi ti kazalniki in dobljeni rezultati zares pokazali drugačno sliko. Nenazadnje noben proces v prostoru ne poteka popolno izoliran od drugih in tudi povezave znotraj regije so odraz povezav med regijami in obratno. Če ima preučevana regija zelo dobro prostorsko povezanost, lahko predpostavljamo, da je tudi povezanost s sosednjimi regijami dobra, saj v prostoru popolnoma izolirane regije ne obstajajo. Model predstavlja vpogled v trenutno stanje in ne omogoča neposredne primerjave med časovnimi obdobji⁷.

V nadaljevanju so predstavljeni posamezni kvantitativni postopki, ki nas pripeljejo do končnega rezultata, to je petih razredov prostorske povezanosti: neznatna prostorska povezanost (1. razred), slaba prostorska povezanost (2. razred), zadostna prostorska povezanost (3. razred), dobra prostorska povezanost (4. razred) in zelo dobra prostorska povezanost (5. razred).

3.2.1 Določanje ponderjev kazalnikom

Vsi zeleni kazalniki niso vedno dostopni, zato je model narejen na podlagi izbranih kazalnikov, torej tistih, ki so za preučevane enote dosegljivi. Ko imamo zbrane podatke kazalnikov za vsa preučevana območja, pričnemo z izračunom. Na podlagi vrednosti, ki jih izbrani kazalnik dosega v preučevanih regijah, določimo pet razredov, v katere uvrstimo preučevane regije. To naredimo za vsak kazalnik posebej. Za določitev mej razredov smo izbrali metodo naravnih mej (ang. Natural Breaks – Jenks). Uporaba metode naravnih mej je najbolj primerna takrat, kadar se v podatkih oziroma vrednostih pojavijo relativno velike razlike med paroma sosednjih podatkov. Jenks metoda je zasnovana tako, da skuša minimizirati povprečno deviacijo vsakega razreda od njegovega povprečja in hkrati maksimizirati deviacijo posameznega razreda od povprečja drugih razredov – torej zmanjšuje varianco znotraj razredov in maksimizira varianco med razredi. Jenks določi meje razredov tam, kjer se pojavljajo največje razlike (Komac 2009, 90–94; Help ArcGIS 2014). Regije, ki dosegajo najslabše vrednosti izbranega kazalnika, kar pomeni, da so z vidika tega kazalnika slabo povezane, uvrstimo v prvi razred, najboljše v peti razred. Posamezni razred ovrednotimo s točkami – prvi razred dobi najmanjše število točk (1 točko), peti razred pa najvišje število točk (5 točk).

Pri določanju potencialnih kazalnikov smo zaradi lažjega razumevanja znotraj vsake izmed skupin dejavnikov teritorialne kohezije določili po pomembnosti enakovredne

⁷ Model ne omogoča neposredne primerljivosti med časovnimi obdobji. V kolikor so podatki za več časovnih obdobj razpoložljivi, pa je primerjava mogoča.

vsebinske podskupine⁸ (Preglednica 1). Ker ima vsaka podskupina različno število zelenih kazalnikov in s tem tudi izbranih, moramo kazalnike ponderirati oziroma jim pripisati utež. Utež oziroma ponder določimo tako, da imajo vse podskupine posamezne skupine dejavnikov TK enak ponder. Seštevek ponderjev podskupin posamezne skupine dejavnikov TK pa mora biti enak 1⁹ (Priloga 1). Na podlagi ponderjev kazalnikov in v predhodnem koraku s točkami ovrednotenih razredov dobimo zmnožek točk.

3.2.2 Združevanje skupin kazalnikov

Za vsako preučevano regijo seštejemo zmnožke točk izbranih kazalnikov izračunane v prejšnjem koraku: zmnožke točk izbranih kazalnikov prvih štirih skupin dejavnikov TK skupaj, demografskih značilnosti pa posebej (Priloga 2). Maksimalna vsota, ki jo lahko posamezna regija dobi s seštevkom prvih štirih skupin dejavnikov, je 20 točk (20 točk predstavlja največjo prostorsko povezanost prometnega omrežja, telekomunikacijskega omrežja, dostopnosti in ostale infrastrukture), maksimalna vsota demografskih značilnosti pa je 5 točk. Dobljene seštevke preračunamo v odstotke, na podlagi katerih regije razvrstimo v dve ranžirni vrsti. Najnižji rang določimo regijam z najnižjim, najvišjega pa tistim z najvišjim odstotkom. Če dve regiji dosegata enak odstotek, jima določimo enak rang. Rangom nato pripišemo točke: najnižji rang dobi najmanjše število točk (1 točko), najvišji rang pa najvišje število točk¹⁰.

Številu točk, ki ga posamezna regija dobi na podlagi ranžirne vrste prvih štirih skupin dejavnikov TK, prištejemo število točk, ki ga ta-ista regija dobi na podlagi ranžirne vrste demografskih značilnosti in tako dobimo končno vsoto¹¹. Na podlagi maksimalnega in minimalnega možnega seštevka nato le še določimo pet enakomerno širokih razredov, v katere uvrstimo preučevane regije. Najnižji razred predstavlja neznatno prostorsko povezanost, najvišji, torej peti, pa zelo dobro prostorsko povezanost.

Razlog za tak način združitve obeh skupin je, da smo želeli enakovredno upoštevati obe skupini. Če bi neposredno sešteli že zmnožke točk vseh skupin dejavnikov TK, bi sicer lahko takoj določili pet razredov prostorske povezanosti, saj bi zadostili pogoju, da so si skupine kazalnikov med seboj enakovredne, obenem pa bi naredili napako, saj bi demografske značilnosti neposredno primerjali z ostalimi dejavniki. Brez demografske komponenta ne moremo vedeti, ali povezave v prostoru dejansko komu koristijo. V primeru, da na preučevanem prostoru, torej regiji, ni prebivalstva, ki bi te povezave koristilo, so le-te brezpredmetne in nepomembne. Zato je nujno, da pri preučevanju pojava teritorialne kohezije upoštevamo demografske značilnosti, saj brez njih ne moremo govoriti o prostorski povezanosti, ker ne

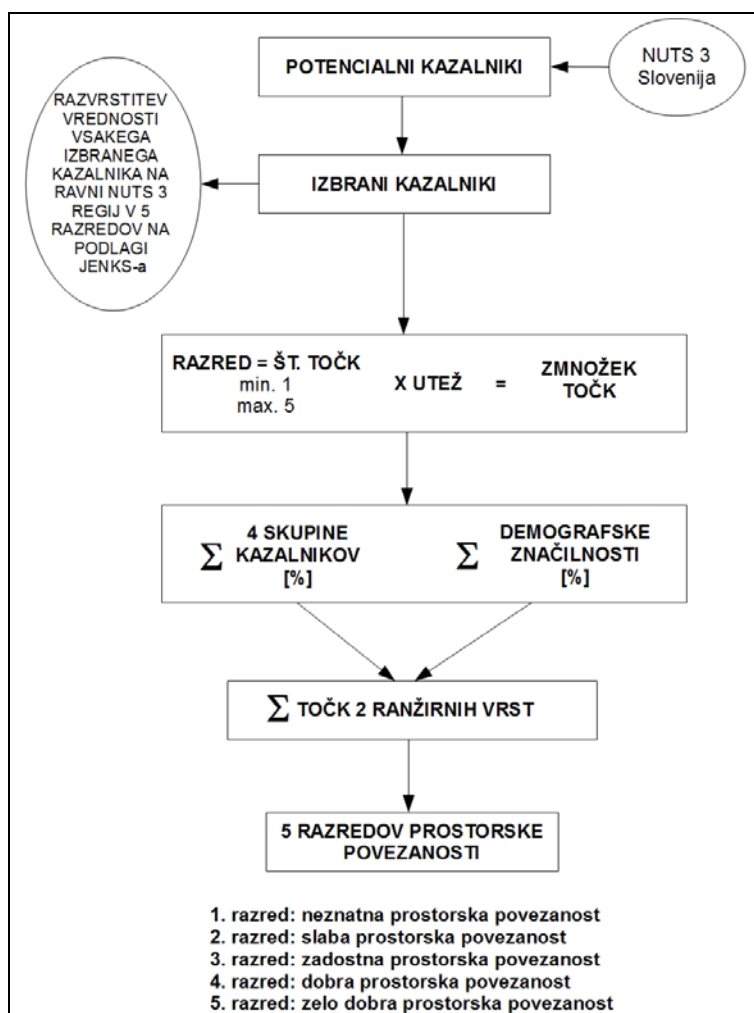
⁸ Posebnost je skupina demografske značilnosti, kjer določanje podskupin ni bilo potrebno. Vsi zeleni kazalniki so enakovredni, zato je vsak izmed štirih izbranih kazalnikov dobil utež 0,25 (Priloga 1).

⁹ Na primer: dostopnost je eden izmed dejavnikov teritorialne kohezije. Skupino dostopnost smo razdelili v dve podskupini: prometna dostopnost in dostopnost do blaga in storitev. Za doseganje dostopnosti sta obe podskupini enako pomembni, zato smo vsaki podskupini pripisali utež 0,5. Ker pa znotraj podskupin nastopa različno število kazalnikov, je potrebno v nadaljevanju utež podskupine enakomerno razporediti, saj ponovno velja pravilo, da so kazalniki med seboj po pomembnosti enakovredni. Izjema je skupina ostala infrastruktura, saj smo podskupinam vodovodna infrastruktura, kanalizacijska infrastruktura in ravnanje z odpadki pripisali enako utež (0,2), podskupini energetika pa (0,4). Razlog je ta, da je energetska oskrba glavno gonilo sodobnega gospodarstva, obenem tudi projekt INTERCO posveča kazalnikom energetske oskrbe posebno pozornost.

¹⁰ Točke, dodeljene najvišjemu rangu, so odvisne od števila preučevanih regij in s tem neposredno od vrednosti ranga.

¹¹ Maksimalna možna končna vsota ni konstantna, saj je odvisna od števila regij, ki jih obravnavamo.

obstaja. Šele s prebivalstvom postanejo preučevane povezave prave povezave in ne samo prostorski element.



Slika 1: Model merjenja teritorialne kohezije.

3.3 Teritorialna kohezija slovenskih statističnih regij – študijski primer

V nadaljevanju je predstavljena uporaba izdelanega modela za merjenje teritorialne kohezije. Prvotno zamisel, da bi model preizkusili na nodalnih regijah, ker bi tako dobili najbolj realne rezultate, smo morali opustiti. Podatkov, ki temeljijo na regionalizacijah, narejenih na podlagi gospodarskih in socialnih stikov, tako na evropski ravni kot tudi na ravni Slovenije, pravzaprav ni. Zaradi pomanjkanja regionalnih podatkov smo bili prisiljeni preučevanje teritorialne kohezije omejiti na raven statističnih enot. Odločili smo se za raven slovenskih statističnih regij, kar v merilu EU predstavlja raven NUTS¹² 3. Čeprav smo sprva želeli model teritorialne

¹² To so statistične regije, katerih velikost pogojuje število prebivalcev in so ustvarjene z namenom zbiranja

kohezije preizkusiti na ravni NUTS 3 regij celotne Evrope, smo bili zaradi pomanjkanja podatkov ponovno primorani opustiti prvotno zamisel.

Izdelan model preučevanja teritorialne kohezije je splošen in bi ga lahko uporabili na kateri koli prostorski ravni ne glede na velikost in število regij. Če bi v raziskavo teritorialne kohezije vključili večje število NUTS 3 regij (na primer vse regije NUTS 3 EU), bi posledično dobili drugačne rezultate, saj bi se zaradi večje razpršenosti podatkov meje razredov spremenile, število razredov in razmerja med njimi pa bi ostala enaka. Večje kot je območje preučevanja, večji je okvir, znotraj katerega ugotavljamo teritorialno kohezijo. Če je območje preučevanja Srednja Evropa, je Osrednjeslovenska statistična regija postavljena v drugačen okvir, kot če preučujemo prostorsko povezanost regij znotraj Slovenije. Torej lahko rezultate primerjamo in razlagamo le znotraj preučevanega okvira.

Tako kot smo predvidevali, je največ težav pri študijskem primeru povzročilo zbiranje podatkov, saj je prineslo novo razočaranje: pomanjkanje oziroma nedostopnost podatkov. Večina podatkov je bila dostopna le za Slovenijo kot celoto, številnih podatkov, ki bi jih potrebovali za naše delo, se v Sloveniji sploh ne beleži in bi jih morali pridobiti sami. V kolikor je bilo to mogoče in časovno izvedljivo, smo to tudi storili ali pa smo se obrnili na druge morebitne imetnike podatkov. Nekateri so bili pripravljeni sodelovati in posredovati iskane podatke, drugi ne. Izbrani kazalniki so tako postali vsi tisti zeleni kazalniki, ki so bili dosegljivi na ravni NUTS 3. Končni seznam kazalnikov vključuje 28 kazalnikov (9 kazalnikov prometnega omrežja, 5 kazalnikov dostopnosti, 3 kazalnike telekomunikacijskega omrežja, 7 kazalnikov ostale infrastrukture in 4 izbrane kazalnike demografskih značilnosti) (Priloga 1). Težnja je bila, da so kazalniki med seboj primerljivi v času in prostoru¹³.

Najvišji odstotek (vsoto zmnožkov točk) prvih štirih skupin kazalcev (80,5 %) je dosegla Obalno-kraška statistična regija, ki je bila v ranžirni vrsti na dvanajstem mestu in je zato dobila 12 točk (Preglednica 3). Sledita ji Spodnjeposavska in Osrednjeslovenska statistična regija. Slednja ima poleg Obalno-kraške in Podravske statistične regije najvišji odstotek tudi pri skupini demografskih značilnosti (80 % ali več). Najmanjšo vsoto točk demografskih kazalnikov imajo Notranjsko-kraška (le 35 % vseh možnih točk), Koroška, Goriška, JV Slovenija in Spodnjeposavska statistična regija (40 % ali manj).

Na podlagi vsote točk, dobljene regijam v ranžirnih vrstah, smo določili pet skupin prostorske povezanosti statističnih regij Slovenije (Slika 2). Regije, ki so bile uvrščene v prvi razred, so prostorsko najslabše povezane. To so regije, ki so tako z vidika prometnega omrežja, dostopnosti do blaga in storitev, telekomunikacijskega omrežja ter ostale infrastrukture neznatno povezane oziroma dosegajo zelo slabe vrednosti, saj je v njih osnovna infrastruktura in razpoložljivost dobrin nezadostna glede na kakovost življenja. Te regije so redko poseljene in se ukvarjajo s staranjem ter odseljevanjem prebivalstva. V ta razred uvrščamo Notranjsko-kraško, Koroško in

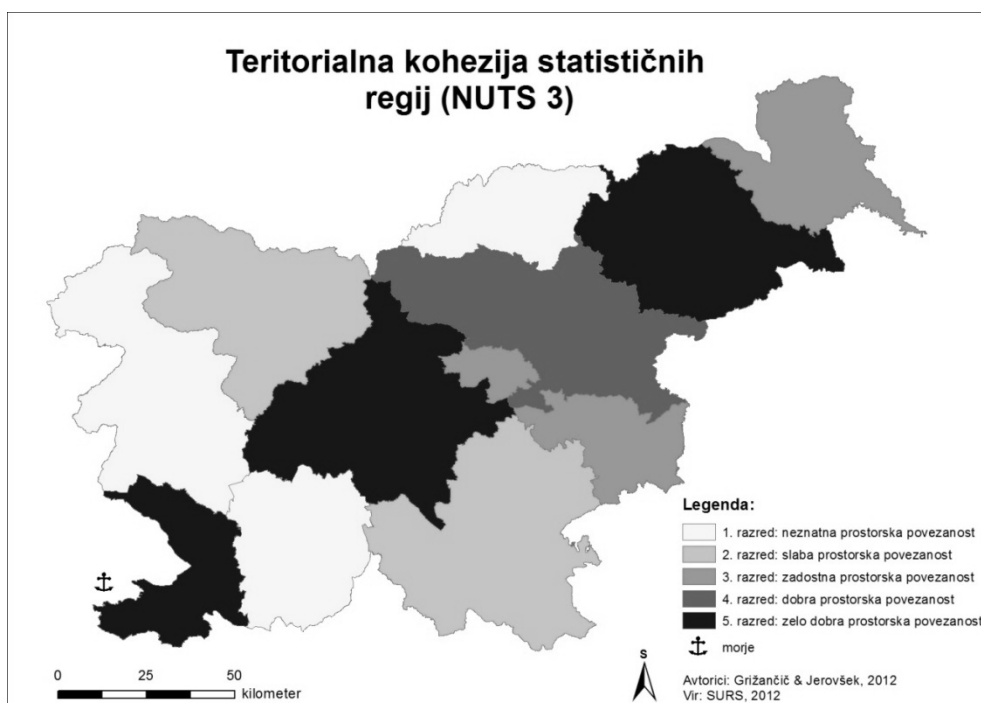
statističnih podatkov. Ker je povezanost prostora potrebno raziskovati na manjših regijah, vendar ne premajhnih, da se povezave, ki jih raziskujemo, ne izgubijo, pa tudi ne na prevelikih, saj je potrebno pri preučevanju izhajati iz lokalnih značilnosti območja so te regije velikostno zelo primerne. Razlog, ki govori v prid NUTS klasifikaciji, je tudi, da bi lahko pridobljene rezultate kazalcev analiz teritorialne kohezije na evropski ravni zlahka primerjali in ugotavljali, kako prostorsko so povezane različne evropske regije.

¹³ V nekaterih primerih, kljub težnji po časovni primerljivosti podatkov, to ni bilo mogoče. Zato smo bili, v kolikor smo želeli nadaljevati z delom, primorani vzeti podatke različnih časovnih obdobj. Dejstvo, ki je botrovalo taki odločitvi, je bilo predvsem to, da je v večini primerov šlo za podatke oziroma pojave, ki se ne spreminjajo tako hitro (na primer gostota železniških postaj, pokritost z radijskim signalom ...).

Goriško statistično regijo. Regiji, ki sta bili uvrščeni v drugi razred (Gorenjska in Jugovzhodna statistična regija), sta prostorsko slabo povezani, saj osnovna infrastruktura ne zadostuje potrebam prebivalstva. V tretji razred so bile uvrščene prostorsko zadostno povezane regije; Spodnje-posavska, Zasavska in Pomurska statistična regija. Regija je zadostno povezana, ko je prebivalcem omogočeno zadovoljevanje vseh osnovnih potreb z vidika gibanja v prostoru. Četrty razred predstavlja dobro prostorsko povezanost. Regije, ki so prostorsko dobro povezane, omogočajo prebivalstvu višjo kakovost življenja, saj nudijo več povezav v regiji, ki vodijo ne le k zadovoljevanju osnovnih, ampak tudi zahtevnejših storitev. V četrto skupino smo uvrstili Savinjsko statistično regijo. Prostorsko najbolj povezane regije so bile uvrščene v peti razred. To so regije, ki omogočajo prebivalstvu odlične prometne povezave, imajo najboljšo komunalno opremljenost, dostopnost do blaga in storitev ter telekomunikacijsko povezanost. To so priseliltvene, gosto poseljene regije, znotraj katerih se lahko prebivalstvo brez težav giba. Zelo dobro prostorsko povezanost imajo Obalno-kraška, Osrednjeslovenska in Podravska statistična regija. Glede na poznavanje razmer v prostoru smo podoben rezultat pričakovali, kljub temu pa z vidika prostorske povezanosti nekatere regije odstopajo. Tak primer je Goriška statistična regija, ki ima stopnjo brezposelnosti med najnižjimi v državi, dobro razvito gospodarstvo in razmeroma visok BDP. Pričakovali bi, da bo zato dosegala visoke vrednosti prostorske povezanosti, vendar temu ni tako. Podobno velja tudi za Jugovzhodno statistično regijo. Iz tega sledi, da BDP ni in ne more biti merilo TK, čeprav ga Evropska unija uporablja za dodeljevanje sredstev kohezijske politike, katere cilj je spodbujanje teritorialne kohezije.

Preglednica 3: Število točk na podlagi ranžirne vrste in končna uvrstitev regij v razrede

Prometno omrežje, dostopnost, telekomunikacijsko omrežje, ostala infrastruktura			Demografske značilnosti			Prostorska povezanost	
Statistična regija	(%)	Število točk	Statistična regija	(%)	Število točk	Statistična regija	Razred prostorske povezanosti
Obalno-kraška	80,5	12	Osrednjeslovenska	100,0	12	Obalno-kraška	5. razred
Spodnje-posavska	77,0	11	Podravska	85,0	11	Osrednjeslovenska	5. razred
Osrednjeslovenska	69,5	10	Obalno-kraška	80,0	10	Podravska	5. razred
Podravska	66,5	9	Savinjska	70,0	9	Savinjska	4. razred
Zasavska	64,7	8	Pomurska	55,0	7	Spodnje-posavska	3. razred
Savinjska	60,3	7	Zasavska	55,0	7	Zasavska	3. razred
Pomurska	56,7	6	JV Slovenija	50,0	5	Pomurska	3. razred
Gorenjska	52,2	5	Gorenjska	50,0	5	Gorenjska	2. razred
Notranjsko-kraška	46,8	4	Spodnje-posavska	45,0	4	JV Slovenija	2. razred
JV Slovenija	44,8	3	Koroška	40,0	2	Notranjsko-kraška	1. razred
Koroška	44,5	2	Goriška	40,0	2	Koroška	1. razred
Goriška	44,3	1	Notranjsko-kraška	35,0	1	Goriška	1. razred



Slika 2: Teritorialna kohezije NUTS 3 regij Slovenije.

Vir: Grižančič in Jerovšek.

4. Sklep

Vsebinski geografskega in evropskega koncepta TK sta različni; geografija TK opredeljuje kot pojav v prostoru, ki ga lahko merimo in preučujemo, medtem ko evropski koncept temelji na skupku političnih načel trajnostnega in uravnoteženega prostorskega razvoja. Zaradi pomanjkanja jasne definicije in merljivih ciljev EU ne more vzpostaviti sistema meril in kazalnikov TK, saj koncept, zapisan v političnem jeziku, po mnenju strokovnjakov ni dovolj ekspliciten. Kljub temu težnje v smeri merjenja TK, tako s strani EU kot drugih poznavalcev, obstajajo.

Teritorialno kohezijo smo z geografskega vidika definirali kot prostorsko povezanost, ki se v prostoru izraža skozi prometno povezanost, dostopnost do blaga, storitev, informacij in oskrbe, razvito telekomunikacijsko omrežje ter ostalo infrastrukturo. TK je pomembna z vidika kakovosti življenja prebivalstva – da se ljudje v prostoru lažje gibajo in dostopajo do dobrin ter storitev, zato je potrebno upoštevati tudi demografske značilnosti. Analitični del preučevanja TK je temeljil na iskanju primernih kazalnikov (tako potencialnih kot želenih) za preučevanje prostorskega pojava TK. Glavna težava pri preučevanju je bilo pomanjkanje kvantitativnih podatkov. Do podobnega zaključka, časovnega in prostorskega pomanjkanja kazalnikov je pri preučevanju možnih indikatorjev kohezijske politike EU, ki bi lahko dopolnjevali kriterij BDP, prišel tudi doktor Mojmir Mrak (2009). Ne glede na to pa smo na primeru NUTS 3 regij Slovenije dokazali, da merjenje prostorske povezanosti le ni nemogoče.

Čeprav smo pri preučevanju TK upoštevali različne vidike in skušali tematiko osvetliti z različnih zornih kotov, ostajajo številna vprašanja, pomisleki in dileme še vedno odprte: TK nodalnih regij, večji nabor zelenih kazalnikov, določitev in združitev kazalnikov ekonomske, socialne in teritorialne kohezije v enoten model ... Možnosti je ogromno, energije in volje pa žal, tako v znanstveni kot politični sferi, veliko manj.

Literatura

- Assembly of European Regions. URL: <http://www.aer.eu/en/home.html> (citirano 6. 7. 2014).
- Barca, F. 2009: The Union and Cohesion Policy – thoughts for tomorrow. Transcript of the presentation at the Conference for the 5th Anniversary of Poland's Accession to the EU. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/policy/future/pdf/2009_11_4_thoughts_tomorrow.pdf (citirano 5. 3. 2013).
- Berdavs, J. 2007: Poizkus merjenja trajnostnega razvoja slovenske Istre. *Annales. Series historia et sociologia*, 17, 2. Koper.
- Černe, A. 1991: Geografija prometa – metode in tehnike. Ljubljana, Filozofska fakulteta.
- Faludi, A. 2006: From European Spatial Development to Territorial Cohesion Policy. *Regional Studies*, 40.
- Faludi, A. 2009: Territorial Cohesion under the Looking Glass: synthesis paper about the history of the concept and policy background to territorial cohesion. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/consultation/terco/pdf/lookingglass.pdf (citirano 1.7. 2014).
- Grižančič, S., Jerovšek, B. 2012: Koncept teritorialne kohezije in regionalni razvoj Evropske unije. Diplomsko delo. Ljubljana, Filozofska fakulteta.
- Help ArcGIS. URL: <http://help.arcgis.com/en/arcgisdesktop/10.0/help/index.html#/00s50000001r00000.htm> (citirano 17. 4. 2014).
- Komac, M., Kumelj, Š., Ribičič, M. 2009: Model dovzetnosti za pojavljanje drobirskih tokov v Sloveniji v merilu 1: 250.000. *Geologija*, 52, 1. Ljubljana.
- Lajh, D., Kajnč, S. 2009: Zgodovinski, institucionalni in teoretski pogled na Evropsko unijo. V: Kajnč, S., Lajh, D. (ur.). *Evropska unija od A do Ž*. Ljubljana, Uradni list Republike Slovenije.
- Molle, W. 2007: European cohesion policy. URL: <http://books.google.si/books?id=bCR3psvfCzIC&pg=PA37&lpg=PA37&dq=molle+economic+cohesion&source=bl&ots=2SkwtMBwWv&sig=pPytYcAAZkQ0AlmTo3gOK8S-zFO&hl=sl&sa=X&ei=H9gnT-6qMpCaOsTM-LIC&ved=OCB4Q6AEwAA#v=onepage&q=molle%20economic%20cohesion&f=false> (citirano 27. 5. 2013).
- Mrak, M. 2009: Možni/primerni indikatorji za diskusijo o prihodnosti kohezijske politike EU ter njihova ocena s stališča Slovenije (*Osebni vir*, 12. 4. 2012). Ljubljana.
- Online Etymology Dictionary. URL: <http://www.etymonline.com/index.php> (citirano 1. 6. 2014).
- Portal EU. URL: http://europa.eu/index_sl.htm (citirano 2. 8. 2014).
- Ravbar, M. 2002: Regionalizacija Slovenije. Primer kompleksne socialno-geografske aplikacije v sodobnih družbenih pogojih. Dela, 18. Ljubljana.
- Regionalna politika – Inforegio. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.cfm (citirano 7.8.2014).

SSKJ. Slovar slovenskega knjižnega jezika. URL: <http://bos.zrc-sazu.si/sskj.html> (citirano 17. 8. 2014).

Šesto poročilo o napredku na področju gospodarske in socialne kohezije. 2009. Bruselj, Evropska komisija, 15 str. URL:

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/interim6/com_2009_295_sl.pdf (citirano 19. 8. 2014).

Vovk Korže, A. 2008: Pogled na indikatorje – kazalce za merjenje trajnostnega razvoja. Dela, 29. Ljubljana.

Wostner, P., 2005: Izrazoslovje EU. V: Wostner, P. (ur.). Kako do denarja EU. Ljubljana, GV Založba.

Wostner, P. 2012: O kohezijski politiki – razgovor (Osebni vir, 12. 4. 2012). Ljubljana.

Zelena knjiga o teritorialni koheziji, pot naprej. 2008. Panorama Inforegio, št. 28. URL:

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag28/mag28_sl.pdf (citirano 19. 2. 2013).

PRILOGA 1: Potencialni kazalniki, zeleni kazalniki, izbrani kazalniki in ponderji.

Kazalci prometnega omrežja					
Potencialni kazalnik	Opis kazalnika	Želeni kazalnik	Izbrani kazalnik	Ponder	
Dolžina cestnega omrežja določene kategorije	št. kilometrov posamezne izbrane kategorije cest (državne ali občinske)				CESTNO OMREŽJE
Gostota javnega cestnega omrežja	št. kilometrov javnega cestnega omrežja/km ²	✓	✓	0,067	
Gostota magistralnih in regionalnih cest	št. kilometrov magistralnih in regionalnih cest/km ²				
Delež avtocest glede na celotno dolžino AC v državi	% dolžine AC glede na dolžino vseh AC v državi	✓	✓	0,067	
Delež gramoznih cestišč	% gramoznih javnih cestišč glede na celotno dolžino javnih cestišč	✓			
Stopnja motorizacije	št. osebnih avtomobilov/1000 preb.				
Cestna vozila konec leta (31. 12.)	št. vozil po posameznih kategorijah				
Avtobusne linije javnega potniškega prevoza	št. avtobusnih linij javnega potniškega prevoza brez mestnega potniškega prometa/1000 preb.	✓			
Število prepeljanih potnikov v javnem potniškem prevozu	št. prepeljanih potnikov javnega potniškega prevoza brez mestnega potniškega prometa				
Število avtobusnih postajališč	št. avtobusnih postajališč javnega potniškega prevoza/1000 preb.	✓	✓	0,067	
Cestni blagovni prevoz po razdalji	št. prepeljanih kilometrov v notranjem prometu				

Dolžina železniških prog po kategorijah	št. kilometrov posamezne kategorije železniških prog				ŽELEZNIŠKO OMREŽJE	
Gostota dejanskega železniškega omrežja	št. kilometrov dejanske železniške proge/100 km ²	✓				
Gostota železniških postaj	št. železniških postaj/100 km ²	✓	✓	0,2		
Število odhodov potniških vlakov	št. odhodov potniških vlakov s postaje/dan					
Število prihodov potniških vlakov	št. prihodov potniških vlakov na postajo/dan					
Prihodi in odhodi potniških vlakov	povprečno št. prihodov in odhodov potniških vlakov z ene železniške postaje/dan	✓				
Delež železniškega potniškega transporta glede na nacionalno raven	% prepeljanih potnikov glede na nacionalno raven	✓				
Železniški transport blaga	št. ton prepeljanega blaga/leto					
Delež pomorskega transporta potnikov glede na nacionalno raven	% prispelih in odpotovalih potnikov/leto glede na nacionalno raven	✓	✓	0,1	POMORSKI PROMET	
Pomorski transport blaga	št. ton naloženega in razloženega blaga/leto					
Število prihodov ladij	št. potniških ladij, ki priplujejo/leto					
Število odhodov ladij	št. potniških ladij, ki odplujejo/leto					
Delež ladijskega pristaniškega prometa glede na nacionalno raven	% ladij, ki v enem letu priplujejo v ali odplujejo iz pristanišča glede na nacionalno raven	✓	✓	0,1		
Dolžina plovnih kopenskih vodnih poti	št. kilometrov plovnih kopenskih vodnih poti					
Gostota plovnih kopenskih vodnih poti	št. kilometrov plovnih kopenskih vodnih poti po rekah in kanalih/1000 km ²	✓				
Transport potnikov po plovnih kopenskih poteh	št. vkrcanih in izkrcanih potnikov/leto					
Transport blaga po plovnih kopenskih poteh	št. ton naloženega in razloženega blaga/dan					
Delež plovnih kopenskih vodnih poti	% plovnih kopenskih vodnih poti glede na celotno dolžino vodnih poti					
Zračni transport potnikov	št. vkrcanih in izkrcanih potnikov/dan					Letalski promet
Zračni transport blaga	št. ton naloženega in razloženega blaga/dan					
Število rednih pristankov	št. potniških letal, ki pristanejo/dan					
Število rednih vzletov	št. potniških letal, ki vzletijo/dan					

Delež rednih komercialnih letov glede na nacionalno	% komercialnih letov rednih linij od vseh nacionalnih rednih komercialnih linij/leto	✓	✓	0,1	Drugo omrežje
Delež površine znotraj 50 km območja od mednarodnih letališč	% pokritosti območja, ki ležijo znotraj krožnice s polmerom 50 km od nacionalnih in sosednjih mednarodnih in regionalnih letališč	✓	✓	0,1	
Gostota prometnih vozlišč	gostota prometnih vozlišč/km ²	✓	✓	0,2	
Delež prevoza z osebnimi avtomobili v skupnem kopenskem potniškem prevozu	% uporabe avtomobila kot prevoznega sredstva od skupnega notranjega prometa merjenega v potniških kilometrih	✓			
Gostota kolesarskega omrežja	št. kilometrov urejenih kolesarskih poti/km ²				
Kazalci dostopnosti					
Potencialni kazalnik	Opis kazalnika	Želeni kazalnik	Izbrani kazalnik	Ponder	
Povprečni potovalni čas do regionalnega središča	povprečni potovalni čas, ki ga morajo prebivalci prepotovati od svojega naselja do regionalnega središča	✓	✓	0,5	Potovalni čas
Povprečni potovalni čas do najbližjega AC priključka	povprečni potovalni čas, ki ga morajo prebivalci prepotovati od svojega naselja do najbližjega AC priključka	✓			
Povprečni potovalni čas do najbližje avtobusne postaje	povprečni potovalni čas, ki ga morajo prebivalci prepotovati od svojega naselja do najbližje avtobusne postaje	✓			
Povprečni potovalni čas do najbližje železniške postaje	povprečni potovalni čas, ki ga morajo prebivalci prepotovati od svojega naselja do najbližje železniške postaje	✓			
Povprečni potovalni čas do najbližjega letališča	povprečni potovalni čas, ki ga morajo prebivalci prepotovati od svojega naselja do najbližjega mednarodnega letališča	✓			
Trgovske prodajne površine na 1000 prebivalcev	št. m ² trgovskih površin/1000 prebivalcev	✓	✓	0,2	Dostopnost do blaga in storitev
Velikostna struktura trgovinskih družb	velikost trgovine glede na m ² ali št. zaposlenih				
Povprečni potovalni čas do najbližjega trgovskega centra	povprečni potovalni čas, ki ga morajo prebivalci prepotovati od svojega naselja do najbližjega trgovskega centra oz. večje	✓			
Povprečni potovalni čas rešilnega vozila do prebivalcev	povprečni potovalni čas, ki ga mora prepotovati rešilno vozilo do prebivalcev (oz. naselij)	✓			
Povprečni potovalni čas do najbližjega ZD	povprečni potovalni čas, ki ga morajo prebivalci prepotovati od svojega naselja do najbližjega zdravstvenega doma	✓			
Število prebivalcev na 1 zdravnika splošne/družinske medicine	št. prebivalcev, starih 20 let in več/ 1 zdravnika	✓	✓	0,1	

Zobozdravstvena oskrba	št. prebivalcev/1 zobozdravnika				
Povprečni potovalni čas do najbližje OŠ	povprečni potovalni čas, ki ga morajo prebivalci prepotovati od svojega naselja do najbližje osnovne šole	✓			
Število OŠ na 1000 otrok, starih do 14 let	št. OŠ/1000 otrok starostne skupine 0–14 let	✓	✓	0,1	
Število srednjih šol	št. srednjih šol vseh programov/1000 otrok starostne skupine 15–20 let				
Število prebivalcev na osrednjo območno in splošno knjižnico	št. prebivalcev/1 osrednjo območno in splošno knjižnico	✓	✓	0,1	
Potujoča knjižnica	št. krajev, ki jih obišče potujoča knjižnica				
Povprečni potovalni čas do najbližje banke	povprečni potovalni čas, ki ga morajo prebivalci prepotovati od svojega naselja do najbližje banke	✓			
Kazalci telekomunikacijskega omrežja					
Potencialni kazalnik	Opis kazalnika	Želeni kazalnik	Izbrani kazalnik	Ponder	
Povprečna pokritost ozemlja s signalom GSM	% pokritega ozemlja s signalom GSM največjih nacionalnih mobilnih operaterjev	✓	✓	0,5	Internetno omrežje in telefonija
Število mobilnih operaterjev	št. operaterjev, ki ponujajo storitve mobilne telefonije				
Število GSM števil	št. GSM števil/prebivalca				
Fiksni telefonski priključki	št. fiksnih telefonskih priključkov/1000 preb.				
Gospodinjstva s telefonskim priključkom	% gospodinjstev s telefonskim priključkom	✓			
Ponudniki fiksne telefonije	št. ponudnikov fiksne telefonije				
Ponudniki internetnih storitev	št. ponudnikov internetnih storitev/ 100 km ²				
Število internetnih priključkov	št. internetnih priključkov/1000 preb.				
Gospodinjstva z dostopom do interneta	% gospodinjstev z internetno povezavo glede na vsa gospodinjstva	✓			
Gospodinjstva z ozkopasovno internetno povezavo	% gospodinjstev z ozkopasovno internetno povezavo (modem, ISDN, GPRS, WAP) glede na vsa gospodinjstva z internetnim dostopom	✓			
Delež gospodinjstev, ki nimajo dostopa do interneta, ker ni na voljo širokopasovne internetne povezave	% gospodinjstev, ki nimajo dostopa do internetne povezave, ker nimajo dostopa so širokopasovne povezave	✓			

Pogostost uporabe interneta	% posameznikov v starostni skupini 16–74 let, ki vsaj enkrat dnevno uporablja internet					
Gostota optičnega omrežja	št. kilometrov optičnega omrežja/100 km ²	✓				
Gospodinjstva z optičnim omrežjem	% gospodinjstev z optičnim omrežjem					
Delež prebivalstva, ki je v zadnjih treh mesecih opravilo spletni nakup	% posameznikov, ki so kupili oz. naročili blago ali storitev za lastno uporabo preko interneta v zadnjih treh mesecih					
Prosto dostopne Wi-Fi točke	št. Wi-Fi točk z brezplačnim in prostim dostopom do brezžičnega interneta/100 km ²	✓				
Število poštних izpostav	št. pošt/100 km ²	✓	✓		0,3	Poštno in drugo omrežje
Število prebivalstva na eno pošto	št. prebivalcev/pošto					
Pokritost s poštними nabiralniki	št. poštних nabiralnikov/100 km ²	✓				
Delež pisemskih pošiljk, prispelih v enem delovnem dnevu	% poštних pisemskih pošiljk, ki prispejo v enem delovnem dnevu na prejemnikov naslov (na podlagi nacionalnih kriterijev)	✓				
Kabelska TV	št. priključkov kabelske TV/1000 preb.					
Pokritost radijskega signala	% območja, ki je pokrit z radijskim signalom najbolj pokritega nacionalnega radia ali npr. petih najbolj poslušanih postaj	✓	✓		0,2	
Kazalci ostale infrastrukture						
Potencialni kazalnik	Opis kazalnika	Želeni kazalnik	Izbrani kazalnik	Ponder		
Dostopnost do pitne vode	% prebivalstva z dostopom do pitne vode					Vodovodna infra.
Število priključkov na javno vodovodno omrežje na 100 prebivalcev	št. priključkov na 100 prebivalcev	✓	✓		0,1	
Gostota vodovodnega omrežja	št. kilometrov vodovodnega omrežja/km ²	✓	✓		0,1	
Povprečna potrošnja vode gospodinjstva iz javnega vodovoda	količina vode v m ³ , ki je gospodinjstvom dobavljena iz javnega vodovoda					
Dostopnost do kanalizacijskega omrežja	% prebivalstva priključenih na javno kanalizacijo					Kanalizacijska infrastruktura
Število priključkov na javno kanalizacijsko omrežje na 100 prebivalcev	št. priključkov na 100 prebivalcev	✓	✓		0,1	
Gostota kanalizacijskega omrežja	št. kilometrov kanalizacijskega omrežja/km ²	✓	✓		0,1	

Delež prebivalstva, priključenega na čiščenje odpadnih voda	% prebivalstva priključenega na čiščenje odpadnih voda	✓				
Delež površine z dostopom do plinovodnega omrežja	odstotek površine z dostopom do plinovodnega omrežja	✓	✓		0,2	Energetika
Stanovanja priključena na plinovod	% stanovanj priključenih na plinovodno omrežje					
Stanovanja z daljinskim sistemom ogrevanja	% stanovanj priključenih na daljinski sistem ogrevanja					
Dolžina 400 kV daljnovodnega omrežja	dolžina visokonapetostnega električnega omrežja v km/km ²	✓	✓		0,2	
Transformatorske postaje	št. transformatorskih postaj/km ²					
Gostota naftovodnega omrežja	št. kilometrov naftovodnega omrežja/km ²					
Prebivalstvo z javnim odvozom komunalnih odpadkov	% prebivalstva z javnim odvozom komunalnih odpadkov	✓	✓		0,2	Odpadki
Količina odpadkov zbranih z javnim odvozom	količina odpadkov v kg zbranih z javnim odvozom/preb.					
Demografski kazalci						
Potencialni kazalnik	Opis kazalnika	Želeni kazalnik	Izbrani kazalnik	Pon	der	
Gostota prebivalstva	št. prebivalcev/km ²	✓	✓		0,2 5	
Delež pozidanih površin	% pozidanih površin	✓	✓		0,2 5	
Delež urbanega prebivalstva	% prebivalcev, ki živi v urbanih območjih					
Delež ruralnega prebivalstva	% prebivalcev, ki živi v ruralnih območjih					
Delež kmečkega prebivalstva	% prebivalcev, ki se preživlja s kmetijsko dejavnostjo					
Skupni prirast prebivalstva	naravni in selitveni prirast prebivalstva/1000 preb.	✓	✓		0,2 5	
Indeks delovne migracije	št. delovno akt. preb. po delovnem mestu/št. delovno akt. preb. po prebivališču	✓	✓		0,2 5	
Delež šolajočih se migrantov	% šolajočih, ki dnevno migrirajo v solo v drugo naselje	✓				
Selitveno gibanje po občinah	selitveni prirast med občinami					

PRILOGA 2: Seštevki ponderiranih točk in odstotki doseženih točk.

	Promet. omrežje	Dostopnost	Telekom. omrežje	Ostala infrastruk.	Σ točk 4 skupin	% doseženih točk (od 20)	Σ demogr. značilnosti	% doseženih točk (od 5)
Pomurska	2,23	3,00	3,60	2,50	11,33	57	2,75	55
Podravska	3,60	2,40	4,10	3,20	13,30	67	4,25	85
Koroška	2,10	2,70	1,70	2,40	8,90	45	2,00	40
Savinjska	2,97	3,00	3,00	3,10	12,07	60	3,50	70
Zasavska	1,93	3,50	4,50	3,00	12,93	65	2,75	55
Spodnje-posavska	3,30	4,10	4,50	3,50	15,40	77	2,25	45
JV Slovenija	1,87	2,20	2,70	2,20	8,97	45	2,50	50
Osrednje-slovenska	3,00	3,40	4,20	3,30	13,90	70	5,00	100
Gorenjska	2,73	2,80	2,00	2,90	10,43	52	2,50	50
Notranjsko-kraška	1,97	2,70	1,90	2,80	9,37	47	1,75	35
Goriška	2,07	2,20	1,50	3,10	8,87	44	2,00	40
Obalno-kraška	4,20	3,70	4,00	4,20	16,10	81	4,00	80

THE CONCEPT AND THE MODEL OF TERRITORIAL COHESION – GEOGRAPHICAL ASPECT

Summary

The cohesion concept of the EU is a multidimensional concept which includes economic, social and territorial cohesion. Territorial cohesion is the latest dimension of cohesion, and became the third objective of the European Constitution with the ratification of the Treaty of Lisbon (2009).

The concept of territorial cohesion is not the result of EU's deliberations but a concept of spatial planning invented by the French which was introduced in the EU Constitution due to a series of coincidences. Despite this the EU still hasn't provided an answer to the question what territorial cohesion is. Even more, also the scientific community has not the answer.

From the geographic point of view territorial cohesion represents a process in space which could be identified through a variety of factors which reflect connections in regions. We have arranged them in five groups: traffic network, accessibility (traffic accessibility; accessibility of goods and services), telecommunication network, other infrastructure (energy, utility) and demographic characteristics. For these five groups we recognized 54 desired indicators. With statistical methods (classification, ranking, weighing and joining the indicators) we built a model for measuring territorial cohesion which can be apply to any regions. The final results of the model are 5 classes of territorial cohesion; 1st class: insignificant territorial cohesion, 2nd class: poor territorial cohesion, 3rd class: sufficient territorial cohesion, 4th class: good territorial cohesion, 5th class: very good territorial cohesion.

At the end we have analyzed the territorial cohesion at NUTS 3 region of Slovenia and got the final results of territorial cohesion of Slovenian statistical regions. We find out that the Obalno-kraška, the Osrednjeslovenska and the Podravska statistical regions have very good territorial cohesion, whereas the Notranjsko-kraška, the Koroška and the Goriška statistical regions have the worst territorial cohesion. The Gorenjska and Jugovzhodna Slovenija have poor and Spodnjeposavska, Zasavska and Pomurska have sufficient territorial cohesion.

The main obstacle to our work was the lack and unavailability of quantitative data for indicators. Because of that we had to limit the study and researched only spatial coherence within the regions. In the future it would be necessary to upgrade our research and take into account also the spatial coherence between the regions and the functional regions and not only statistical regions.