



Novi **prostorski akti**

Mestne občine

Ljubljana

Projekt **Strateški prostorski načrt
Mestne občine Ljubljana**

**Priloga 2:
Mednarodni in regionalni vidik
razvoja**

Verzija Dopolnjeni osnutek

Datum avgust 2007

Naročnik Mestna občina Ljubljana
Mestna uprava
ODDELEK ZA URBANIZEM

Izvajalec URBANISTIČNI INŠTITUT REPUBLIKE SLOVENIJE, Ljubljana
projekta URBI, d.o.o., oblikovanje prostora, Ljubljana
Univerza v Ljubljani, FAKULTETA ZA GRADBENIŠTVO IN GEODEZIJO

Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana
Dopolnjeni osnutek
Priloga 2:
Mednarodni in regionalni vidik razvoja

Prilogo sta izdelala:

mag. **Andrej Gulič**, univ.dipl.soc.

Sergeja Praper, univ.dipl.inž.agr.

Vodja projekta:

doc.dr. **Mojca Šašek-Divjak**, univ.dipl.inž.arh.

Direktor:

izr.prof.dr. **Kaliopa Dimitrovska Andrews**, univ.dipl.inž.arh.



Vsebina

1. Mestna občina Ljubljana v nekaterih strateških dokumentih Slovenije	8
2. Mestna občina Ljubljana v regionalnem razvojnem programu Ljubljanske urbane regije za obdobji 2002-2006 in 2007-2013	19
3. Mestna občina Ljubljana v regionalnih razvojnih programih sosednjih regij za obdobje 2007-2013	25
4. Mestna občina Ljubljana v strategijah razvoja občin, ki tvorijo Ljubljansko urbano regijo	35
5. Nadlokalna vloga in pomen Mestne občine Ljubljana v strategiji trajnostnega razvoja Mestne občine Ljubljana	37
6. Mestna občina Ljubljana v nekaterih strateških in strokovnih dokumentih Evropske unije	41
7. Vizija in ciljne usmeritve za teritorialno sodelovanje Mestne občine Ljubljana	91

Podrobna vsebina

1. Mestna občina Ljubljana v nekaterih strateških dokumentih Slovenije	8
1.1. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije	8
1.2. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljane v Strategiji regionalnega razvoja Slovenije	11
1.3. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljane v Strategiji razvoja Slovenije	12
1.4. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljane v okviru izvajanja Regionalne politike Slovenije	13
1.5. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljane v okviru izvajanja Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2013	14
1.6. Komentar	17
2. Mestna občina Ljubljana v regionalnem razvojnem programu Ljubljanske urbane regije za obdobji 2002-2006 in 2007-2013	19
2.1. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu za obdobje 2002-2006	19
2.2. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu za obdobje 2007-2013	20
2.3. Komentar	21
3. Mestna občina Ljubljana v regionalnih razvojnih programih sosednjih regij za obdobje 2007-2013	25
3.1. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Gorenjske regije za obdobje 2007-2013	26
3.2. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Severno Primorske (Goriške) regije za obdobje 2007-2013	28
3.3. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Notranjsko-kraške regije za obdobje 2007-2013	29
3.4. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Regije Jugovzhodna Slovenija za obdobje 2007-2013	29



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

3.5. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Regije Posavje za obdobje 2007-2013	30
3.6. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Zasavske regije za obdobje 2007-2013	31
3.7. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Savinjske regije za obdobje 2007-2013	31
3.8. Komentar	34
4. Mestna občina Ljubljana v strategijah razvoja občin, ki tvorijo Ljubljansko urbano regijo	35
4.1. Strategija razvoja občine Vrhnika za obdobje 2006-2020	35
4.2. Strategija razvoja občine Trzin za obdobje 2005-2010	36
4.3. Komentar	36
5. Nadlokalna vloga in pomen Mestne občine Ljubljana v strategiji trajnostnega razvoja Mestne občine Ljubljana	37
5.1. Komentar	40
6. Mestna občina Ljubljana v nekaterih strateških in strokovnih dokumentih Evropske unije	41
6.1. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Tretjem kohezijskem poročilu	41
6.1.1. Gospodarska in socialna kohezija	41
6.1.2. Komentar	47
6.1.3. Teritorialna kohezija	47
6.1.4. Komentar	51
6.2. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v ugotovitvah nekaterih izbranih ESPON-ovih (European Spatial Planning Observation network) projektih	51
6.2.1. ESPON 1.1.1 - Potenciali policentričnega razvoja v Evropi (Potentials for polycentric development in Europe)	51
6.2.2. Komentar	72
6.2.3. ESPON 1.1.3 – Razširitev Evropske unije in njena policentrična prostorska struktura	73
6.2.4. Komentar	75
6.2.5. ESPON 2.4.2 – Integralna analiza transnacionalnih in nacionalnih teritorijev zasnovana na rezultatih ESPON-ovih projektov	76
6.2.6. Komentar	79
6.3. Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti položaja in pomena Mestne občine Ljubljana v ožjem evropskem kontekstu	79
6.3.1. SWOT analiza Mestne občine Ljubljana v okviru analitičnega območja (AO)	79
6.3.2. Prikaz (ne)skladnosti interesov med Ljubljano kot državno prestolnico Slovenije in EU	82
6.3.3. Prikaz (ne)skladnosti interesov med Ljubljano kot državno prestolnico Slovenije in sosednjimi državami in njihovimi regijami	85
6.3.4. Komentar	90
7. Vizija in ciljne usmeritve za teritorialno sodelovanje Mestne občine Ljubljana	91
7.1. Vizija Mestne občine Ljubljana	91
7.2. Splošne ciljne usmeritve	91
7.3. Predlogi konkretnih ciljnih usmeritev in ukrepov	92
7.3.1. Ciljne usmeritve Mestne občine Ljubljana v kontekstu globalnih sprememb	92
7.3.2. Ciljne usmeritve Mestne občine Ljubljana v kontekstu EU	95
7.3.3. Ciljne usmeritve Mestne občine Ljubljana v kontekstu države	96
7.3.4. Ciljne usmeritve Mestne občine Ljubljana v kontekstu Ljubljanske urbane regije (LUR)	97



Povzetek

Mestno občino Ljubljana (v nadaljevanju MOL) kot državno prestolnico Republike Slovenije označujejo – na evropski ravni (ravni EU), evropsko regionalni, državni in regionalni ravni – številne prednosti in priložnosti kot tudi slabosti in pomanjkljivosti. Ključnega pomena za sedanjí in prihodnji gospodarski, družbeni in prostorski razvoj MOL-a na omenjenih nadlokalnih teritorialnih ravneh so – v kontekstu priprave Strategije prostorskega razvoja MOL-a – pomembne predvsem značilnosti na področju razvoja poselitve in prometne infrastrukture.

Na področju *poselitve* se prednosti MOL-a na omenjenih teritorialnih ravneh od evropske do regionalne izkazujejo v: ugodnem geostrateškem položaju Ljubljane in ljubljanske metropolitanske regije; ugodni geopolitični legi in sposobnosti Ljubljane za soočanje z bližnjimi makrourbanimi centri; policentričnem sistemu poselitve s središčnim položajem Ljubljane in njene metropolitanske regije; dejstvu, da so v Ljubljani alocirane visoko razvite centralne in storitvene dejavnosti ter da je mesto regionalno in državno središče.

Na področju *poselitve* se priložnosti MOL-a na omenjenih teritorialnih ravneh od evropske do regionalne izkazujejo v možnostih, da se Ljubljana razvije v močno postindustrijsko razvojno središče in izkoristi ugodno makrolokacijo na vozlišču V. in X. vseevropskega koridorja ter da razvije integriran in mednarodno konkurenčen poselitveno-prometni sistem v katerem bi Ljubljana in ostala središča njene metropolitanske regije vzpostavila učinkovito teritorialno delitev dela ter skladno z njo razvila ustrezne središčne funkcije.

Na področju *poselitve* se slabosti MOL-a na omenjenih teritorialnih ravneh od evropske do regionalne izkazujejo v: pomanjkanju jasne vizije in strategije razvoja Ljubljane ter ljubljanske metropolitanske regije; njeni premajhni velikosti v teritorialni delitvi funkcij srednje velikih evropskih mest; stihijem in medsebojno konkurenčnem razvoju naselij z nekontrolirano rastjo Ljubljane ter suburbanizaciji njene metropolitanske regije in dezurbanizaciji njenega mestnega jedra.

Na področju *poselitve* se nevarnosti MOL-a na omenjenih teritorialnih ravneh od evropske do regionalne izkazujejo v: poglobljanju podrejene vloge Ljubljane in ljubljanske metropolitanske regije v omrežju evropskih prestolnic in pomembnih urbanih centrov; krepitvi gravitacijskega vpliva sosednjih tujih urbanih središč (Trst, Gorica, Videm, Beljak, Celovec, Gradec, Zagreb), ki ožijo gravitacijo Ljubljane z (nad)državne ravni na raven njene metropolitanske regije; dezintegraciji urbanega sistema v katerem se Ljubljana in LUR približata prostorskemu vzorcu kalifornijskih mest.

Na področju *prometne infrastrukture* se prednosti MOL-a na omenjenih teritorialnih ravneh od evropske do regionalne izkazujejo v dejstvu, da se v Ljubljani križata V. in X. vseevropski prometni koridor, ki udejanjata najugodnejšo povezavo med Padsko in Panonsko nižino ter med vzhodnim delom Alpskega loka in Balkanom ter da sta koridorja v njunem poteku prek Slovenije v pretežni meri izgrajena (avtocestni križ in mednarodno letališče).



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Na področju *prometne infrastrukture* se priložnosti MOL-a na omenjenih teritorialnih ravneh od evropske do regionalne izkazujejo v izboljševanju prometne dostopnosti in središčnosti Ljubljane ter prehodnosti Slovenije s pospešenim posodabljanjem železniške infrastrukture in izgradnjo železniške proge za visoke hitrosti ter z razširitvijo in posodobitvijo Aerodroma Ljubljana; v razvoju regionalnega trajnostnega prometnega sistema temelječega na mestni železnici in drugih trajnostnih oblikah prometne mobilnosti.

Na področju *prometne infrastrukture* se slabosti MOL-a na omenjenih teritorialnih ravneh od evropske do regionalne izkazujejo v: pomanjkanju jasne vizije in strategije razvoja Ljubljane ter ljubljanske metropolitanske regije; nerazviti regionalni prometni infrastrukturi; neuravnoveženem razvoju prometne infrastrukture ter povečevanju razkoraka med stopnjo razvitosti (avto)cestne in železniške infrastrukture in hitrem zapolnjevanju zmogljivosti obstoječe cestne infrastrukture (na primer Ljubljanski cestni obroč); rasti motorizacije in zapostavljanju JPP kar povzroča prometne zastoje, povečanje potreb po prometnih površinah (parkirne hiše), večje obremenitve okolja, kar posledično zmanjšuje privlačnost in kvaliteto mestnega bivalnega okolja.

Na področju *prometne infrastrukture* se nevarnosti MOL-a na omenjenih teritorialnih ravneh od evropske do regionalne izkazujejo v: zamujanju izgradnje načrtovane prometne infrastrukture, ki povečujejo možnosti prometnega »zaobhajanja« Ljubljane in Slovenije (na primer hitra železnica); možnostih da Ljubljana ostane »mesto izogibališče« na transportnih koridorjih, preko katerih se povezujejo sosednja makrourbana središča kar vpliva na dezintegracijo prometnega sistema – pretovor in tranzitni (tovorni) promet poteka mimo Ljubljane, logistično distribucijske dejavnosti pa se izvajajo v bližnjih tujih prometnih logističnih centrih (na primer Gradec); avtomobil postane edino možno prevozno sredstvo prebivalcev Ljubljane z vsemi negativnimi posledicami na delovanje prometnega sistema, na sistem poselitve in okolje.

Na izkoriščanje ugotovljenih prednosti in priložnosti ter odpravljanje slabosti in nevarnosti MOL-a na področju poselitve in prometne infrastrukture vplivajo tudi institucionalno organizacijske značilnosti oz. upravljalska sposobnost MOL-a.

Institucionalno organizacijske prednosti MOL-a so izražene v dejstvu da je Ljubljana državna prestolnica Slovenije, ki ji je kot polnopravni državi članici EU omogočeno neposredno zastopanje lastnih interesov in interesov območja transnacionalnega sodelovanja v Bruslju ter da njena uprava razpolaga z ustreznim znanjem in izkušnjami na področju teritorialnega sodelovanja.

Institucionalno organizacijske priložnosti MOL-a so izražene v možnostih, da preko izvajanja teritorialnega sodelovanja Ljubljana razvije strokovne, organizacijske in upravljalske sposobnosti svoje uprave ter ostalih pomembnih deležnikov za teritorialno sodelovanje, okrepi svoj položaj v Evropi in postane prostor kjer se srečuje svet; določi svoje strateške interese, ki jih bo uveljavljala v novih programih teritorialnega sodelovanja ter jih uskladi s strateškimi nacionalnimi interesi in razvojnimi dokumenti države.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Institucionalno organizacijske slabosti MOL-a so izražene v naslednjih dejstvih: pomanjkanju zakona o glavnem mestu Republike Slovenije; Ljubljana je prestolnica ene od najmanjših držav članic EU; pomanjkanje strateških predstav, strateških nacionalnih interesov in usmeritev Slovenije ter MOL-a za sodelovanje v programih teritorialnega (čezmejnega, transnacionalnega in medregionalnega) sodelovanja; pomanjkanje trdne in učinkovite organizacijske povezanosti MOL-a z vsemi dejavniki, ki nastopajo na področju teritorialnega sodelovanja Slovenije; neobstoj regionalne ravni lokalne samouprave (pokrajine) preko katere bi se MOL vključil v izvajanje aktivnosti teritorialnega sodelovanja.

Institucionalno organizacijske nevarnosti MOL-a so izražene v prizadevanjih sosednjih mest, regij in držav (na primer Trst in dežela Furlanija Julijska krajina v Italiji), da prevzamejo vlogo organov upravljanja v okviru posameznih vej teritorialnega sodelovanja.

Za premagovanje izpostavljenih problemov na relaciji MOL-a do obravnavanih nadlokalnih teritorialnih ravni smo predlagali vizijo razvoja MOL-a, ki je:

MOL bo v prihodnjem programskem obdobju (2007-2013) utrdil svoj strateški položaj znotraj omrežja mest EU in širše na način, da bo postal aktiven deležnik na področju teritorialnega sodelovanja in bo na svojem teritoriju umestil središče evroregije, ki bo delovala kot akcijska enota z ustrezno strateško kapaciteto.

Splošni cilji s katerimi se bo MOL prizadeval uresničiti predlagano vizijo so naslednji: MOL bo oblikoval strateške interese o tem kako v razmerah pospešenih globalizacijskih in evropskih integracijskih procesov, po eni strani, ohranjati ter razvijati svojo lokalno nacionalno (kot državna prestolnica) gospodarsko, socialno, etnično in kulturno samobitnost, po drugi strani pa širiti njen ustvarjalni vpliv v multikulturni prostor Evrope in sveta.

MOL bo oblikoval strateške usmeritve na področju teritorialnega sodelovanja. Skupne strateške usmeritve so nujno potrebne, če želimo da vsi razvojni deležniki, ki se vključujejo v različne programe teritorialnega (medregionalnega in transnacionalnega) sodelovanja, uresničujejo poleg svojih posebnih ali skupnih interesov še opredeljene nacionalne strateške interese.

MOL bo zagotovil pogoje za vzpostavitev trdne in učinkovite organizacijske povezanosti vseh dejavnikov, ki nastopajo na področju teritorialnega sodelovanja MOL-a. V širšem smislu to pomeni učinkovito sinergijsko povezanost vseh vladnih resorjev pri uresničevanju strateških nacionalnih interesov in usmeritev, v ožjem smislu pa učinkovito sinergijsko povezanost organov (organa) upravljanja pri izvajanju programov in projektov v okviru teritorialnega (medregionalnega in transnacionalnega) sodelovanja.

MOL bo zagotovil sinergijsko povezanost programov in projektov transnacionalnega in medregionalnega sodelovanja.

MOL bo zagotovil koordinirano sodelovanje različnih oddelkov mestne uprave pri izvajanju programov in projektov na področju teritorialnega sodelovanja.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

MOL se bo še naprej aktivno vključeval v sedanja in prihodnja območja transnacionalnega sodelovanja v okviru katerih bo uresničeval svoje strateške mestne interese in usmeritve.

MOL si bo prizadeval, za temeljito in vsestransko preučitev predloga za ustanovitev evropske makroevroregije »Evroregija prihodnosti« (Future EU-region) in se bo – če bodo rezultati ugodni – prizadeval, da se središče omenjene evroregije z vsemi institucijami vmesti v Ljubljani. V njej edino Slovenija nastopa v vlogi države članice EU, ostali partnerji so, poleg Hrvaške, sosednje italijanske, avstrijske in madžarske dežele oz. županije. Poleg tega zavzema Slovenija v omenjeni evroregiji središčni teritorialni položaj, kar ji vzpostavlja ugodne pogoje za to, da v okviru nje prevzame osrednjo koordinativno vlogo.

Zunanji položaj in vloga MOL-a je in bo odvisna predvsem od notranje gospodarske, družbene, kulturne, institucionalne in politične moči ter kohezivnosti MOL-a. Priložnosti iz vključevanja v različne območja transnacionalnega sodelovanja ter makro- in minievroregije, ki temeljijo na čezmejni teritorialni delitvi funkcij in dejavnosti, bodo uresničene edinole, če bo najprej dosežena optimalna teritorialna delitev funkcij in dejavnosti znotraj Slovenije ter v njem opredeljena vloga in položaj Ljubljane kot državne prestolnice. V prizadevanjih za doseg večje teritorialne kohezivnosti znotraj območij transnacionalnega sodelovanja ter evroregij v katere se vključuje MOL, je potrebno najprej izboljšati teritorialno kohezivnost znotraj Slovenije.

Konkretni cilji s katerimi se bo MOL prizadeval uresničiti predlagano vizijo na *globalni ravni* so naslednji:

Gospodarstvo MOL je odprto tujim (multinacionalnim) podjetjem in svetovnemu trgu. Domača podjetja pospešeno vztopajo na mednarodni trg.

Podjetja znotraj MOL-a uvajajo nove tehnologije in sodelujejo v procesih mreženja znotraj MOL-a ter navzven do globalne ravni in s povezovanjem ponudbe izkoriščajo možnosti na svetovnem trgu.

MOL je lokacija kjer se pospešeno izvajajo raziskovalne in inovacijske dejavnosti, razvijajo nove tehnologije ob sočasni izgradnji potrebne infrastrukture in superstrukture. MOL je lokacija kjer pospešeno nastajajo in se širijo nova mala in srednje velika postindustrijska podjetja.

MOL se uveljavlja kot priznano kongresno mesto na globalni ravni.

MOL se uveljavlja kot svetovno znana in priznana destinacija za izvajanje vrhunskih kulturnih in športnih prireditev.

MOL varuje svoje grajeno (naselij, infrastrukture) in naravno okolje (vodotoki, podtalnica, gozdovi in kmetijske površine, zelene površine) na način da uvaja ustrezne prilagoditvene politike in ukrepe pred možnimi negativnimi vplivi globalnih podnebnih sprememb (poplave, suše, neurja, itd.).

Konkretni cilji s katerimi se bo MOL prizadeval uresničiti predlagano vizijo na *ravni EU* so naslednji:

MOL – s svojim globalno privlačnim poslovnim središčem – je prostor kjer se vmestijo sedeži večine slovenskih multinacionalnih (multilokacijskih) podjetij (Alpina, Prevent, Kolektor, Hidria itd.).

MOL gosti sedež pomembne inštitucije EU.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

MOL se aktivno vključi v predlagano Evropsko globalno integracijsko cono – Donavska cona (glej poglavje 6.2.5) v okviru katere prevzame vlogo logističnega in finančnega središča za države jugovzhodne Evrope in Mediterana.

MOL postane središče evroregije »Evroregija prihodnosti« (Future EU-region).

Konkretni cilji s katerimi se bo MOL prizadeval uresničiti predlagano vizijo na *ravni države* so naslednji:

MOL se na državni ravni razvija kot državno središče in najpomembnejše državno prometno vozlišče, kjer so skoncentrirane najvišje funkcije, vrhunske ustanove, osrednje poslovne, kulturne, storitvene in oskrbne dejavnosti ter institucije, pomembne za vso državo.

MOL predstavlja osrednje središče razvoja postindustrijskih dejavnosti v Sloveniji, industrijske dejavnosti se razvijajo in alocirajo v ostalih središčih države.

Konkretni cilji s katerimi se bo MOL prizadeval uresničiti predlagano vizijo na *ravni Ljubljanske regije* so naslednji:

V MOL-u se nahaja organizacijsko in logistično jedro regionalnega sistema trajnostne mobilnosti.

V MOL-u so alocirane osrednje centralne dejavnosti regionalnega pomena.



Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana na državni in regionalni ravni

1. Mestna občina Ljubljana v nekaterih strateških dokumentih Slovenije

V poglavju predstavljamo vsebinske poudarke nekaterih pomembnih strateških dokumentov Slovenije, ki predstavljajo širši strateški razvojni okvir za prihodnji razvoj Mestne občine Ljubljana.

1.1. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije

V Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (v nadaljevanju SPRS)¹ se obravnava vloga in pomen MOL kot državnega središča. MOL oz. Ljubljana se omenja predvsem v tistih poglavjih, ki obravnavajo razvoj poselitve in razvoj prometne infrastrukture. V nadaljevanju citiramo ključne trditve SPRS, ki zadevajo MOL.

»Ljubljana se na državni ravni razvija kot državno središče in najpomembnejše državno prometno vozlišče, kjer so skoncentrirane najvišje funkcije, vrhunske ustanove, osrednje poslovne, kulturne, storitvene in oskrbne dejavnosti ter institucije, pomembne za vso državo (na primer: klinični center, ustavno sodišče in drugo). Na meddržavni ravni se povezuje s tujimi državnimi in regionalnimi središči« (prav tam, s. 11).

»Mesta Ljubljana, Koper in Maribor se zaradi njihove vloge, velikosti in/ali lege razvijajo kot središča mednarodnega pomena. Ljubljana zagotavlja politične, upravne, prometne, kulturne in druge storitve vsem prebivalcem Slovenije in se razvija v mednarodno konkurenčno državno prestolnico« (prav tam, s. 12).

»V središčih mednarodnega pomena Ljubljana, Maribor in Koper se razvija državno pomembne tehnološke in industrijske parke, ki so dobro povezani z mednarodnimi terminali za kombinirani promet z železnico, avtocesto, pristaniščem, letališčem ter skladiščnimi conami. V teh mestih se, v skladu z usmeritvami za urejanje naselij in skladno z zagotavljanjem optimalne in racionalne dostopnosti, zagotavlja pogoje za razvoj večjih proizvodnih obratov in visoko razvitih storitvenih dejavnosti« (prav tam, s. 24).

»Ljubljana, Maribor in somestje Koper-Izola-Piran se navezujejo na omrežje daljinskih cestnih povezav mednarodnega pomena z ustreznimi navezovalnimi cestami« (prav tam, s. 28).

¹ http://www.gov.si/upr/doc/SPRS_slo.pdf.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Kljub dokajšnji splošnosti citiranih usmeritev SPRS, ki neposredno obravnavajo Ljubljano, le-te ponujajo zadovoljivo izhodišče na katerega se lahko navežejo cilji in usmeritve prihodnjega razvoja MOL v evropskem teritorialnem okviru.

Poleg zgoraj citiranih usmeritev SPRS se MOL lahko posredno »najde« tudi v nekaterih drugih usmeritvah SPRS, predvsem tistih, ki obravnavajo vključevanje Slovenije v evropski prostor. SPRS se zavzema za enakovredno vključenost Slovenije v evropski prostor.

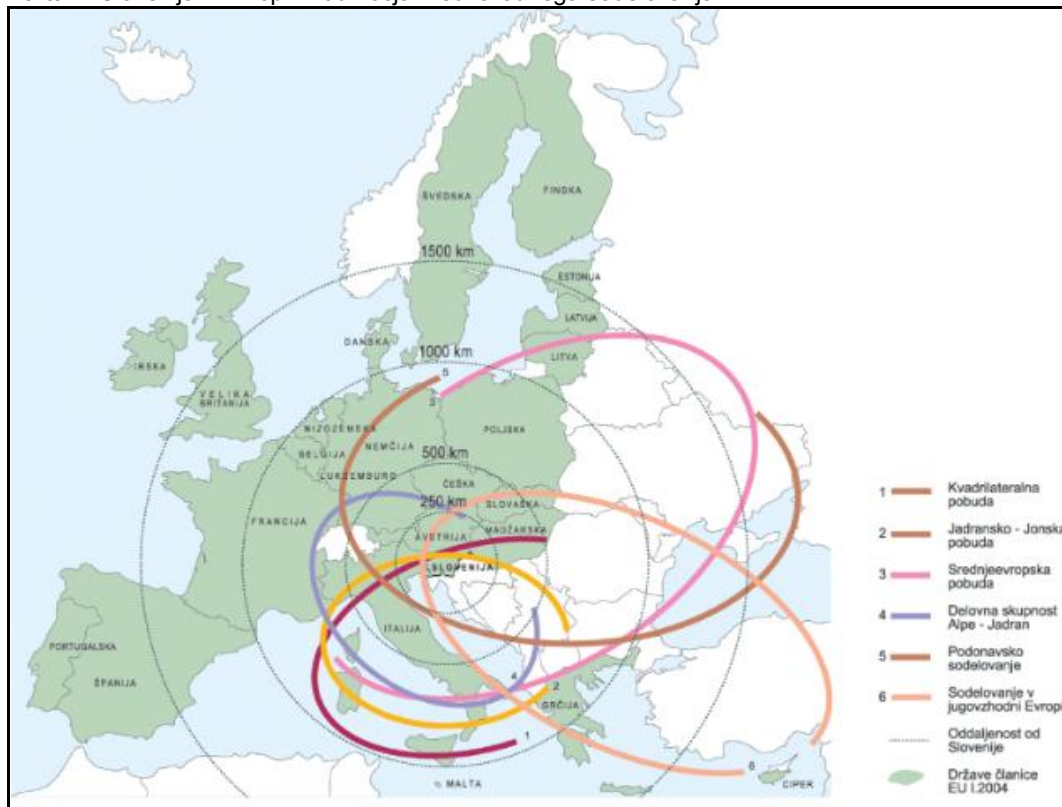
Ključne prioritete Slovenije v evropskem kontekstu so po SPRS naslednje:

»Pri pospeševanju povezanosti s širšim evropskim prostorom se krepi konkurenčnost slovenskih mest v evropskem urbanem omrežju, skrbi za učinkovito povezanost slovenskih infrastrukturnih omrežij v evropska infrastrukturna omrežja – Trans European Network (v nadaljnjem besedilu: TEN), panevropske prometne koridorje ter povezanost najvrednejših delov narave v omrežja.

Ustvarja se pogoje za izkoriščanje primerjalnih prednosti slovenskega prostora in skrbi za enakovredno vključevanje pri oblikovanju čezmejnih regij« (prav tam, s. 9).

Na karti 1 je prikazan položaj Slovenije v Evropi in območja njenega mednarodnega sodelovanja.

Karta 1: Slovenija v Evropi in območja mednarodnega sodelovanja



vir: SPRS (2004), Ur.l.RS št. 76/04



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Ključne usmeritve Slovenije v evropskem kontekstu so po SPRS naslednje:

»Slovenija mora kot del velikih evropskih regij – alpske, mediteranske, podonavske in srednjeevropske prevzeti aktivno vlogo in izkoristiti svoj položaj. S sosednjimi državami se spodbuja oblikovanje čezmejnih regij zlasti na hribovitih, teže dostopnih območjih s številnimi problemi gospodarskega in demografskega nazadovanja. Za reševanje skupnih vprašanj se spodbuja oblikovanje razvojnih programov in projektov tudi na drugih obmejnih območjih z Avstrijo, Italijo in Madžarsko, zlasti pa na meji Evropske unije, to je na meji s Hrvaško. Na podlagi skupnih razvojnih programov bodo čezmejne regije lahko pridobile dodatne finančne vire iz strukturnih skladov Evropske unije. V tem povezovanju mora biti Slovenija enakovreden partner, zato se krepi obmejna urbana naselja in s tem povečuje vpliv slovenskih obmejnih regij.

Slovenija se zaradi skupnega razreševanja prostorsko razvojnih vprašanj vključuje v mednarodno sodelovanje v okviru različnih pobud in delovnih skupin, v katere se povezujejo države glede na skupni interes na področju urejanja prostora, gospodarstva, kulture, družbenega razvoja, prometa, okolja in podobno.

Kvadrilateralna pobuda združuje Italijo, Hrvaško, Madžarsko in Slovenijo, v okviru katere se razrešujejo vprašanja prometnega povezovanja, urejanja prostora in okolja. V okviru Jadransko – Jonske pobude se preučujejo vprašanja prostorskega razvoja ob Jadranskem in Jonskem morju. Srednje evropska pobuda obravnava vprašanja razvoja na političnem, ekonomskem, družbenem, prostorskem in kulturnem področju. Delovna skupnost Alpe – Jadran obravnava zadeve urejanja prostora in okolja, gospodarstva, kulture, družbe, zdravstva in socialnih vprašanj, kmetijstva in gozdarstva. Podonavsko sodelovanje vključuje države, ki so vezane na povodje Donave in razrešujejo vprašanja razvoja v povezavi z okoljem in varstvom voda. Sodelovanje združuje države jugovzhodne Evrope v okviru katerega se razrešujejo vprašanja, pomembna za njihov prihodnji razvoj.

Slovenija se s svojo gospodarsko javno infrastrukturo vključuje v evropska infrastrukturna omrežja (TEN), ki se jih v Sloveniji uresničuje v okviru V. in X. panevropskega prometnega koridorja in energetskega TEN koridorja, morskega prometnega koridorja, s prečnimi prometnimi povezavi med prometnimi koridori ter z navezavami na Jadransko – Jonsko pobudo (glej karto 2).

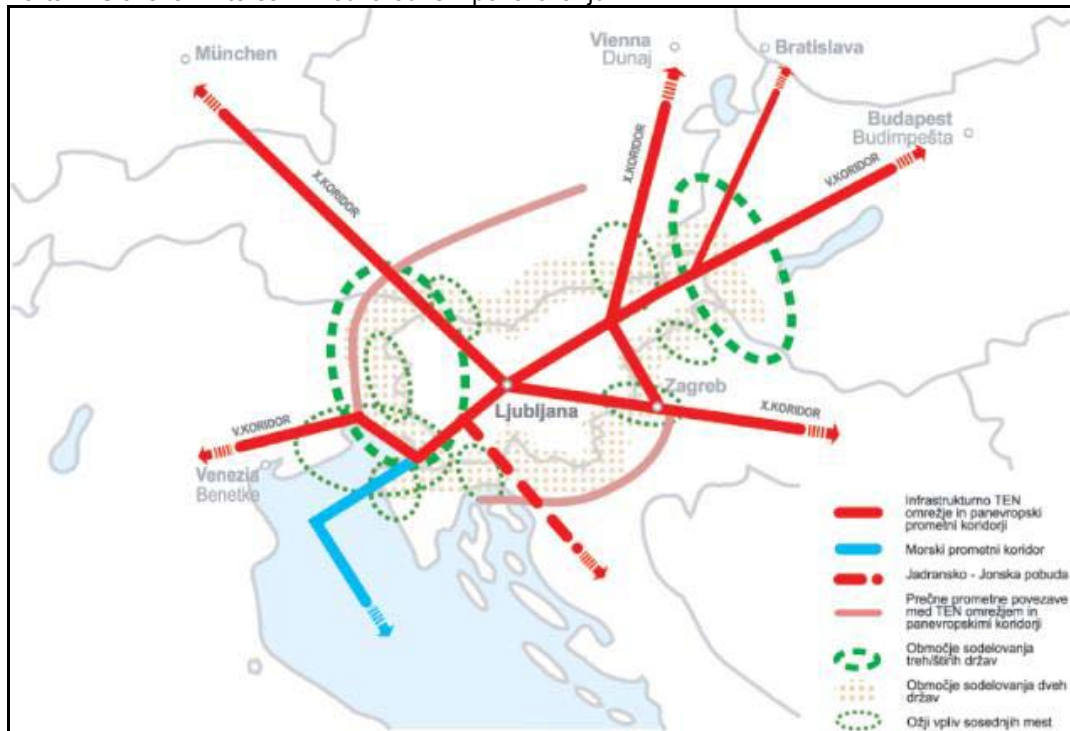
Oblikovanje regij z deli sosednjih držav bo usmerjeno tudi v pritegnitev slovenskih manjšin, tj. v reintegracijo slovenskega kulturnega prostora, kar ima za Slovenijo tudi gospodarski, kulturni, zgodovinski in politični pomen. V ta namen se krepi prometno dostopnost obmejnih regij in povezuje njihova središča s slovenskimi regijami.

Na vplivnih območjih velikih sosednjih mest (Trsta, Zagreba, Gorice, Gradca, Reke) se spodbuja pospešen prostorski razvoj na slovenskem ozemlju, da se zagotavlja enakovrednost slovenskih območij v primerjavi s sosednjimi območji z načrtovanjem učinkovitih mestnih mrež, gospodarskih con, turističnih središč in drugih dejavnosti« (prav tam, s. 9-10).



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 2: Slovenski interesi v mednarodnem povezovanju



vir: SPRS (2004), Ur.l.RS št. 76/04

1.2. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljane v Strategiji regionalnega razvoja Slovenije

Strategija regionalnega razvoja Slovenije (v nadaljevanju SRRS)² se neposredno ne ukvarja s problematiko opredeljevanja vloge in položaja Mestne občine Ljubljana (v nadaljevanju MOL) in njenega razvojnega pomena kot državne prestolnice znotraj in izven meja Republike Slovenije. MOL oz. Ljubljana se omenja le v kontekstu opredelitve in obravnave Ljubljanske urbane regije, »ki vključuje glavno mesto Ljubljana z zaledjem« (prav tam, s. 19).

SRRS, ki je temeljni strateški dokument slovenske regionalne politike, se ukvarja predvsem z ustvarjanjem pogojev za zmanjševanje razvojnih razlik med slovenskimi statističnimi (razvojnimi) regijami. Njen temeljni cilj je kot sledi:

»Zmanjševanje razvojnega zaostanka Slovenije in slovenskih regij za povprečjem Evropske unije bo dolgotrajen proces, ki ga je možno pospešiti le z dvigom konkurenčnosti Slovenije in slovenskih regij. Dolgoročni cilj je doseganje visokega življenjskega standarda in kvalitete življenja ter boljšega zdravja prebivalcev vseh slovenskih regij s pospeševanjem razvoja okolju prijaznega gospodarstva. Z oblikovanjem vseslovenskega gospodarskega razvojnega pola z gospodarsko krepitvijo in dobro prometno povezavo regionalnih središč drugega reda ter z dvigom

² http://www.svlr.gov.si/index.php?id=1156&no_cache=1.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

kategorije najpomembnejših slovenskih središč ter s pritegnitvijo in križanjem glavnih evropskih prometnih smeri. S tem bodo mesta kot najpomembnejši generatorji razvoja dobila novo vlogo v evropskem in nacionalnem okviru» (prav tam, s. 6).

Temeljni cilj SRRS ne omenja posebej MOL, posredno pa se zavzema za dajanje bolj pomembne vloge mestom, ki naj bi postala pospeševalci razvoja Slovenije v nacionalnem in evropskem okviru.

»Temeljna strategija SRRS bo učinkovito izkoriščanje razvojnih možnosti regij in razpoložljivih finančnih virov (javnih, zasebnih, mednarodnih) namenjenih spodbujanju skladnega regionalnega razvoja ter koordinacija sektorskih in področnih politik. Izkoriščanje lastnih razvojnih virov posameznih regij bo dopolnjevalo aktivno privabljanje domačih in tujih investicij. Slovenska regionalna politika bo temeljila na vzpostavljanju ustreznih pogojev za razvoj, medtem ko bosta regionalna in lokalna pobuda predstavljali gonilno silo razvoja. Regionalna politika bo spodbujala razvoj regionalnih središč/somestij v skladu s Prostorskim planom Slovenije in delitev posameznih funkcij med njimi, ob spodbujanju partnerskega odnosa med mesti in podeželjem« (prav tam, s. 7).

Zadnji odstavek zgoraj citirane temeljne strategije SRRS predstavlja pomembno posredno vodilo tudi za MOL in za opredelitev njene razvojne vloge v okviru Ljubljanske urbane regije in v širšem teritorialnem okviru.

1.3. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljane v Strategiji razvoja Slovenije

Tudi Strategija razvoja Slovenije (v nadaljevanju SRS)³ v svoje strateške cilje in prioritete ne vključuje in ne obravnava posebej MOL kot državno prestolnico Republike Slovenije.

Posredno se lahko nasluti možna vloga MOL v četrtem strateškem cilju razvoja Slovenije, ki opredeljuje ciljni položaj Slovenije v mednarodnem okolju. »Razvojni cilj Slovenije v mednarodnem okolju je, da bo s svojim razvojnim vzorcem, kulturno identiteto in angažiranim delovanjem v mednarodni skupnosti postala v svetu prepoznavna in ugledna država. Slovenija naj postane prostor, kjer se bo srečeval svet, nacionalna identiteta pa hrbtenica za samozavestno vstopanje v svetovne povezave« (prav tam, stran 20).

Poleg tega pa še v peti razvojni prioriteti Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja v kateri je zapisano, da je potrebno »krepiti razvoj policentričnega urbanega sistema, razvoj regionalnih središč (zlasti središč nacionalnega pomena), oblikovati mestne (inovativne) regije in spodbujati regionalne ekonomije s tehnološkimi parki in podjetniškimi inkubatorji« (prav tam, stran 40).

Tudi v tem strateškem dokumentu je mestom, še posebej središčem nacionalnega pomena (med katere sodi Ljubljana), pripoznana pomembna razvojna vloga.

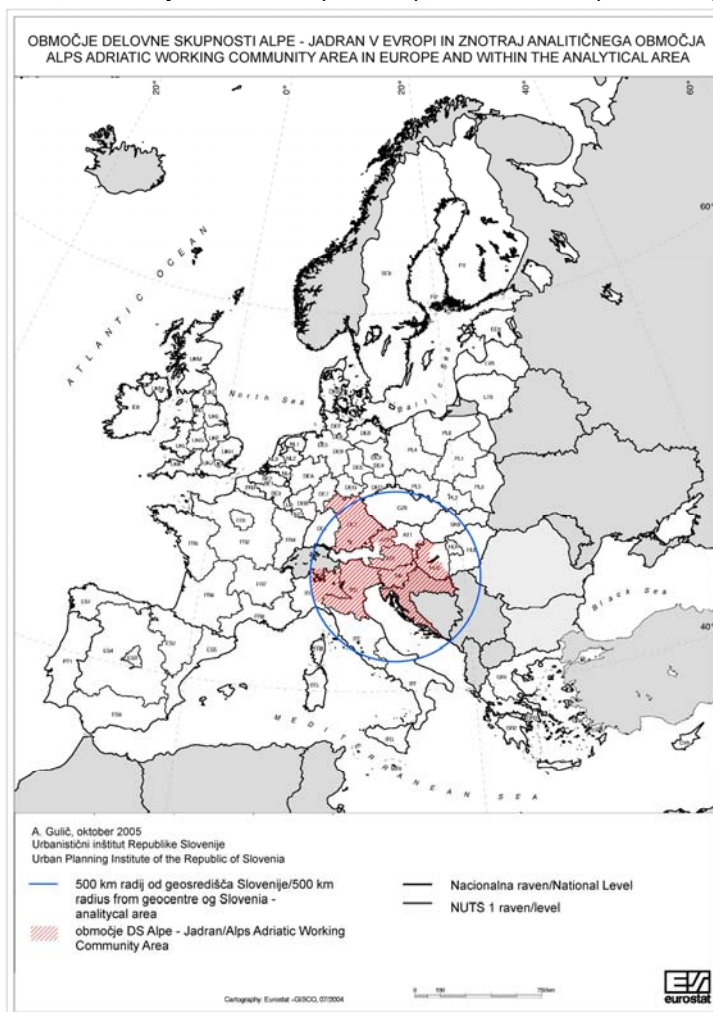
³ <http://www.gov.si/umar/projekti/srs/StrategijarazvojaSlovenije.pdf>.



1.4. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljane v okviru izvajanja Regionalne politike Slovenije

Služba Vlade RS za lokalno samoupravo in regionalno politiko (v nadaljevanju SVLSR) je v dokumentu »Regionalna politika«⁴ opredelila operativne cilje izvajanja aktualne regionalne politike. Kot enega od ključnih ciljev je opredelila oblikovanje makroevroregije s sedežem v Sloveniji. Slovenija naj bi z aktivno pobudo institucionalizirala evromakroregijo s sedežem v Sloveniji in na ta način presegla pasiven položaj v katerem se sedaj nahaja. Oblikovanje evroregije naj bi predstavljalo naravno nadaljevanje čezmejnega sodelovanja v Delovni skupnosti Alpe-Jadran (v nadaljevanju DS AA). Na karti 3 prikazujemo območje DS AA v Evropi ter znotraj nje v okviru tim. analitičnega območja (AO), ki je zamejeno z radijem 500 km zračne linije okoli geometričnega središča Slovenije. Za potrebe te naloge bomo kot središče AO namesto Spodnje Slivne pri Vačah v občini Litija obravnavali MOL.

Karta 3: Območje delovne skupnosti Alpe-Jadran v Evropi in znotraj analitičnega območja





1.5. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljane v okviru izvajanja Resolucije o nacionalnih razvojnih projektih za obdobje 2007-2013

»Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih 2007-2023 (v nadaljevanju RESOL)⁵ zajema ključne (velike) razvojno-naložbene projekte, pri uresničitvi katerih bo sodelovala država. Gre za tiste projekte, katerih izvedba bo na državni, pa tudi regionalni ravni osredotočila razvojne pobude in sredstva ter z njimi dosegla razvojni preboj države kot celote. Namen resolucije je z jasno postavitvijo prednostnih državnih razvojnih projektov od leta 2007 do leta 2023 zagotoviti hitrejšo doseganje ciljev SRS in DRP.

Resolucija o nacionalnih razvojnih projektih je *usmeritev in orodje za načrtovanje javnih financ* na eni strani ter resornih programov in strategij na drugi. Tako je osnova za izvajanje dolgoročne razvojne politike in dolgoročnega proračunskega načrtovanja (v smeri razvojnega prestrukturiranja proračuna). Daje tudi jasno znamenje regijam, lokalnim skupnostim in razvojnim partnerstvom, v katere vsebine na projektni ravni namerava država prednostno vlagati v naslednjem srednjeročnem obdobju. Gre za *partnerski razvojni načrt*, pripravljen po eni strani na podlagi razvojnih pobud posameznih ministrstev (od zgoraj navzdol), po drugi strani pa na podlagi pobud regionalnih in lokalnih razvojnih partnerstev in drugih deležnikov (od spodaj navzgor).

Resolucija predvideva sredstva za izvedbo posameznih projektov in jim daje jasen časovni okvir, kar postavlja tudi doseganje kakovostnih rezultatov v realni časovni in finančni okvir. Hkrati daje podlago za programsko financiranje izvedbenih projektov, katerih priprava zahteva več časa in sredstev ter ki jih zaradi državnega pomena ne moremo izpostavljati tveganju. Resolucija z *umestitvijo programov v pravni red Slovenije presega deljenje*



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

vrsto razvojnih povezav na državni ter regionalni in lokalni ravni, povezala bo javno z zasebnim, tako pa ustvarila možnosti za dolgoročno izvajanje razvojnih strategij» (prav tam, s. 8-9).

RESOL je opredelil 35 projektov od katerih se jih 8 (ne)posredno nanaša tudi na MOL. Med štiri projekte, ki se neposredno navezujejo na MOL sodi izgradnja: Športno poslovnega parka Leona Štuklja, Narodne in univerzitetne knjižnice Jožeta Plečnika (NUK) ter Centralne tehniške knjižnice (CTK), Politehnike Ljubljana ter novega kliničnega centra v Ljubljani. Med štiri projekte, ki se posredno navezujejo na MOL sodi razvoj sistema trajnostne mobilnosti, modernizacija železniškega omrežja in državnega cestnega omrežja na prioritetnih razvojnih oseh ter uresničitev dodatnega avtocestnega programa.

V okvir prve razvojne prioritete »Konkurenčno gospodarstvo in hitrejša rast« je vključen projekt izgradnje Športno poslovnega parka Leona Štuklja, ki bo predstavljal dvoranski kompleks za sejmsko, kongresno in športno-rekreativno dejavnost in bo postal pomemben nosilec povezovanja MOL in Slovenije z drugimi državami (mikrolokacija projekta v RESOL-u ni opredeljena).

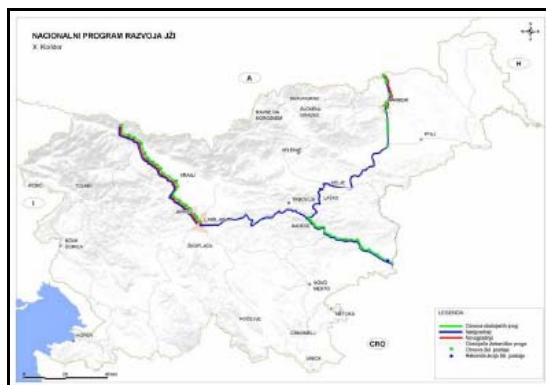
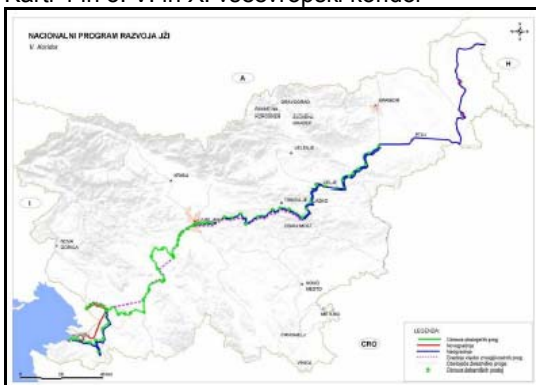
V okvir druge razvojne prioritete »Učinkovito ustvarjanje, dvosmerni pretok in uporaba znanja za gospodarski razvoj in kakovostna delovna mesta« sta vključena dva projekta in sicer: NUK in CTK ter Politehnika Ljubljana. Za družbo znanja, v katero se želi razviti Slovenija, je prvi »projekt NUK in CTK razvojna naložba življenjskega pomena, saj pomeni naložbo v znanje in pretok informacij. Kot orodje razvoja različnih področij družbenega življenja od kulture in znanosti do gospodarstva pomeni za Slovenijo vstop v informacijsko družbo« (prav tam, s. 43). Cilj drugega projekta Politehnika Ljubljana je »vzpostaviti središče, ki bo s središčem v Ljubljani koncentracija visokošolske, raziskoval



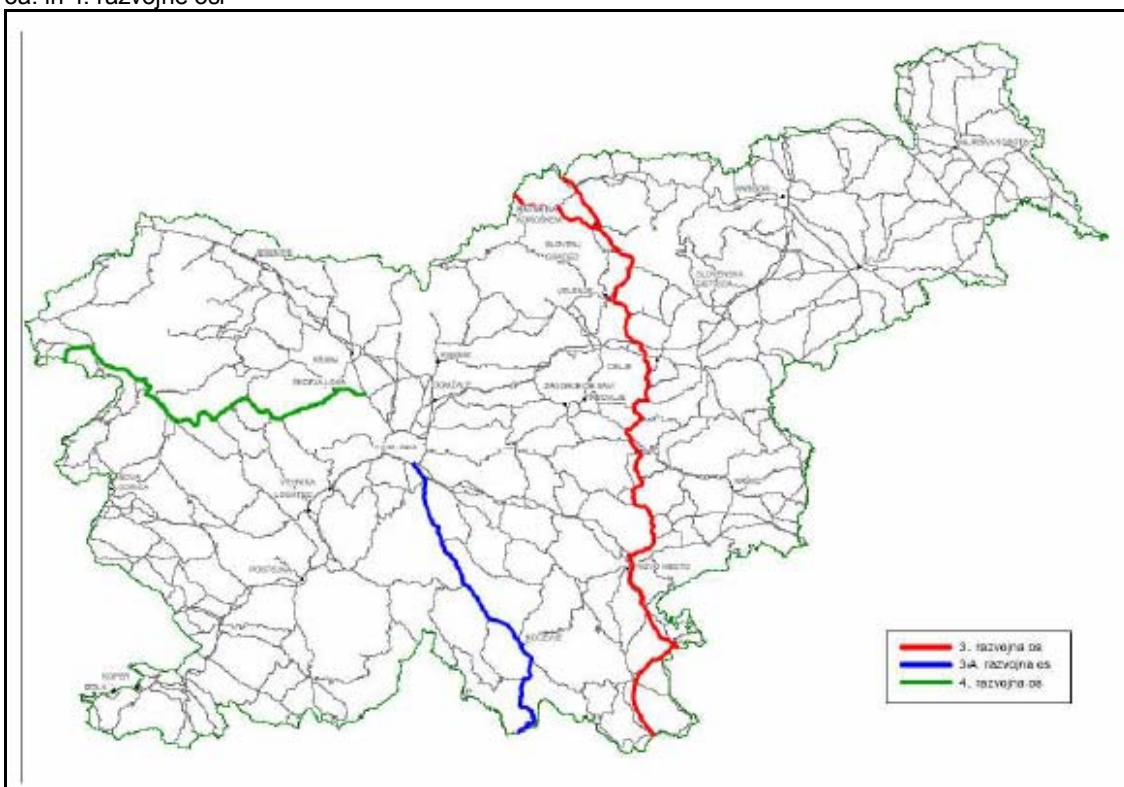
Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

navezovalna cesta Južna obvoznica Ljubljana Škofljica ter navezovalna cesta Povodje – Stanežiče (glej karto 7).

Karti 4 in 5: V. in X. vseevropski koridor



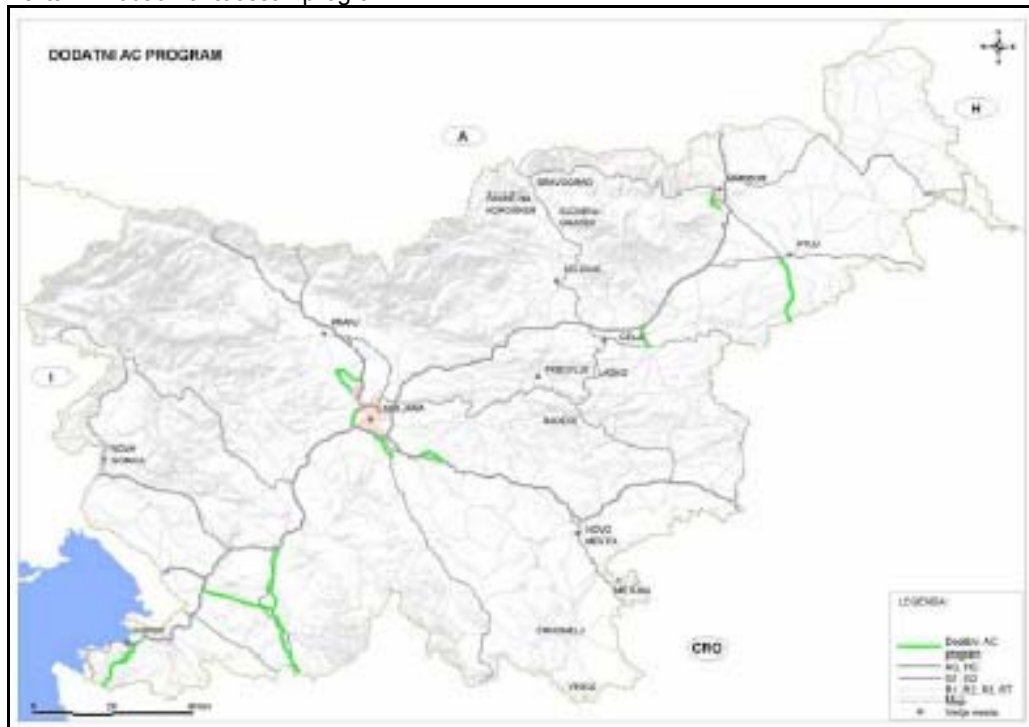
Karta 6: Izgradnja, posodobitev in obnova državnega cestnega omrežja na prioritetnih razvojnih oseh 3., 3a. in 4. razvojne osi





Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 7: Dodatni avtocestni program



1.6. Komentar

Kot je razvidno iz kratkega prikaza temeljnih strateških dokumentov razvojno vlogo in pomen MOL-a neposredno izpostavljata SPRS in RESOL. Pri drugih omenjenih dokumentih se njena vloga in pomen MOL-a lahko le posredno razbere.

SPRS poudarja pomen MOL-a kot državnega središča in najpomembnejšega državnega prometnega vozlišča, ki naj se razvije v mednarodno konkurenčno državno prestolnico.

Ostali omenjeni strateški dokumenti (če izvajamo RESOL) se zavzemajo za spodbujanje aktivnosti, ki se posredno nanašajo na MOL, to je:

Krepitev slovenskih regionalnih središč, ki naj postanejo glavni pospeševalci gospodarskega in družbenega razvoja, ki naj z učinkovitim mreženjem vzpostavijo ugodne pogoje za alokacijo pomembnih mednarodnih (gospodarskih) subjektov in zmanjšajo negativne razvojne vplive iz (konkurenčnih) sosednjih tujih mest. Zunanji položaj in vloga Slovenije naj bi temeljila na notranji gospodarski, družbeni, kulturni in politični moči.

Izgradnjo učinkovite gospodarske javne infrastrukture ter njeno premišljeno prostorsko vmeščenost in organizacijsko uspešnost, ki naj bi utrdila vozliščni položaj Slovenije v odnosu do sosednjih držav in širšega dela Evrope.

Čim bolj tesno mednarodno povezovanje Slovenije na čezmejni in transnacionalni ravni, ki bo krepilo prednosti in priložnosti Slovenije in omejevalo slabosti in nevarnosti, ki prihajajo iz notranjega in zunanjega okolja.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Za prihodnji razvoj MOL-a so zelo pomembni vsi omenjeni projekti v okviru RESOL-a in med njimi še posebej tisti, ki se neposredno nanašajo na MOL, to je izgradnja: Športno poslovnega parka Leona Štuklja, Narodne in univerzitetne knjižnice Jožeta Plečnika (NUK) ter Centralne tehniške knjižnice (CTK), Politehnike Ljubljana ter novega kliničnega centra v Ljubljani. Vsi izpostavljeni projekti bodo, po našem mnenju, ko bodo zaključeni močno prispevali h krepitvi centralne funkcionalne vloge in položaja MOL-a predvsem v okviru države.

Za prihodnji razvoj MOL-a so pomembni tudi vsi omenjeni prometno infrastrukturni projekti, ki sodijo v okvir pete razvojne prioritete RESOL-a. Le-ti bodo izboljšali prometno povezanost in dostopnost MOL-a v okviru LUR-a, države in v širšem evropskem prostoru. Nekoliko moteče je, da omenjeni projekti niso tesneje medsebojno povezani in da niso izpostavljeni njihovi skupni učinki pri uresničevanju prometne politike Slovenije in »MOL-a«. Obenem bi tudi pričakovali, da bi v njihov okvir morala biti eksplicitno vključena dva zelo pomembna prostorsko – prometna projekta in sicer: potniška postaja Ljubljana na hitri železnici ter mestni tramvaj.

Nenazadnje pa moramo ugotoviti, da nobeden od omenjenih strateških dokumentov ne vsebuje rezultatov eventuelnih primerjalnih analiz (benchmarking), ki bi MOL primerjali z drugimi bližnjimi in daljnimi državnimi središči Evrope (EU) in ostalimi podobnimi mesti v naši bližnji in daljnji soseščini. Podobna ugotovitev velja tudi za Slovenijo še posebej v povezavi z RESOL-om.



2. Mestna občina Ljubljana v regionalnem razvojnem programu Ljubljanske urbane regije za obdobji 2002-2006 in 2007-2013

2.1. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu za obdobje 2002-2006

Ocena strateškega in izvedbenega dela Regionalnega razvojnega programa Ljubljanske urbane regije za obdobje 2002-2006 (v nadaljevanju RRP06) je pokazala, da vloga in pomen MOL v omenjenem dokumentu ni posebej izpostavljena. V celotni strukturi RRP06 – analiza, SWOT, cilji, prednostne naloge, podprogrami – se Ljubljanska urbana regija (v nadaljevanju LUR) pojavlja kot enovit analitični okvir. K agregiranim podatkom o stopnji (ne)razvitosti posameznih sistemov pa največ prispeva prav MOL s svojimi razvojnimi potenciali.

Tako se v rezultatih SWOT analize Ljubljana pojavlja na dveh mestih in sicer v okviru analize prednosti LUR:

- »Ljubljana je križišče evropskih prometnih koridorjev 5 in 10.
- V Ljubljani in okolici je locirano veliko število izobraževalnih organizacij vseh tipov, vključno z največjo slovensko univerzo« (prav tam, s. 20-21).

RRP06 je opredelil tudi vizijo LUR, ki je: »Ljubljanska urbana regija je somestje prepleteno z naravo. Regija bo s spodbujanjem ustvarjalnosti in sodelovanja dosegla visoko konkurenčnost v svetu in visoko kakovost življenja. Položaj Ljubljane kot »evropske prestolnice« se bo odražal v celotni regiji« (prav tam, s. 25). Iz citirane vizije so razvidna prizadevanja po vmeščanju LUR v globalni konkurenčni prostor in po ustreznem »izraževanju« razvojnih aktivnosti Ljubljane kot državne prestolnice v celoten regionalni prostor.

RRP06 ima tudi 5 prednostnih nalog:

- Sodelovanje v regiji.
- Dostopnost.
- Učinkovito izobraževanje za kakovostno življenje.
- Odpiranje v svet.
- Ekološka in kulturna mreža (prav tam, s. 27).



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

V kontekstu obravnave MOL na nadlokalni ravni so vse navedene prednostne naloge RRP06 pomembne, med njimi pa naj še posebej izpostavimo četrto prednostno nalogo »Odpiranje v svet«. Omenjena prednostna naloga vsebuje 3 podprograme ter z njimi povezane izvedbene projekte, ki so:

1. Vzpostavljanje mednarodnih mrež. »Namen podprograma je zagotovitev predstavišstva LUR v Bruslju s katerim bi lažje izvajali naloge spremljanja projektnih priložnosti za partnerje v regiji, spremljanja in informiranja o razvoju evropskih politik ter podpore vključevanju partnerjev v mednarodne procese« (prav tam, s. 65).
2. Mednarodno konkurenčne poslovne cone. »Namen podprograma je zagotovitev ponudbe poslovnih lokacij po konkurenčni ceni z zagotovljeno infrastrukturo in podpornimi storitvami, ki bodo primerne za naložbe domačih in tujih podjetij« (prav tam, s. 67).
3. Podpora mednarodni skupnosti pri nas. »Namen podprograma je ustanovitev zasebne mednarodne šole, ki naj bi vplivala na povečanje privlačnosti regije za tujce in posledično njeno mednarodno konkurenčnost« (prav tam, s. 69).

2.2. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu za obdobje 2007-2013

V osnutku Regionalnega razvojnega programa Ljubljanske urbane regije za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju RRP13) je vloga in položaj MOL bolj poudarjena kot v RRP06.

V rezultatih SWOT analize se Ljubljana pojavlja na dveh mestih in sicer v okviru analize prednosti LUR:

»V Ljubljani se bo začel graditi tehnološki park, ki bo omogočal koncentracijo in povezovanje podjetništva, znanja in razvoja.

V Ljubljani in okolici je locirano veliko število izobraževalnih organizacij vseh tipov, vključno z največjo slovensko univerzo« (prav tam, s. 15).

RRP13 je opredelil glavne cilje razvoja LUR, ki so:

1. Delujoče somestje: V regiji zagotoviti takšen prostorski razvoj regije, ki bo hkrati omogočal dobro dostopnost javnih storitev in bližino ohranjene narave ter kulturne dediščine vsem prebivalcem regije. Do leta 2013 bo več kot 80% ljudi imelo v povprečju manj kot 300 metrov zračne razdalje do javnih površin in javnega prevoza.
2. Ustvarjalni ljudje in uspešna podjetja: Razvoj človeških virov in gospodarstva, ki bo zagotovil dolgoročno blagostanje v regiji in konkurenčnost v svetu. V regiji pa se bo do konca leta 2013 dodana vrednost na zaposlenega povečala za 10%.
3. Regija z evropsko prestolnico, kjer je kakovost življenja najvišja v Evropi: Ljubljana bo postala ena od prestolnic Evropske unije in s povezavo ljudi in ohranjene narave v regiji zagotovila vrhunsko kakovost bivanja in dela v celotni regiji, kjer bo pričakovana življenjska doba večja od povprečja v Evropski uniji.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

V kontekstu tega prispevka je pomemben predvsem tretji cilj, ki se zavzema za to, da Ljubljana postane ena od prepoznanih in privlačnih prestolnic EU z zelo zahtevnim ciljem – najvišjo kakovostjo življenja v Evropi.

V kontekstu priprave SPR LUR so še posebej pomembni naslednji ukrepi: Dostopnost za kakovost življenja, Ohranjena dediščina, Načrtovanje za zagotovitev kakovostnega življenjskega prostora, Učinkovite komunalne storitve in Podporno okolje za podjetništvo.

Znotraj ukrepa »Dostopnost za kakovost življenja« so predvidene številne pomembne aktivnosti, ki bodo dolgoročno izboljšale učinkovitost prometnega sistema ter izboljšale trajnostno mobilnost v LUR (skupni vozni redi, izgradnja intermodalnih vozlišč, uvajanje prilagodljivih oblik javnega prevoza v podeželskih in suburbanih delih regije, uvajanje zmogljivejših oblik javnega prevoza).

V okviru ukrepa »Ohranjena dediščina« so načrtovane aktivnosti varovanja in povezovanja kulturne dediščine ter naravnih vrednot in območij, ki bodo posredno vplivale na dvig kakovosti življenja prebivalcev LUR (priprava načrtov upravljanja za Krajinski park Ljubljansko barje, Regijski park Kamniško savinjske Alpe, malih zavarovanj, povezovanje kulturne dediščine za konkurenčnost, kulturno-turistične poti).

V ukrepu »Načrtovanje za zagotovitev kakovostnega življenjskega prostora« so načrtovane aktivnosti usklajenega izvajanja nekaterih sektorskih načrtov v prostoru in sicer s pripravo regionalne zasnove prostorskega razvoja LUR, s spodbujanjem razvoja urbanih območij v regiji, varovanjem vodnih virov in izgradnjo vodnih poti v regiji ter izgradnjo kolesarske infrastrukture.

V okviru ukrepa »Učinkovite komunalne storitve« so predvidene aktivnosti zagotavljanja: kakovostnih komunalnih storitev za prebivalce in gospodarstvo, stroškovno učinkovitega čiščenja odpadnih voda, varne oskrbe s pitno vodo ter zmanjševanja: porabe vode in količine odpadkov na prebivalca.

Znotraj ukrepa »Podporno okolje za podjetništvo« so načrtovane aktivnosti spodbujanja: razvoja regije znanja, infrastrukture in prenosa znanja, razvoja podjetništva ter povezovanja poslovnih con za podporo pri razvoju in trženju con.

2.3. Komentar

Splošna ugotovitev, ki velja za oba obravnavana razvojna dokumenta – za aktualni RRP06 in prihodnji RRP13 – je pokazala, da vloga in pomen MOL v omenjenima dokumentoma ni posebej izpostavljena. V celotni strukturi obeh dokumentov se LUR pojavlja kot enovit analitični okvir. K agregiranim podatkom o stopnji (ne)razvitosti posameznih sistemov pa največ prispeva prav MOL s svojimi razvojnimi potenciali.

Poleg tega pogrešamo bolj neposredno navezavo predvsem na SPRS, ki poudarja pomen Ljubljane kot državnega središča in najpomembnejšega državnega prometnega vozlišča, ki naj se razvije v mednarodno konkurenčno državno prestolnico.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Analiza ostalih izbranih državnih (SRRS, SRS, Regionalna politika) in regionalnih strateških dokumentov (RRP06, RRP13) je pokazala, da obstaja precejšnje pomanjkanje obravnave vloge in položaja Ljubljane na naslednjih teritorialnih ravneh: evropski (ravni EU), evropsko regionalni, državni in regionalni ravni.

Kot primer možnega upoštevanja vloge in položaja MOL na različnih teritorialnih ravneh naj v nadaljevanju (glej Preglednice 1, 2, 3 in 4) citiramo nekaj tovrstnih strokovnih opredelitev, ki smo jih oblikovali ob izdelavi projekta »Zasnova regionalnega prostorskega razvoja Slovenije« (A. Gulič et al., 2000)⁶, ki je predstavljal eno od strokovnih osnov za izdelavo SPRS. V kategorijah SWOT analize izpostavljamo področji poselitve in prometne infrastrukture. Menimo, da so izpostavljene trditve še vedno aktualne in žal v veliki meri neuresničene.

Preglednica 1: Prednosti, priložnosti, slabosti in nevarnosti za MOL, LUR in Slovenijo upoštevaje razvojne izzive, ki prihajajo iz evropske ravni oz. ravni EU

SWOT	Prednosti za MOL, LUR in Slovenijo	Priložnosti za MOL, LUR in Slovenijo	Slabosti za MOL, LUR in Slovenijo	Nevarnosti za MOL, LUR in Slovenijo
Poselitev	Ugoden geostrateški položaj Ljubljane in ljubljanske metropolitanske regije.	<u>Ljubljana</u> kot potencialno postindustrijsko razvojno središče.	Pomanjkanje jasne vizije in strategije razvoja <u>Ljubljane</u> ter ljubljanske metropolitanske regije.	Poglabljanje podrejene vloge <u>Ljubljane</u> in ljubljanske metropolitanske regije v omrežju evropskih prestolnic in pomembnih urbanih centrov.
Prometna infrastruktura	V Sloveniji se križata V. in X. vseevropski prometni koridor.	Izboljševanje prometne prehodnosti Slovenije s krepitvijo prometne središčnosti <u>Ljubljane</u> .	Slovenija je za EU predvsem prehodno območje, preko katerega se povezuje z Grčijo in ostalimi državami vzhodne Evrope.	V primeru zamujanja izgradnje načrtovane prometne infrastrukture obstaja možnost prometnega "zaobhajanja" Slovenije (na primer hitra železnica).

⁶ Gulič, A. et al, 2000, Zasnova regionalnega prostorskega razvoja Slovenije, naročnik Ministrstvo za okolje in prostor – Urad RS za prostorsko planiranje, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Preglednica 2: Prednosti, priložnosti, slabosti in nevarnosti za MOL, LUR in Slovenijo upošteva razvojne izzive, ki prihajajo iz nam bližnje evropsko regionalne ravni

SWOT	Prednosti za MOL, LUR in Slovenijo	Priložnosti za MOL, LUR in Slovenijo	Slabosti za MOL, LUR in Slovenijo	Nevarnosti za MOL, LUR in Slovenijo
Poselitev	Ugodna geopolitična lega, sposobnost <u>Ljubljane</u> za soočanje z bližnjimi makroubanimi centri.	Pospešen razvoj makroregionalnih središč (<u>Ljubljane</u> , Kopra, Nove Gorice in Maribora), ki se nahajajo na V. in X. evropskem koridorju.	Premajhna velikost <u>Ljubljane</u> (Maribora, Kopra in Nove Gorice) v teritorialni delitvi funkcij srednje velikih evropskih mest.	Gravitacijski vpliv sosednjih tujih urbanih središč, ki izrinja avtohtono gravitacijo le na <u>Ljubljano</u> in Maribor.
Prometna infrastruktura	Pomemben prometni položaj Slovenije, najugodnejša zveza med Padsko in Panonsko nižino ter med vzhodnim delom Alpskega loka in Balkanom.	<u>Ljubljana</u> kot pomembno potniško in tovarno prometno vozlišče in Koper kot pomembno pristanišče tega dela Evrope.	Nerazvita prometna in komunikacijska infrastruktura.	Slovenija kot transportni koridor, preko katerega se povezujejo sosednja makrourbana središča.

Preglednica 3: Prednosti, priložnosti, slabosti in nevarnosti za MOL in LUR upošteva razvojne izzive, ki prihajajo iz državne ravni

SWOT	Prednosti za MOL in LUR	Priložnosti za MOL in LUR	Slabosti za MOL in LUR	Nevarnosti za MOL in LUR
Poselitev	Policentrični sistem poselitve s središčnim položajem <u>Ljubljane</u> in njene metropolitanske regije.	Integracija urbanega sistema – makro- in mezoregionalna središča so povezana v konkurenčen urbani sistem z razvito teritorialno delitvijo dela.	Stihijski in medsebojno konkurenčen razvoj naselij z nekontrolirano rastjo <u>Ljubljane</u> in suburbanizacijo njene metropolitanske regije.	Dezintegracija urbanega sistema – razen <u>Ljubljane</u> in Celja postanejo preostala pomembna urbana središča “satelitska” mesta Trsta, Gorice, Beljaka, Celovca, Gradca in Zagreba.
Prometna infrastruktura	Ugodna prometna lega Slovenije z vozliščnim položajem <u>Ljubljane</u> in njene metropolitanske regije.	Razvoj integriranega prometnega sistema, v katerem makro- in mezoregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije.	Neuravnotežen razvoj prometne infrastrukture – razkorak med stopnjo razvitosti (avto)cestne in železniške infrastrukture se povečuje, ob hitrem zapolnjevanju zmogljivosti obstoječe cestne infrastrukture (na primer Ljubljanski cestni obroč).	Dezintegracija prometnega sistema – pretovor in tranzitni (tovorni) promet poteka po sloven. omrežju, logistično distribucijskih dejavnosti pa v bližnjih tujih prometnih logističnih centrih (Gradec).



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Preglednica 4: Prednosti, priložnosti, slabosti in nevarnosti za MOL in LUR upošteva razvojne izzive, ki prihajajo iz regionalne ravni

SWOT	Prednosti za MOL in LUR	Priložnosti za MOL in LUR	Slabosti za MOL in LUR	Nevarnosti za MOL in LUR
Poselitev	V <u>Ljubljani</u> so visoko razvite centralne in storitvene dejavnosti, mesto je regionalno in državno središče, kar prednostno izkoriščajo regionalni razvojni subjekti.	Razvoj integriranega poselitveno-prometnega sistema, v katerem <u>Ljubljana</u> in subregionalna središča opravljajo ustrezne središčne funkcije.	Razširjanje procesov suburbanizacije in dezurbanizacije ter obstoj območij z razvojnimi problemi (Ivančna Gorica, Dobropole, Velike Lašče, Dol pri Lj., Lukovica).	Dezintegracija urbanega sistema – <u>Ljubljana</u> in LUR se približa prostorskemu vzorcu kalifornijskih mest.
Prometna infrastruktura	<u>Ljubljana</u> ima zelo ugodno prometno lego ter vozliščni položaj, ki ga podpira predvsem nastajajoči (avto)cestni križ in mednarodno letališče.	Razvoj integriranega prometno-poselitvenega sistema, v katerem <u>Ljubljana</u> in subregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije.	Rast motorizacije in zapostavljanje JPP vodi do prometnih zastojev, povečanja potreb po prometnih površinah, večjih obremenitev okolja, kar zmanjšuje privlačnost in kvaliteto mestnega bivalnega okolja.	Dezintegracija prometnega sistema – avtomobil postane edino možno prevozno sredstvo prebivalcev.

Poleg zgoraj predstavljenega menimo, da v RRP06 in RRP13 manjkajo ustrezne strateške povezave z veljavnimi in novimi RRP-ji sosednjih razvojnih (statističnih) regij v katerih se nahajajo dejavnosti in infrastruktura, ki (ne)posredno služi delovanju in razvoju MOL-a ter LUR-a.

V tem kontekstu je morda najbolj izpostavljen problem razvoja Aerodroma Ljubljana, ki se nahaja v Gorenjski regiji. Poleg nadaljnega razvoja njegove letališke infrastrukture je za MOL pomembna njegova kakovostna navezava na MOL s učinkovitim sistemom JPP. Razvoj Aerodroma Ljubljana v RRP06 in RRP13 sploh ni niti omenjen.

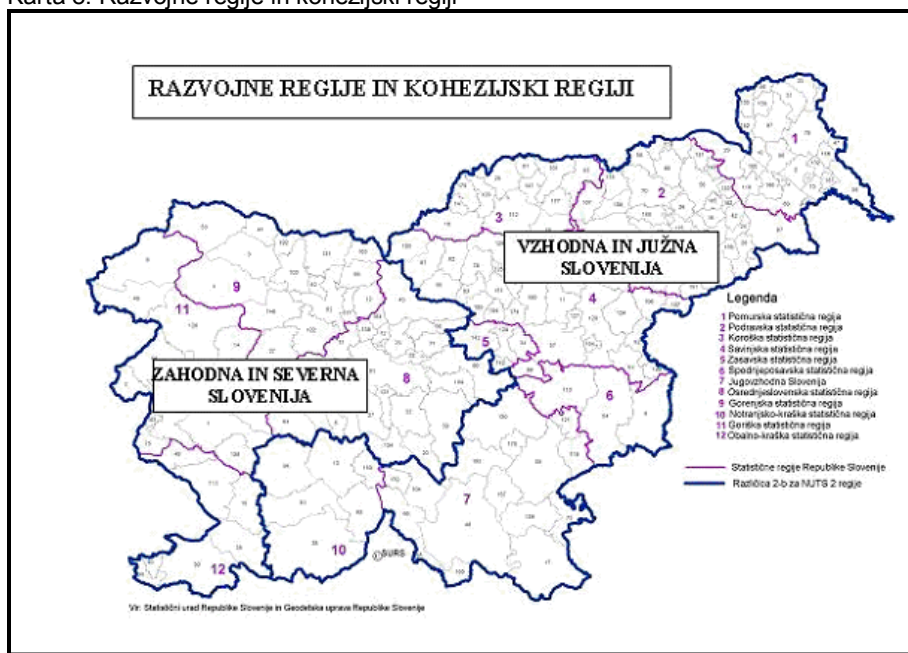
Poleg tega v obeh dokumentih – še posebej v RRP13 – pogrešamo v okviru ukrepov in aktivnosti jasno navedbo oz. vključitev nekaterih projektov, kot so na primer: potniška postaja na hitri železnici, prometni terminal za kombinirani promet, mestno letališče Ljubljana, sedež ene od pomembnih evropskih institucij, itd.



3. Mestna občina Ljubljana v regionalnih razvojnih programih sosednjih regij za obdobje 2007-2013

Namen tega poglavja je ocena eventuelne vključitve MOL ter njene vloge in položaja v osnutkih Regionalnih razvojnih programov za obdobje 2007-2013. Želeli smo ugotoviti v kolikšni meri sedem sosednjih regij: Gorenjska, Severno Primorska, Notranjsko-Kraška, Jugovzhodna Slovenija, Posavska, Zasavska in Savinjska (glej karto 8), pri opredeljevanju razvojnih ciljev, ukrepov in aktivnosti upoštevajo razvojno vlogo MOL.

Karta 8: Razvojne regije in kohezijski regiji



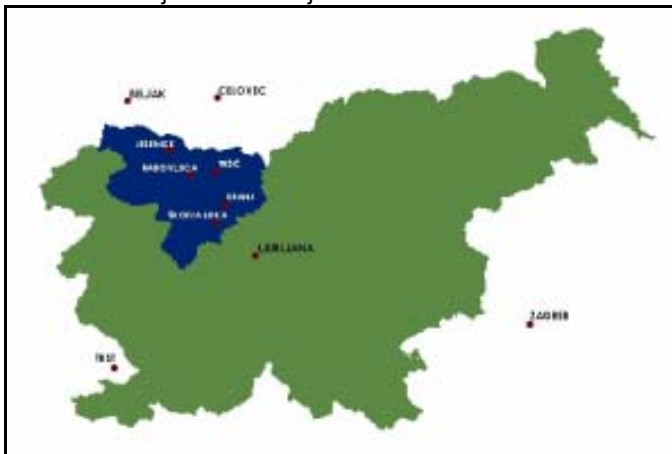


3.1. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Gorenjske regije za obdobje 2007-2013

Regionalni razvojni program Gorenjske regije za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju RRP Gorenjske)⁷ se je v različnih fazah svoje priprave (predstavitev razvojne regije Gorenjske, analiza stanja in razvojnih možnosti, vizija, cilji in razvojne prioritete, programi, ukrepi in projekti po razvojnih prioritetah) navezoval na razvojno vlogo in položaj MOL-a.

Uvodoma RRP Gorenjske vmešča regijo v kontekst države in njene prestolnice Ljubljane ter do sosednjih tujih regij in središč (glej karto 9). Opredeljena je dostopnost do Ljubljane in do osrednjega slovenskega in mednarodnega letališča Aerodrom Ljubljana.

Karta 9: Gorenjska v Sloveniji



V nadaljevanju predstavljamo nekatere pomembnejše ugotovitve RRP Gorenjske, ki se nanašajo na LUR, in ki smo jih – glede na njihovo vrednostno usmerjenost – razdelili na tri skupine: neutralne ugotovitve, ugotovitve, ki poudarjajo prednosti in priložnosti ter ugotovitve, ki poudarjajo slabosti in nevarnosti bližine MOL na sedanji in prihodnji razvoj Gorenjske.

⁷ RRA Gorenjske, 2006, Regionalni razvojni program Gorenjske 2007-2013, Osutek sprejet na 6. seji RRS Gorenjske dne 25.7.2006, Kranj.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Neutralne ugotovitve:

- 20 % delovno aktivnega prebivalstva oz. 16.000 oseb dela izven Gorenjske regije, od tega kar 12.000 v Ljubljani.
- Izhodiščni BDP v pomembnih razvojnih urbanih središč v soseščini Gorenjske je v nekaterih primerih 1,5-krat oziroma 2-krat višji (pr. Trst, Celovec – Beljak, Ljubljana).
- Gorenjska je odprta proti osrednji ljubljanski kotlini, ki je najpropulzivnejše območje v Sloveniji. Zaradi bližine Ljubljane je njen vpliv na regijo izredno velik.

Ugotovitve, ki poudarjajo prednosti in priložnosti bližine MOL:

- Bližina Ljubljane.
- V razvojnem smislu je treba izkoristiti priložnosti, ki jih bližina prestolnice nudi (trg za lokalne storitve, zaledje kupcev, prenos znanj, ..).
- Velika prednost Gorenjske je geostrateški položaj, s posebnim poudarkom na prometni osi X. koridorja Ljubljana-Jesenice ter na Brniku, kjer je osrednje slovensko letališče.
- Priložnost je izgradnja IV. razvojne osi na relaciji Ljubljana – Škofja Loka – Goriška.
- Razvoj Medicinsko tehnološkega parka Slovenija – Golnik (MTPG) v sodelovanju s Fakulteto za šport v Ljubljani.
- Razvoj IKT parka Kranj s partnerskim sodelovanjem Univerze v Ljubljani.

Ugotovitve, ki poudarjajo slabosti in nevarnosti bližine MOL:

- Bližina Ljubljane (protislovni odnos: poleg prednosti tudi nevarnosti – odliv kadrov, konkurenca med šolami itd.).
- Razvojno zaostajanje za Slovenijo in sosednjimi regijami (Ljubljana, Avstrijska Koroška, Furlanija JK).
- Centralizacija odlocanja v Ljubljani.
- Gorenjska je tradicionalna regija, a zaradi geografije, zagotavljanja enakomernega razvoja sub-regij in bližine Ljubljane razdrobljena.
- Konkurenca tehnoloških območij v regiji: Tehnološki park Ljubljana, Tehnopolis Celje, Lakeside Science Park Celovec, Tehnološki park Beljak, Tehnološki in znanstveni parki v Vidmu in Beljaku).
- Konkurenca univerz v širši regiji: Univerza v Ljubljani in Mariboru, Primorska Univerza, Politehnika v N. Gorici, Univerza v Celovcu in Gradcu).

Iz povedanega lahko zaključimo, da je RRP Gorenjske v precejšnji meri upošteval vlogo in položaj MOL-a kot državne prestolnice in središča Gorenjski sosednje Osrednjeslovenske regije. Ugotovitve, ki se nanašajo na prednosti in priložnosti ter slabosti in nevarnosti so približno enakomerno razporejene. Zelo pomemben je podatek, da se na posemeznih področjih načrtuje sodelovanje Gorenjske z MOL-om oz. z Osrednjeslovensko regijo.



3.2. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Severno Primorske (Goriške) regije za obdobje 2007-2013

Regionalni razvojni program Severno Primorske (Goriške) regije za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju RRP Goriške)⁸ se je pozicioniral do drugih razvojnih regij v Sloveniji in do sosednje Furlanije-Juljske krajine.

Neutralne ugotovitve:

- V RRP Goriške je poudarjeno prometno odpiranje Posočja in Idrijsko-Cerkljanskega tako na Gorenjsko stran in proti Vipavski dolini kot proti Ljubljani in Italiji, ki kartografsko ni posebej prikazano (glej karto 10).
- Pri koriščenju zdravstvenih storitev višjega ranga Idrijsko-Cerkljansko območje regije gravitira proti Ljubljani.

Ugotovitve, ki poudarjajo prednosti in priložnosti bližine MOL:

- Povezovanje izvajanja visokošolskih programov z Univerzo v Ljubljani.
- Slabo transportno odprtost in dostopnost tako znotraj regije kot proti Ljubljani in Evropi je nujno izboljšati zaradi razvoja gospodarstva in dostopa na tuje trge, prav tako pa bo to dobro vplivalo na razvoj turizma in podeželja.

Karta 10: Severno Primorska (Goriška) regija



⁸ Severnoprimska mrežna regionalna razvojna agencija, 2006, Regionalni razvojni program Severno Primorske (Goriške statistične regije) 2007 – 2013, Osnutek.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Ugotovitve, ki poudarjajo slabosti in nevarnosti bližine MOL:

- Regija je tako neto izvoznik delovne sile v Sloveniji. Delovne migracije so predvsem v smeri Ljubljane in Kopra ter Italije. Posebej je izpostavljeno odhajanje strokovnjakov v Ljubljano oziroma v bližnjo Italijo.
- Idrijsko-Cerkljansko izstopa s svojo dislociranostjo od potencialnega regionalnega središča v Novi Gorici (do Ljubljane je oddaljenost manjša, kvaliteta cestne povezave pa boljša).

3.3. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Notranjsko-kraške regije za obdobje 2007-2013

Regionalni razvojni program Notranjsko-kraške regije za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju RRP Notranjsko-kraške)⁹ ne vsebuje opredelitev in usmeritev s katerimi bi na strateški ravni opredeljeval odnos do MOL oz. LUR-a, kljub temu da med njimi obstaja visoka stopnja soodvisnosti (prometna povezanost in dostopnost, dnevne delovne migracije itd.)

Ugotovitve, ki poudarjajo prednosti in priložnosti bližine MOL:

- Izkoriščanje možnosti študija na Univerzi v Ljubljani.
- Regijo odlikuje dobre prometna povezanost med regionalnimi središči (Ljubljana, Koper) in lahko dostopne lokacije za razvoj podjetništva.
- Možnosti sodelovanja na projektu varovanja porečja Ljubljanice.

Ugotovitve, ki poudarjajo slabosti in nevarnosti bližine MOL:

- Delovno aktivni prebivalci odhajajo na delo v bližnje centre (Ljubljana, Koper), kjer so osebni dohodki višji kot v regiji, kar vpliva na zniževanje osnove za dohodnino na prebivalca.

3.4. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Regije Jugovzhodna Slovenija za obdobje 2007-2013

Regionalni razvojni program Regije Jugovzhodna Slovenija za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju RRP JVS)¹⁰ se je v različnih fazah svoje priprave navezoval deloma tudi na razvojno vlogo in položaj MOL-a. V nadaljevanju podajamo izbrane ugotovitve.

⁹ RRA Notranjsko-kraške regije d.o.o., 2006, Regionalni razvojni program Notranjsko-kraške regije 2007 – 2013, Osnutek.

¹⁰ Podjetniški center, 2006, Regionalni razvojni program Jugovzhodne Slovenije 2007 – 2013, Predlog, Novo mesto.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Neutralne ugotovitve:

- Večina dnevnih migrantov pa odhaja na delo v Ljubljano.
- 85% študentov iz regije študira v Ljubljani.
- Splošna bolnišnica Novo mesto si prizadeva pridobiti dodatni program za več kot 30.000 prebivalcev kar pomeni, da bi morala 30 % programa zdravstvenih storitev na sekundarnem nivoju prevzeti od sedanjega izvajalca Kliničnega centra Ljubljana.

Ugotovitve, ki poudarjajo prednosti in priložnosti bližine MOL:

- V regiji deluje nekaj dislociranih enot fakultet Univerze v Ljubljani.
- Ugodna geografska lega (klima, relief, Primerna oddaljenost od Ljubljane in Zagreba).
- Interes po ustreznem izkoriščanju odhodov podjetij iz Ljubljane zaradi visokega placila za nadomestilo za stavbno zemljišče.

Ugotovitve, ki poudarjajo slabosti in nevarnosti bližine MOL:

- Premajhno število raziskovalnih podjetij (le nekaj) v primerjavi z Ljubljano (skoraj 300).
- Zaradi centralizacije univerzitetnega izobraževanja v nekaj velikih središčih (Ljubljana, Maribor) se opaža odliv študirajočih in posledično tudi zaposlovanje izven domacega kraja oziroma regije (»beg možganov«).

3.5. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Regije Posavje za obdobje 2007-2013

Regionalni razvojni program Regije Posavje za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju RRP Posavje)¹¹ ne vsebuje opredelitev in usmeritev s katerimi bi na strateški ravni opredeljeval odnos do MOL oz. LUR-a.

Neutralne ugotovitve:

- Največji lastnik zasebnih gozdov v regiji je Nadškofija Ljubljana.

¹¹ Regionalna razvojna agencija Posavje, 2006, Regionalni razvojni program regije Posavje 2007 – 2013, Predlog.



3.6. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Zasavske regije za obdobje 2007-2013

Tudi Regionalni razvojni program Zasavske regije za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju RRP Zasavje)¹² ne vsebuje opredelitev in usmeritev s katerimi bi na strateški ravni opredeljeval odnos do MOL oz. LUR-a.

Neutralne ugotovitve:

- Prebivalci regije močno gravitirajo k Ljubljanski in manj k Celjski kotlini.

3.7. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Regionalnem razvojnem programu Savinjske regije za obdobje 2007-2013

Regionalni razvojni program Savinjske regije za obdobje 2007-2013 (v nadaljevanju RRP Savinjske)¹³ se je deloma navezal tudi na razvojno vlogo in položaj MOL-a oz. Ljubljane kot državne prestolnice. V nadaljevanju citiramo nekaj izbranih ugotovitev.

Ugotovitve, ki poudarjajo prednosti in priložnosti bližine MOL:

- V regiji deluje dislocirana enota Fakultete za upravo Ljubljana.
- Trend priseljevanja zaradi ustreznih cestnih povezav z Ljubljano in Mariborom.

Ugotovitve, ki poudarjajo slabosti in nevarnosti bližine MOL:

- V regiji je – zaradi bližine Ljubljane in Maribora – prisotno izrazito pomanjkanje kadrov (»beg možganov«).

Zaradi centralizacije Slovenije in neizdelane nacionalne strategije na eni strani niso vzpostavljeni pogoji in instrumenti za hitrejše odpiranje v globalni svet, na drugi strani pa so regije »zazrte« v Ljubljano, čakajo na usmeritve in napotke iz centra in v svoji pasivnosti (neorganiziranosti), ne ukrepajo v interesu regijskega gospodarstva in internacionalizacije regijskega razvoja.

Morda največ o posrednem razmerju med MOL (LUR) in Savinjsko regijo govori strateška usmeritev v internacionalizacijo regije. Savinjska regija naj bi postala »REGIJA MOST« med:

- Zahodno Evropo in regijami Balkana in JV Evrope (glej karto 11).
- Ciljnimi regijami ZDA (Kanada, predvsem regije, kjer je slovenska diaspora) in na drugi strani 450 milijonskim EU trgom in 176 milijonskim trgom držav JV Evrope (glej karto 12).

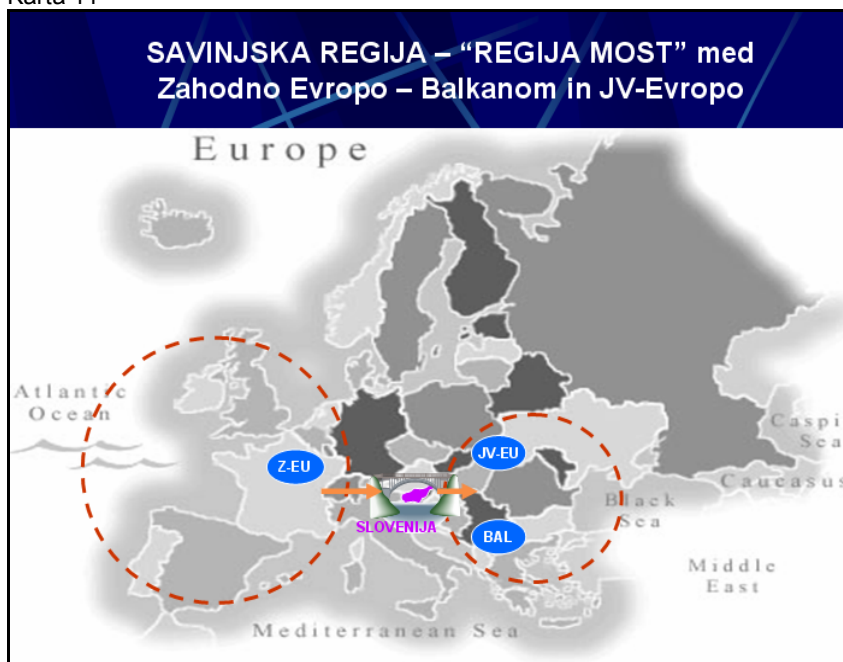
¹² Regionalni center za razvoj, 2006, Regionalni razvojni program Zasavske regije 2007 – 2013, Zagorje ob Savi.

¹³ RRA Celje d.o.o., 2006, Regionalni razvojni program Savinjske regije 2007 – 2013, Celje.

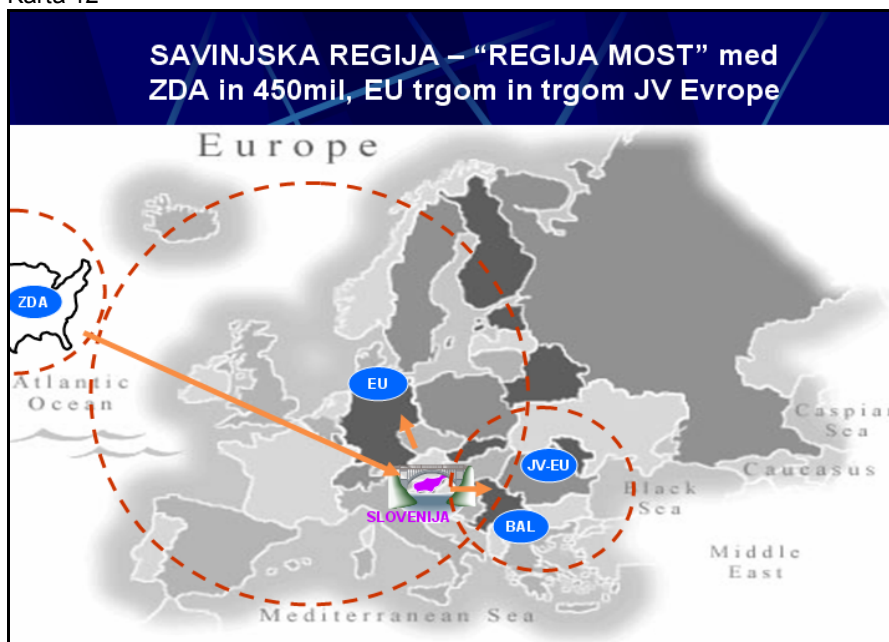


Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 11



Karta 12

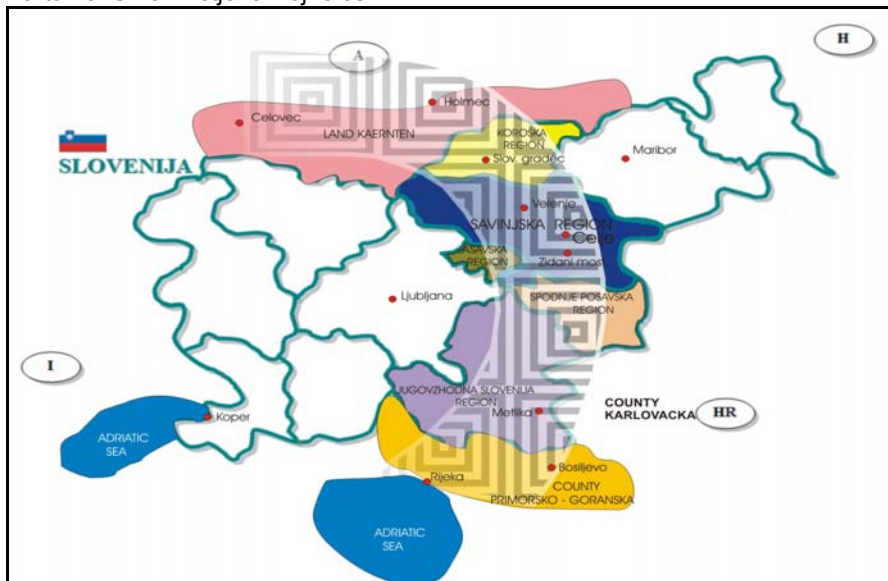




Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Novo razmerje med Savinjsko regijo (tudi Koroško, Zasavsko in Posavsko regijo ter regijo Jugovzhodna Slovenija) in MOL (LUR) opredeljuje načrtovana izgradnja Tretje razvojne osi kot regijskega projekta nacionalnega pomena, ki »zaobhaja« MOL (LUR) (glej karto 13).

Karta 13: Smer Tretje razvojne osi





3.8. Komentar

Pregled in ocena osnutkov Regionalnih razvojnih programov za obdobje 2007 – 2013 za razvojne regije, ki mejijo na LUR (MOL) je pokazala, da večina regij želi izkoristiti pozitivne vplive ter se prizadeva izogniti njim negativnim vplivom, ki so posledica močnega gravitacijskega razvojnega »izžarevanja« MOL (LUR) v širši prostor.

Za izkoriščanje prednosti in priložnosti, ki jih ponuja MOL se regije zavzemajo za izboljševanje prometne dostopnosti do Ljubljane, ki ima blagodejne učinke na povečevanje privlačnosti njihovih zemljišč za različne vrste investicijskih dejavnosti.

Po drugi strani pa izboljšana prometna dostopnost do MOL posledično negativno vpliva na njihov razvoj, ki se izraža v zaposlovanju delovne sile v MOL ter predvsem v odhajanju strokovnjakov (»beg možganov«).

Iz pregledanih regionalnih razvojnih programov je zaslediti, da so do MOL (LUR) najbolj aktivno razmerje vzpostavile Gorenjska in Savinjska regija ter Regija Jugovzhodna Slovenija.

Zanimivo je, da nismo zasledili da bi katerakoli od obravnavanih razvojnih regij v svojih opredeljenih aktivnostih oz. projektih eksplicitno predvidela skupno izvajanje izbranih projektov z MOL oz. LUR.

Od vseh regij je najmanj »zazrta« v Ljubljano Savinjska regija, ki naj bi postala »REGIJA MOST« med Zahodno Evropo in regijami Balkana in JV Evrope ter med ciljnim regijami ZDA in EU ter državami JV Evrope. Iz predstavljenih kartografskih prikazov je razvidno, da Savinjska regija de-facto zapolnjuje prostor v katerem ni MOL-a in drugih pomembnejših središč Slovenije.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

rekreacijskih območij, doživljanja narave,...za Ljubljančane) (prav tam, s. 61). Na področju razvoja prometa se kot priložnost pojavlja gradnja primestne železnice Ljubljana – Vrhnika ter izgradnja mestnega središča Vrhnike (prav tam, s. 69).

V viziji razvoja občine Vrhnika je zapisano, da Občina Vrhnika želi: »graditi razvoj na lastnih razvojnih možnostih ter zagotoviti prebivalcem kvalitetne pogoje za delo in bivanje, tako da ne bo postala spalno naselje za Ljubljano« (prav tam, s. 75).

4.2. Strategija razvoja občine Trzin za obdobje 2005-2010

V SWOT analizi Strategije razvoja občine Trzin za obdobje 2005-2010¹⁵ je kot prednost bila ugotovljena bližina Ljubljane in dobre prometne povezave, kot slabost pa visoka razvojna odvisnost od Ljubljane in Domžal še posebej na področju načrtovanja prostorskih in prometnih rešitev. Med priložnosti so bile uvrščene želje premožnejših prebivalcev Ljubljane po selitvi na »deželo« ter bližina Ljubljane, ki potrebuje gostinsko in rekreacijsko ponudbo, kot nevarnosti pa pretirana podreditev občine interesom in potrebam Ljubljane (težnja, da si Ljubljana podredi svoje okolje kot servisno in spalno območje) (prav tam, s. 10-11).

4.3. Komentar

Dejstvo, da sta le dve občini od 24, ki poleg MOL-a tvorijo LUR, pripravili svoje lokalne razvojne strategije govori o tem, da velika večina občin nima jasne refleksije in vizije o svojem položaju ter vlogi nasploh in znotraj LUR.

Obe obravnavani občini, ki sta lokalni razvojni strategiji pripravili pa želita – podobno kot v primeru LUR-u sosednjih razvojnih regij – izkoristiti pozitivne vplive ter se izogniti negativnim vplivom neposredne prostorske in funkcionalne bližine MOL-a.

Pomembno se nam zdi prizadevanje, ki veje iz opisanih usmeritev in ki se zavzema za to, da MOL-u bližnji(e) občini(e) ne dopustijo nekontrolirano suburbanizacijo svojega prostora v prid kontrolirane in na sredstvih javnega potniškega prometa temelječe (re)urbanizacije. To pa so razvojne usmeritve na katerih želi MOL temeljiti svoj prihodnji trajnostni prostorski razvoj.

¹⁵ Občina Trzin, 2005, Strategija razvoja občine Trzin za obdobje 2005-2010, <http://www.trzin.si/datoteke/predpisi/STRAT05-10-1.del.doc>.



5. Nadlokalna vloga in pomen Mestne občine Ljubljana v strategiji trajnostnega razvoja Mestne občine Ljubljana

V tem poglavju predstavljamo nekatere strateške usmeritve dokumenta »Trajnostni razvoj Mestne občine Ljubljana – strategija« (v nadaljevanju TRMOL)¹⁶, ki imajo nadlokalni značaj oz. se ukvarjajo z vprašanji vmeščanja MOL-a v širši (regionalni, državni in evropski) prostor. S tem dokumentom je MOL – kljub temu da zanj ne obstaja zakonska podlaga – začel razpravo »kako v mestu Ljubljana doseči večjo skladnost med cilji gospodarskega, socialnega in okoljskega razvoja« (prav tam, s. 4). V Preglednici 5 predstavljamo izbrane notranje prednosti, notranje pomanjkljivosti, zunanje priložnosti in zunanje nevarnosti razvoja MOL-a na nadlokalni ravni, ki jih je opredelil obravnavani dokument.

Preglednica 5: Notranje prednosti, notranje pomanjkljivosti, zunanje priložnosti in zunanje nevarnosti razvoja MOL-a na nadlokalni ravni

SWOT analiza			
Notranje prednosti	Notranje pomanjkljivosti	Zunanje priložnosti	Zunanje nevarnosti
Ugodna geografska lega Ljubljana je križišče pomembnih poti iz Padske v Panonsko nižino in iz Srednje Evrope v Jugovzhodno Evropo – predvsem v republike nekdanje Jugoslavije. Ugodna geografska lega je imela posebno vlogo tudi v zgodovini mesta. Z razvojem prometne ter komunikacijske tehnologije in hitrejšim odpiranjem transevropskih koridorjev, severno od Alp, lahko Ljubljana izgubi pomembne razvojne prednosti.	Premalo učinkovito upravljanje mesta Premajhna učinkovitost države oziroma javnega sektorja je osnovni problem pri vključevanju Slovenije v EU. Posledica nedokončane reforme lokalne samouprave – neinstitucionalizirane pokrajine in močne težnje po centralizaciji v državi – je, da mesto odgovarja za nerešene probleme, čeprav velikokrat nima teh pristojnosti. Hkrati z reformo javne uprave bo tudi na ravni občine treba doseči višjo stopnjo učinkovitosti in nadaljevati že začeto reorganizacijo mestne uprave.	Ljubljana – most do Jugovzhodne Evrope Ljubljana je bila v preteklosti pomembno križišče blagovnih in finančnih tokov med Zahodno Evropo in republikami v nekdanji skupni državi. Z umiritvijo medetničnih konfliktov se Ljubljani, ki je medtem pridobila izkušnje iz procesa prilagajanja EU, ponujajo nove možnosti. Ljubljana kot ena izmed prestolnic EU Praviloma je stopnja razvitosti prestolnic višja od drugih mest oziroma regij. S pristopom Slovenije k EU bo Ljubljana postala tudi eno od glavnih mest v EU in s tem pridobila	Neurejene razmerje med državo in prestolnico Neurejeno razmerje med mestom in državo. Zakoni obravnavajo MOL kot povprečno slovensko občino, kar je v nasprotju z razvojnimi možnostmi in potrebami mesta. Neinstitucionalizirana druga stopnja lokalne samouprave odvrča zakonodajalca od prenašanja pristojnosti na lokalno samoupravo. Visoka stopnja razvitosti Ljubljane in regije in številčna zastopanost manjših občin v Državnem zboru sta okoliščini, ki dodatno otežujeta reševanje nerešenih vprašanj. Neustrezen odnos države do mestnih
Državno in regijsko središče	Neučinkovita prometna politika		

¹⁶ Mestna občina Ljubljana, 2002, Trajnostni razvoj Mestne občine Ljubljana – strategija, Ljubljana.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Pomembna razvojna prednost, v primerjavi z drugimi slovenskimi mesti (Maribor, Koper) in mesti v neposredni bližini (Reka, Trst, Videm, Celovec, Gradec), je tudi status glavnega mesta. Ljubljana kot glavno mesto in središče najrazvitejše slovenske regije je zato pomembna tudi v mednarodnem pogledu. Oba statusa nista pomembna prednost, temveč pogosto tudi obremenitev. Obvladljivost mesta Ljubljana je po velikosti srednje veliko mesto (v EU je 120 mest, ki spadajo v to skupino), vendar ima vse državno pomembne (politične, kulturne, izobraževalne, raziskovalne, medijske, finančne in zdravstvene) institucije. V prostorskem pogledu je obvladljivo mesto z vrhunskimi institucijami, ki presegajo tudi državne okvire. To je pomembna razvojna prednost pred večjimi mesti. Prometni zastoji in oteženi odnosi s sosednjimi občinami lahko zmanjšajo pomen navedene razvojne prednosti.	Povečanje motorizacije je preseglo vse napovedi. Na komaj zgrajeni avtocestni obvoznici je že tako gost promet, ki so ga predvidevali šele čez 10–15 let. V regionalno središče potuje z vse širšega območja čedalje več dnevnih migrantov z osebni avtomobili, kar povzroča v konicah prometne zastoje in postavlja pred urejevalce mirujočega prometa skoraj nemogoče zahteve. Tudi tuji obiskovalci opozarjajo, da je slabo delujoči mestni promet resna ovira za kakovostno bivanje in uspešno poslovanje v mestu. Država ni sprejela ustrezne prometne politike. Brez sodelovanja države in občin v LUR ne bo možno preseči razmer, ki se utegnejo v prihodnosti še poslabšati. Neučinkoviti prostorski postopki ter neusklajeno načrtovanje na ravni mesta in med občinami v regiji Slovensko vlado so na neučinkovitost prostorskih postopkov opozorile tuje svetovne institucije v raziskavi o razlogih za premajhen dotok tujih neposrednih naložb v Slovenijo. Ti postopki pa so zaradi zastarelih zakonov težavni tudi za domače investitorje oziroma prebivalce, še zlasti kadar gre za delitev	dodatne razvojne spodbude. Tuji kapital in znanje Tuji kapital in znanje sta doslej imela razmeroma omejeno vlogo v razvoju Ljubljane. Z odpravo znanih upravnih ovir pričakujemo, da bo postal ta dejavnik pomembnejši pri njenem nadaljnjem razvoju.	vprašanj Slovenija je država s številnimi srednje velikimi in manjšimi naselji, ki imajo drugačne probleme v primerjavi z glavnim mestom. Zanimivo je, da celo Nacionalni program varstva okolja pri obravnavi programov po pomembnih območjih ne vključuje poglavja o rešitvah za mesta, čeprav je jasno, da onesnaženost večinoma nastaja v mestih, zato je treba strategijo načrtovati skladno s specifično vprašanj, povezanih z mestom. Neupoštevanje značilnosti problematike mesta in s tem Ljubljane se pojavlja tudi v drugih državnih programih. Sosednje regije, ki so prožnejše, lahko prevzamejo prometne tokove in gospodarske naložbe Regije Alpskega loka (severno od Alp) imajo že zgrajeno zmogljivo prometno infrastrukturo, ki lahko preusmeri blagovne tokove z območja Severnega Jadrana za Srednjo in Vzhodno Evropo. Obenem tudi niso obremenjene s tranzicijskimi problemi in prožnejša od Slovenije oziroma Ljubljane pri pridobivanju neposrednih tujih naložb.
---	--	---	--



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

	postopkov med občino in upravno enoto na področju nadzora nad prostorskim razvojem. To je edinstven primer v Evropi, ki pogosto povzroča kompetenčne in drugačne konflikte. Premajhen vpliv mestne občine Ljubljana na ključne razvojne dejavnosti Pristojnosti mesta pri spodbujanju razvoja so sicer omejene v primerjavi z mesti EU, zato je treba razpoložljiva sredstva intenzivneje usmeriti v podporo ključnim dejavnostim.		
--	--	--	--

V TRMOL-u je MOL oblikovala 8 razvojnih programov s katerimi si bo prizadevala uresničevati cilje svoje razvojne vizije. Med njimi je potrebno izpostaviti predvsem dva:

- o Razvoj podjetništva katerega cilj je »prestrukturiranje podjetniškega sektorja in načrtno spodbujanje tehnološkega razvoja, ki predstavlja temelj izboljšanja mednarodne konkurenčnosti Ljubljane« (prav tam, s. 36).
- o Povečanje mednarodne konkurenčnosti Ljubljane katerega cilj je povečanje mednarodne konkurenčnosti Ljubljane in sicer »ne samo s povečanjem BDP na prebivalca, temveč tudi z izboljšanjem lokacijskih dejavnikov, ki poleg večje mednarodne konkurenčnosti zagotavljajo tudi ustrezno raven kakovosti življenja stalnemu prebivalstvu« (prav tam, s. 41).

MOL se je v TRMOL-u zavezal, da bo razvojni program »Razvoj podjetništva« uresničeval z naslednjimi podprogrami:

- Tehnološki park in regionalni sistem podjetniških con.
- Povezovanje podjetij v grozde.
- Prostorska podpora domačim in tujim investicijam.
- Gospodarska regeneracija ožjega mestnega središča.
- Razvoj podeželja (prav tam, s. 37).

Razvojni program »Povečanje mednarodne konkurenčnosti Ljubljane« pa bo udeležanjal z naslednjimi podprogrami:

- Povečanje mednarodne prepoznavnosti Ljubljane z uveljavljanjem pozitivne kulturne podobe.
- Promocija z mednarodnimi turističnimi in športnimi prireditvami.
- Spodbujanje priseljavanja visoko kvalificiranih strokovnjakov.
- Spodbujanje izvoza izobraževalnih in raziskovalnih storitev.
- Oživljanje specializirane sejemске dejavnosti (prav tam, s. 41).



5.1. Komentar

TRMOL je s SWOT analizo notranjih prednosti in pomanjkljivosti ter zunanjih priložnosti in nevarnosti poskušal vmestiti MOL v širši regionalni, državni in evropski prostor. To mu je v precejšnji meri uspelo. Ugotavljamo, da vsebuje relevantne ugotovitve, katere pa bi bilo potrebno – tako kot opredeljene razvojne cilje in programe – ponovno preveriti. TRMOL sicer ni »star« dokument, je pa nastal v določenem političnem in razvojnem kontekstu z deleženiki, ki so sodelovali pri njegovi pripravi ter ustvarjali določeno razvojno koalicijo, ki naj bi vizijo in razvojne programe dokumenta uresničevala. Lokalne volitve 2006 pa so v MOL pripeljale povsem nov projektno orijentiran vodstveni tim, ki bo – kot pričakujemo – oblikoval svojo vizijo in strategijo ter programe in ukrepe katerim se bo na novo oblikovala prospektivna vloga in položaj MOL na nadlokalni ravni.



Vloga in položaj mestne občine Ljubljana na evropski in evropsko regionalni ravni

6. Mestna občina Ljubljana v nekaterih strateških in strokovnih dokumentih Evropske unije

6.1. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v Tretjem kohezijskem poročilu

Namen poročila o gospodarski in socialni koheziji (v nadaljevanju Tretje kohezijsko poročilo)¹⁷ je opredeliti vizijo Evropske komisije o prihodnosti evropske politike zmanjševanja neskladij in spodbujanja večje gospodarske, socialne in ozemeljske kohezije. Poročilo ponuja podrobne odgovore na vprašanja o učinkih - "dodani vrednosti" - delovanja Evropske unije na tem področju. Potrjuje, da je dodana vrednost, ki jo prispeva Evropa, pomembna na številnih ravneh, in sicer v smislu hitrega zmanjševanja razlik med dohodki bogatih in revnih in ustvarjanja mnogih novih priložnosti v okviru inovativnih dejavnosti, kakor tudi vzpostavljanja partnerskih mrež, ki povezujejo regije, podjetja in ljudi po vsej evropski celini. Poročilo tudi pokaže, da je projekt podobno pomembno prispeval k načinu, kako se Evropejci spopadamo z gospodarskimi težavami. Evropska kohezijska politika je katalizator novih oblik partnerstva med regionalnimi in lokalnimi organi, nacionalnimi vladami in Unijo, ki delujejo tako znotraj kot onkraj nacionalnih meja in vključujejo tako načrtovanje kot izvajanje skupnih razvojnih strategij.¹⁸

6.1.1. Gospodarska in socialna kohezija

V tem podpoglavju predstavljamo izbrane vsebine Tretjega kohezijskega poročila, ki obravnavajo gospodarsko in socialno kohezijo. Karte vključujejo raven NUTS 2 regij EU, ki je v primeru Slovenije enaka državni oz. NUTS 1 ravni. MOL oz. LUR, ki sodi na raven NUTS 3 regij EU, na kartah ni predstavljena. Kljub temu so podatki povedni saj predstavlja Slovenija širše gravitacijsko območje Ljubljane kot državne prestolnice.

Karta 15 prikazuje razlike v BDP na prebivalca v državah in NUTS 2 regijah EU. Kljub temu, da so se razlike v dohodku in zaposlenosti v EU – to velja tako za razlike med državami, kot za razlike med regijami – v zadnjem desetletju zmanjševale, velike razlike v stopnji blaginje in razvitosti gospodarstva še vedno ostajajo in odsevajo strukturne šibkosti kljub napredkom, ki so bili doseženi s pomočjo Strukturnih skladov.

¹⁷ Evropska komisija, 2004, Novo partnerstvo za kohezijo: približevanje, konkurenčnost, sodelovanje, Tretje poročilo o gospodarski in socialni koheziji, Brusel.

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion3/cohesion3_sl.htm

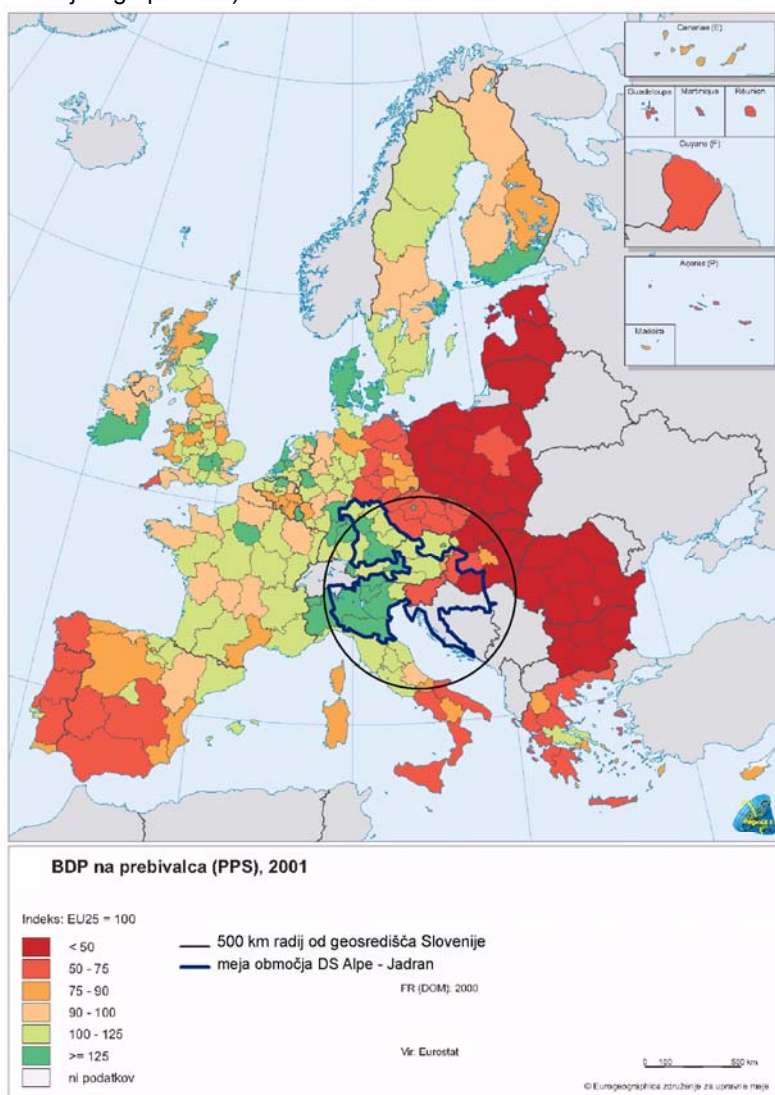
¹⁸ Povzeto po predgovoru poročila evropskega komisarja Michela Barnierja.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

V AO, ki ga opredeljuje 500 kilometrski zračni radij okoli geosredišča Slovenije (Ljubljane) so obravnavane razlike v stopnji razvitosti držav in regij merjene v BDP na prebivalca zelo očitne. Meja razvitosti poteka na meji med starimi (EU 15) in novimi članicami EU (EU 10). V območje »podrazvitosti« so dejansko vključene tudi ostale države, ki sodijo v območje Zahodnega Balkana in ki se nahajajo v različnih fazah pridruževanja EU. Slovenija se svojim indeksom, ki je malo pod 75 danes še uvršča v območje »podrazvitosti«. Najvišje stopnje razvitosti (≥ 125) po tem kazalniku v AO dosegajo regije v Severni Italiji, na Bavarskem in v Solnograški regiji. Zanimivo je, da nižje, čeprav še vedno visoke vrednosti indeksa (100-125) dosegajo italijanske (Furlanija-Juljska krajina) in avstrijske regije (Koroška in Štajerska), ki mejijo na Slovenijo.

Karta 15: Razlike v BDP na prebivalca v državah in NUTS 2 regijah EU (prilagojeno iz Tretjega kohezijskega poročila)



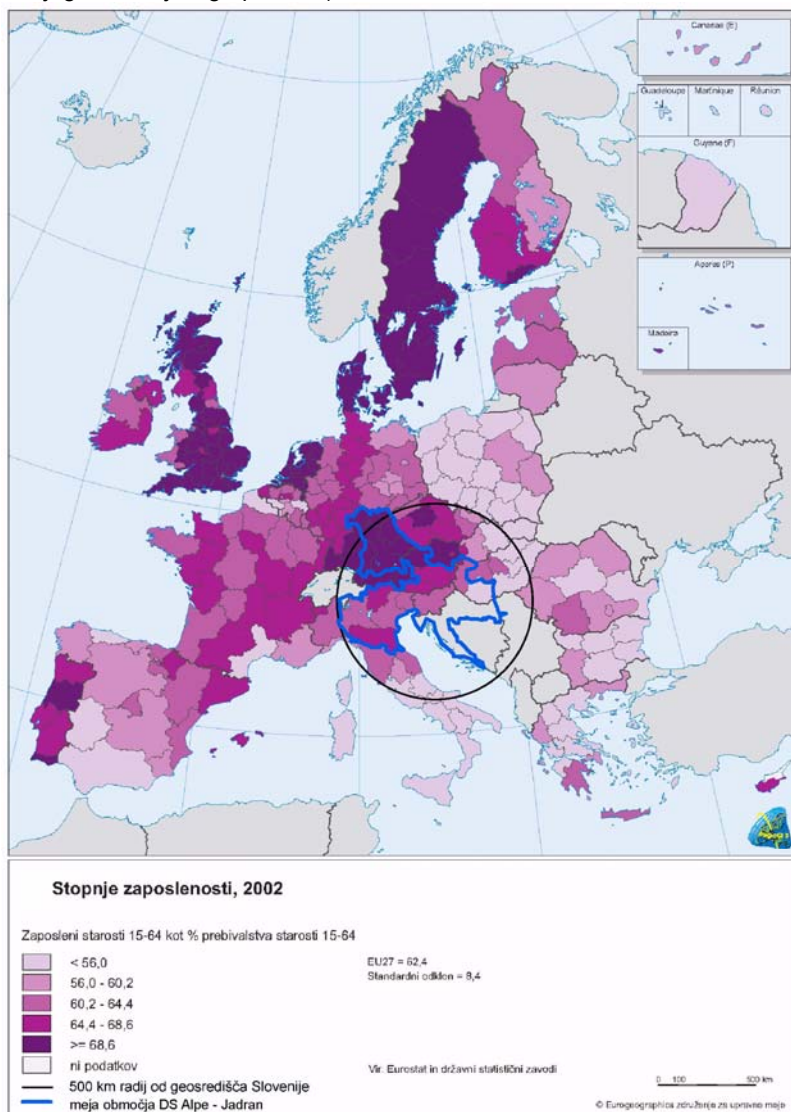


Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 16 prikazuje razlike v stopnji zaposlenosti na prebivalca v državah in NUTS 2 regijah EU. Izboljšanje konvergenčnosti držav in regij v BDP na prebivalstva je spremljalo zmanjševanje razlik v stopnji zaposlenosti.

V AO se kar zadeva indeks zaposlenosti Slovenija nahaja v sorazmerno ugodnem položaju. Indeks (60,2 – 64,4) je visok in enak večini regij v Severni Italiji in v Zahodnem delu Madžarske. Obenem je nižji od najvišjih vrednosti, ki jih beležijo na Bavarskem in severnem delu Avstrije ($\geq 68,6$). Najnižje vrednosti indeksa je moč zaslediti v južnih in vzhodnih delih Madžarske ter – kljub pomanjkanju uradnih podatkov – v območju Zahodnega Balkana.

Karta 16: Razlike v stopnji zaposlenosti na prebivalca v državah in NUTS 2 regijah EU (prilagojeno iz Tretjega kohezijskega poročila)



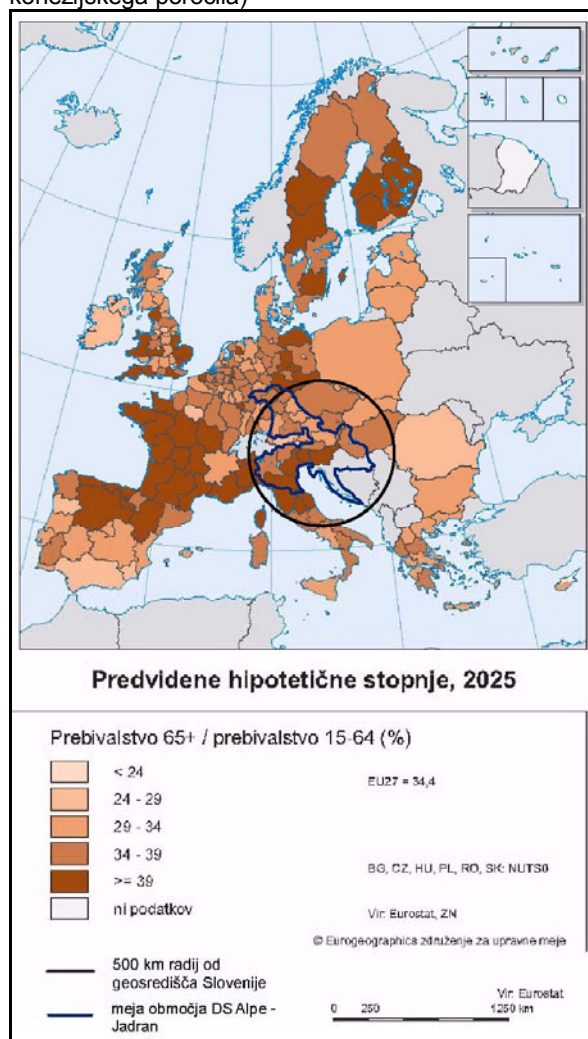


Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 17 prikazuje razlike v stopnji strostne odvisnosti v državah in NUTS 2 regijah EU. Iz kart je razvidna naraščajoča splošna stopnja starostne odvisnosti (število ljudi starejših od 65 let v razmerju do delovno sodobnega prebivalstva) še posebej v njenem zahodnem in južnem delu. Le ta je posledica postopnega zmanjševanja delazmožnega prebivalstva in premika v starostni sestavi prebivalstva s krepitvijo deleža ljudi starih od 50 do 64 let, ki bodo ostali na trgu delovne sile.

V delu karte, ki prikazuje dejanske stopnje starostne odvisnosti l. 2000 je sedanjí položaj Slovenije sorazmerno zelo ugoden saj skupaj z južnim delom Bavarske ter zahodnim delom Avstrije in Madžarske sodi v skupino, ki izkazuje najnižje stopnje starostne odvisnosti. Položaj Slovenije se drastično spremeni, če upoštevamo podatke iz dela karte, ki prikazuje predvidene hipotetične stopnje starostne odvisnosti l. 2005. Takrat naj bi Slovenija skupaj z Avtonomno deželo Furlanijo Julijsko krajino in Venetom v Italiji izkazovala najslabši položaj znotraj AO.

Karta 17: Razlike v stopnji starostne odvisnosti v državah in NUTS 2 regijah EU (prilagojeno iz Tretjega kohezijskega poročila)

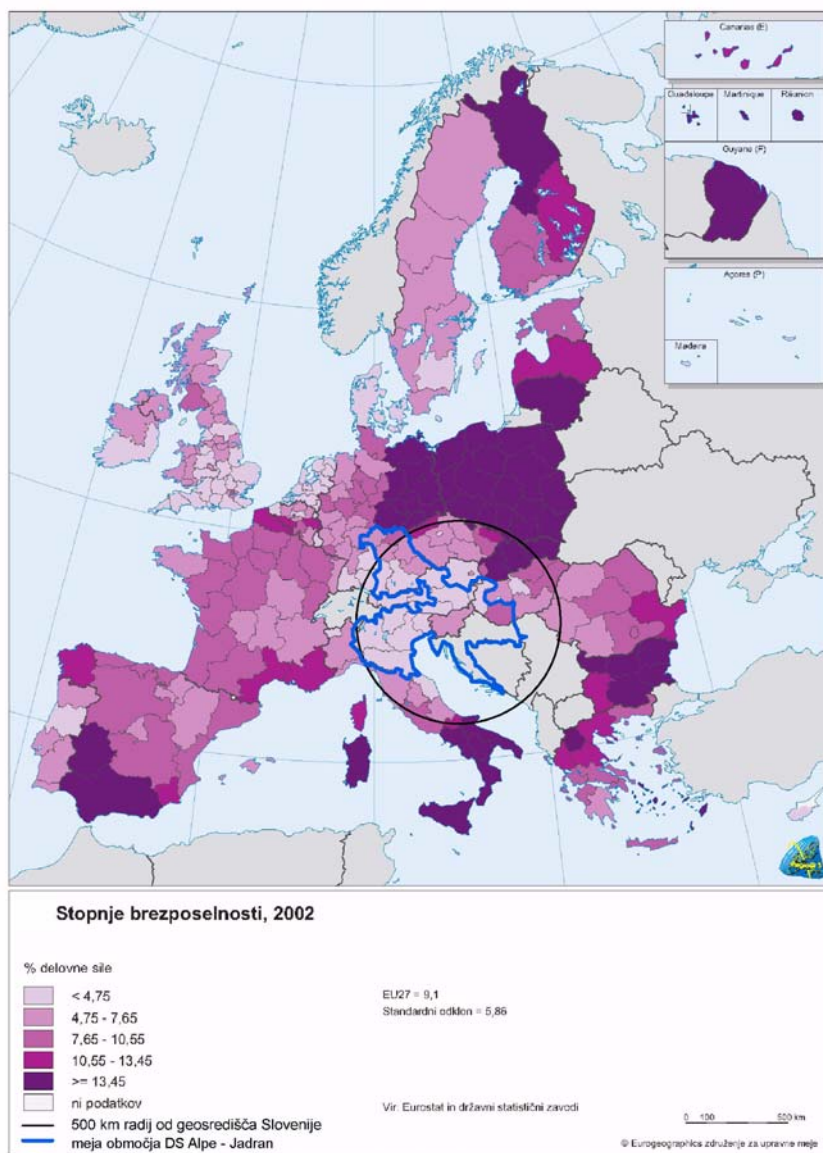




Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 18 prikazuje razlike v stopnji brezposelnosti v državah in NUTS 2 regijah EU I. 2000. Dostop do zaposlovanja je namreč ključnega pomena za ohranjanje dosežene in izboljšanje socialne kohezije, ki nenazadnje pozitivno pogojuje pospešen gospodarski razvoj. »Imeti delovno mesto, oziroma si ga poiskati v razumnem času, nedvomno pomeni za delazmožno prebivalstvo predpogoj za vključenost v družbo« (Tretje kohezijsko poročilo, str. 20). Za najbolj razviti del AO, ki ga tvorijo Severna Italija, Avstrija in Bavarska so značilne tudi najnižje stopnje brezposelnosti. Slovenija z doseženo stopnjo brezposelnosti (7,65 – 10,55) sodi v povprečje.

Karta 18: Razlike v stopnji brezposelnosti v državah in NUTS 2 regijah EU I. 2000 (prilagojeno iz Tretjega kohezijskega poročila)

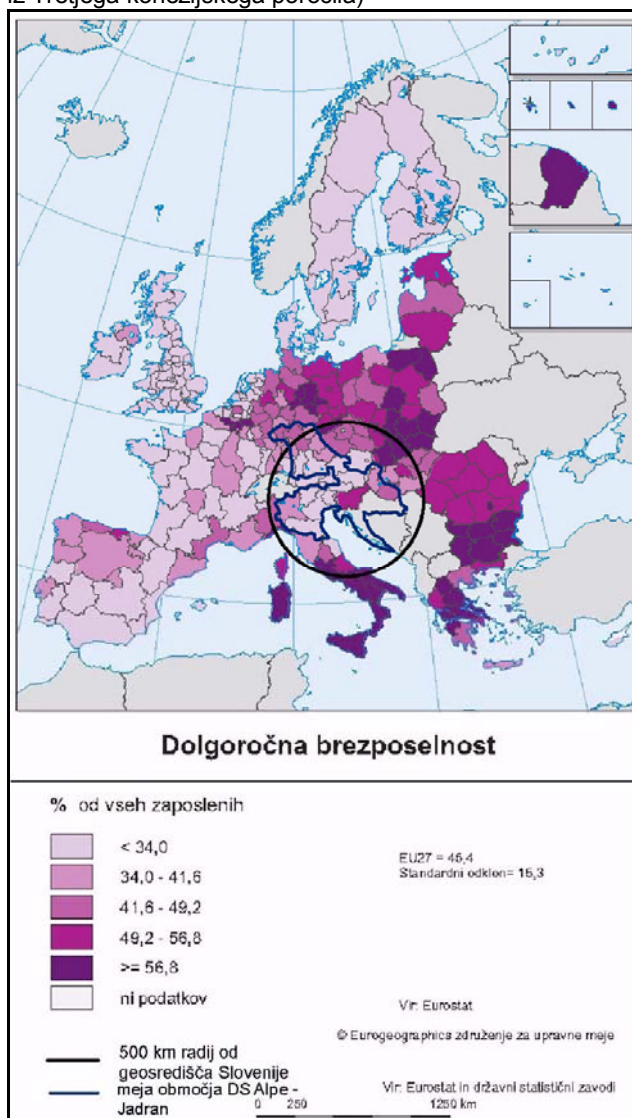




Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 19 prikazuje razlike v stopnji dolgoročne brezposelnosti v državah in NUTS 2 regijah EU I. 2002. Dolgoročna brezposelnost (relativno število tistih, ki so brez dela več kot eno leto) je značilna za regije z visoko brezposelnostjo in prizadeva predvsem mlade, ženske in ostale z nizko stopnjo izobrazbe. Za AO je na tem področju značilna velika heterogenost. Slovenija z doseženo stopnjo dolgoročne brezposelnosti sodi v njem v sam vrh.

Karta 19: Razlike v stopnji dolgoročne brezposelnosti v državah in NUTS 2 regijah EU I. 2002 (prilagojeno iz Tretjega kohezijskega poročila)





6.1.2. Komentar

Kartografski in tekstualni prikaz položaja Slovenije – kot širšega gravitacijskega območja Ljubljane – v okviru obravnave gospodarske in socialne kohezije EU je pokazal, da:

- ima Slovenija – kljub »centralnemu« geografskemu položaju v AO – zaradi nižjega razvojnega indeksa v primerjavi z najbolj razvitim severozahodnim delom AO ter višjega razvojnega indeksa v primerjavi z državami Zahodnega Balkana, nekakšen prehodni značaj;
- kar zadeva stopnjo zaposlenosti prebivalstva Slovenija v manjši meri zaostaja za najbolj razvitimi dela AO;
- se bo, kar zadeva stopnjo starostne odvisnosti, situacija v Sloveniji v prihodnje zelo poslabšala – do l. 2025 bodo v Sloveniji in v sosednjih italijanskih regijah dosežene najvišje stopnje starostne odvisnosti;
- Slovenija, glede na kazalnik brezposlenosti, znotraj AO in območja DS AA zaseda nekoliko slabši položaj, vendar še vedno zelo ugoden v primerjavi z ostalimi evropskimi državami in regijami;
- kar zadeva kazalnik dolgoročne brezposelnosti, Slovenija zaseda znotraj AO najslabši položaj.

6.1.3. Teritorialna kohezija

V smislu vodenja in izvajanja razvojne politike ima teritorialna kohezija za cilj pomagati k bolj uravnoteženemu razvoju s tem, da se zmanjšajo obstoječe razlike, preprečujejo območne neuravnoteženosti in omogoča bolj medsebojno usklajeno vodenje regijskih in sektorskih politik, ki so povezane s prostorom. Poleg tega skrbi teritorialna kohezija tudi za boljše

povezave med območji in spodbuja k sodelovanju med regijami.

Pomen teritorialne kohezije potrjuje tudi člen 16 (Načela) Pogodbe, ki pravi, da se mora državljanom omogočiti dostop do osnovnih storitev, glavne infrastrukture in znanja, s poudarkom na storitvah splošnega gospodarskega pomena, za spodbujanje družbene in teritorialne kohezije (ibidem, str. 27).

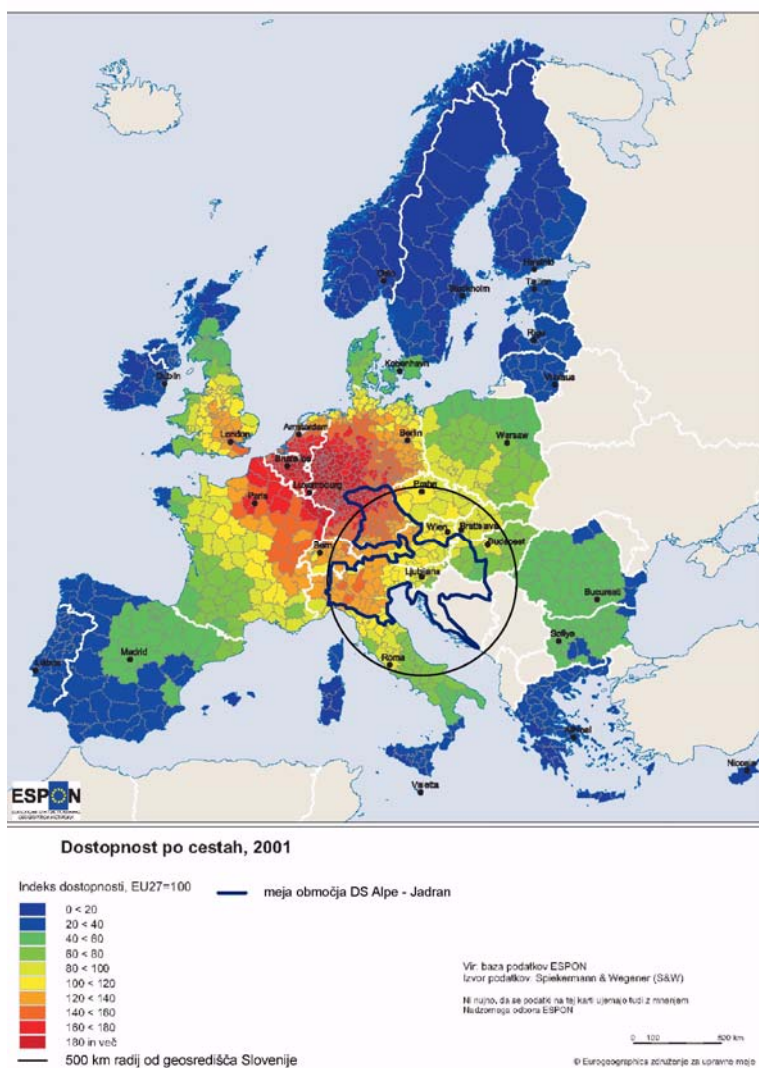
V vsebinskih in kartografskih predstavitvah je močan poudarek bil dan tistim vsebinam teritorialne kohezije, ki zadevajo vprašanja dostopnosti po različnih transportnih omrežjih. Karte vključujejo raven NUTS 3 regij EU, kar pomeni da vključujejo LUR in ostale slovenske razvojne (statistične) regije.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 20 prikazuje dostopnost po cestah v državah in NUTS 3 regijah EU I. 2001. Glede na geografski položaj in stopnjo razvitosti cestne infrastrukture je dostopnost po cestah znotraj AO najbolj ugodna v severnih (Bavarska) in zahodnih delih območja (zahodna Italija). Dostopnost Slovenije je sorazmerno ugodna in je primerljiva z dostopnostjo na Češkem, Slovaškem, v zahodni madžarski in vzhodni Italiji. Enako velja za LUR.

Karta 20: Dostopnost po cestah v državah in NUTS 3 regijah EU I. 2001 (prilagojeno iz Tretjega kohezijskega poročila)

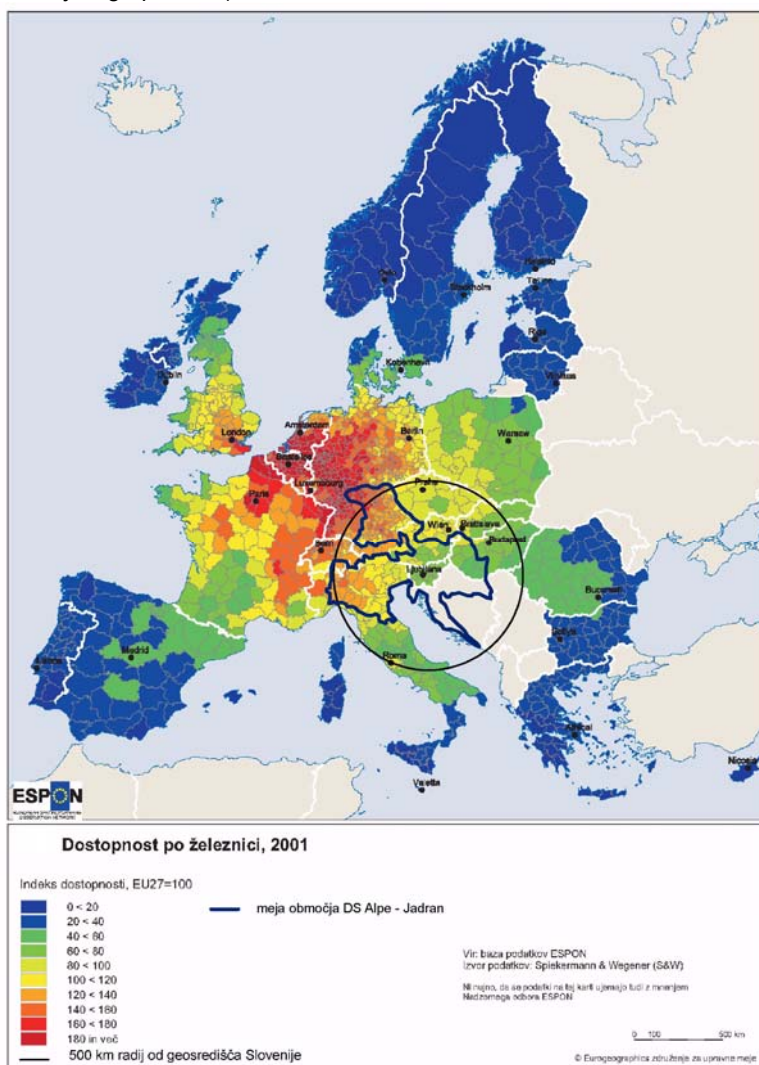




Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 21 prikazuje dostopnost po železnici v državah in NUTS 3 regijah EU I. 2001. Za dostopnost AO po železnici do centralnih delov EU je, zaradi neustreznega vzdrževanja obstoječega in prepočasne izgradnje novega sodobnega železniškega omrežja, značilna njena nižja učinkovitost v primerjavi z dostopnostjo po cestnem omrežju. Zato so vsi deli AO, razen njenega severozahodnega in zahodnega dela slabše dostopni o tej prometni infrastrukturi. Slabša dostopnost po železniškem omrežju je prisotna tudi v Sloveniji in LUR.

Karta 21: Dostopnost po železnici v državah in NUTS 3 regijah EU I. 2001 (prilagojeno iz Tretjega kohezijskega poročila)

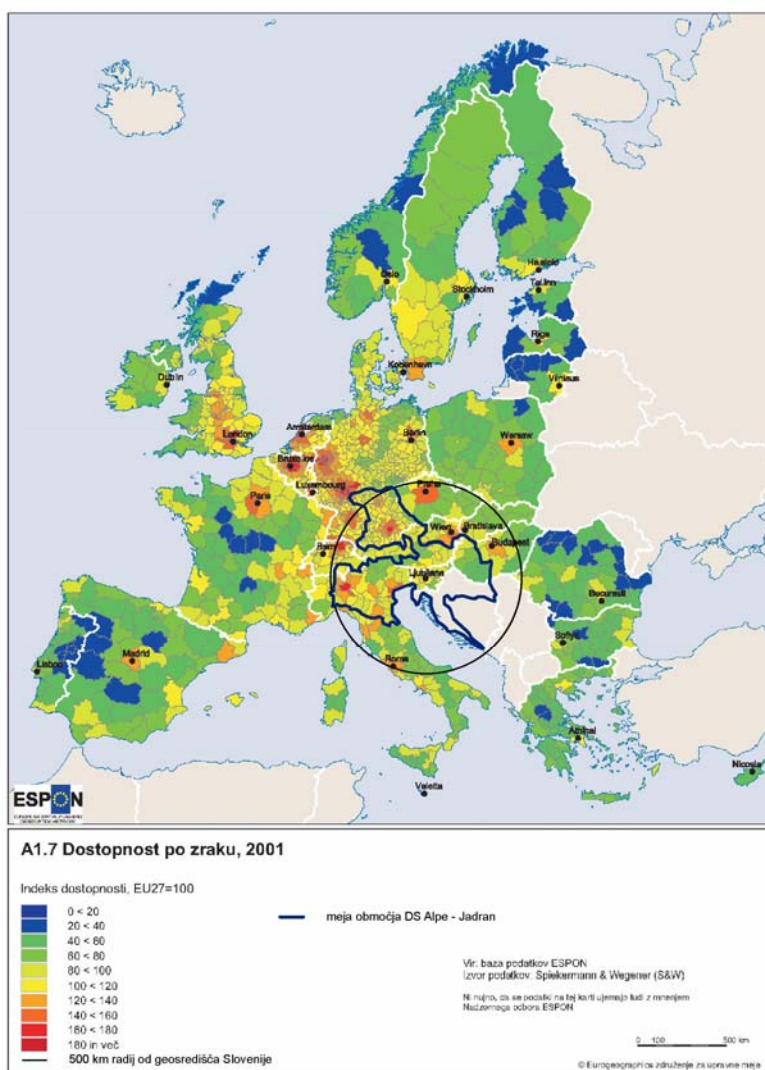




Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 22 prikazuje dostopnost po zraku v državah in NUTS 3 regijah EU I. 2001. Dostopnost po zraku je v AO veliko bolj enakomerno razporejena. Dostopnost je sicer najboljša v regijah v katerih so locirana pomembna evropska mednarodna letališča (München, Milano, Dunaj, Budimpešta, Praga), toda številne druge regije znotraj AO imajo pomembna regionalna letališča z dobrim neposrednim dostopom do omenjenih in ostalih evropskih mednarodnih letališč (hubs) (Benetke, Ljubljana, Celovec, Gradec, Zagreb).

Karta 22: Dostopnost po zraku v državah in NUTS 3 regijah EU I. 2001 (prilagojeno iz Tretjega kohezijskega poročila)





6.1.4. Komentar

Kartografski in tekstualni prikaz položaja LUR-a in Slovenije – kot širšega gravitacijskega območja Ljubljane – v okviru obravnave teritorialne kohezije EU je pokazal, da:

- sta se LUR in Slovenija po kazalniku dostopnosti po cestah uvrstila v zgornjo polovico regij (držav), kar je posledica predvsem intenzivne izgradnje avtocestnega omrežja v Sloveniji;
- sta se LUR in Slovenija po kazalniku dostopnosti po železnici uvrstila v spodnjo polovico držav, kar je posledica predvsem neustreznega in prepočasnega vzdrževanja obstoječega in izgradnje železniškega omrežja v Sloveniji.
- sta se LUR in Slovenija po kazalniku dostopnosti po zraku, tako kot v primeru dostopnosti po cestnem omrežju, uvrstila v »zlato sredino«.

6.2. Vloga in položaj Mestne občine Ljubljana v ugotovitvah nekaterih izbranih ESPON-ovih (European Spatial Planning Observation network) projektih

V tem poglavju predstavljamo ugotovitve izbranih ESPON-ovih¹⁹ projektov, ki so relevantne za primerjalno vmeščanje MOL, LUR in Slovenije v ožji in širši okvir čezmejnega sodelovanja v Evropi. V tem okviru predstavljamo relevantne vsebine dveh ESPON-ovih projektov: ESPON 1.1.1 - Potenciali policentričnega razvoja v Evropi in ESPON 2.4.2 – Integralna analiza transnacionalnih in nacionalnih teritorijev zasnovana na rezultatih ESPON-ovih projektov.

6.2.1. ESPON 1.1.1 - Potenciali policentričnega razvoja v Evropi (Potentials for polycentric development in Europe)²⁰

Temeljni cilji projekta so:

Navezovanje na tri temeljna cilja ESDP na področju uravnoteženega in trajnostnega prostorskega razvoja: gospodarska in socialna kohezija, ohranjanje naravnih virov in kulturne dediščine ter doseganje bolj uravnotežene konkurenčnosti evropskega teritorija.

Prispevek k identifikaciji obstoječih prostorskih struktur evropskega teritorija in še posebej razlik v fizičnem in funkcionalnem policentrizmu na različnih geografskih ravneh ter pri pridobivanju konkretnih in uporabnih informacij o učinkih prostorsko relevantnih razvojnih trendov na EU.

Opredeljevanje konceptov, ustreznih teritorialnih kazalnikov, tipologij in instrumentov kot tudi metodologij zaradi preučitve teritorialnih informacij povezanih s policentrizmom, določitve območij (NUTS 2), ki bodo najbolj negativno ali pozitivno prizadeta z ugotovljenimi razvojnimi trendi.

¹⁹ <http://www.espon.eu/>.

²⁰ Nordregio - Nordic Centre for Spatial Development, Stockholm, (Sweden) et al., 2004.
http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/648/index_EN.html.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Priprava predlogov usmeritev razvojnih politik upošteva različnost evropskega teritorija ter institucionalne, instrumentalne in postopkovne vidike.

Po mnenju avtorjev projekta naj bi bolj policentrična urbana struktura²¹ prispevala k doseganju bolj uravnoteženega regionalnega razvoja, zmanjševanju regionalnih razlik, izboljševanju evropske konkurenčnosti, celovitejši integraciji evropskih regij v globalno ekonomijo in k trajnostnemu razvoju.

Na evropski (makro) ravni je policentričnost razumljena kot uporaben alternativni model za bolj enakomerno spodbujanje regionalnega razvoja po evropskem teritoriju. Policentrična Evropa je razumljena kot privlačna alternativa evropskemu prostoru v katerem prevladuje Pentagon – območje ki ga robno določajo London, Hamburg, Muenchen, Milano in Pariz. Gre za osrednje evropsko območje v katerem se približno nahaja 14% teritorija EU27, 32% njegovega prebivalstva in 43% BDP. Ta situacija se pogostokrat primerja s tisto v ZDA kjer obstaja nekaj globalnih integracijskih con. Implementacija policentričnosti na evropski ravni je usmerjena v spodbujanje nastanka še nekaj dodatnih večjih con globalne gospodarske integracije poleg obstoječega Pentagona.

Na medregionalni ali mezo ravni so pomembne urbane komplementarnosti. Več mest se lahko funkcionalno dopolnjuje z omogočanjem prebivalcem in podjetjem v njihovem skupnem gravitacijskem zaledju dostop do urbanih funkcij, ki jih običajno zagotavljajo mesta višjega ranga. Namesto medsebojnega tekmovanja pri ponujanju enakih urbanih funkcij, se ESDP zavzema za to, da bi mesta sodelovala s povezovanjem obstoječih in medsebojno dopolnjujočih dejavnosti.

Avtorji projekta ugotavljajo, da policentričnost na evropski ravni mora temeljiti na funkcionalni specializaciji in spodbujati mesta izven osrednjega območja, da razvijajo funkcije za celo Evropo. Povečevanje prebivalstvene velikosti mest z regionalno policentrično integracijo lahko - če do nje pride vsepovsod po Evropi - še nadalje krepí nasprotje med osrednjim evropskim jedrom in ostalim delom evropskega teritorija. Avtorji projekta ugotavljajo tudi, da bi morali strateško uporabiti možnost realokacije EU institucij v mesta izven Pentagona ter ob sprejemanju teh odločitev upoštevati možnosti spodbujanja funkcionalne specializacije.

Kljub temu pa projekt ni uspel identificirati nobene regije v evropski periferiji kjer bi policentrična integracija sosednjih mest lahko v zadostni meri povečala prebivalstveni potencial za oblikovanje nove globalne integracijske cone.

Gradniki policentričnosti so funkcionalna urbana območja (FUAs). FUA²² je sestavljena od urbanega središča in območja okoli njega, ki je gospodarsko integrirano z njim (na

²¹ Policentričnost vsebuje dva dopolnjujoča vidika. Prvi se nanaša na morfologijo, ki predstavlja distribucijo urbanih območij na določenem teritoriju (število mest, hierarhija, distribucija). Drugi zadeva odnose med urbanih območji, ki so omrežja tokov in sodelovanja. Več o opredelitvah pojma policentričnosti v http://www.espon.lu/online/documentation/projects/thematic/2885/annex_a_220305.pdf.

²² Definicija FUA: V državah z več kot 10 mio prebivalcev je FUA opredeljena z urbanim jedrom, ki ima najmanj 15.000 prebivalcev in prek 50.000 prebivalcev v svojem gravitacijskem območju. V manjših



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

primer lokalni trg delovne sile). Na osnovi te definicije je bilo v EU 27+2 opredeljenih skupaj 1.595 FUA z več kot 20.000 prebivalcev, od katerih London, Pariz in Madrid imajo več kot 5 mio prebivalcev, 44 FUA pa od 1-5 mio prebivalcev. Karta 12 prikazuje FUA v območju EU 27+2.

Iz karte 23 je razvidno, da gosta urbana struktura pokriva predvsem osrednje območje Evrope, ki se razteza od Velike Britanije na severu preko Nizozemske, Belgije, zahodne Nemčije in severne Francije ter z nadaljevanjem preko zahodne strani Alp do Italije in preko vzhodne strani Alp do Češke Republike, južne Poljske, Slovaške in Madžarske.

V AO se območja strnjene poselitve nahajajo na širšem obrobju območja. Za osrednji del AO v katerem se nahaja Ljubljana ter manjša slovenska in čezmejna sosedska mesta (Zagreb, Trst, Celovec, Gradec itd.) je značilna nižja gostota urbane strukture.

»Razsrediščenost« AO je opazna tudi na karti 24, ki prikazuje metropolitanska evropska območja rasti. V središču AO se nahaja Ljubljana, ki sodi v najnižji rang metropolitanskih evropskih območij rasti (Metropolitan European Growth Areas - MEGAs) (4 MEGAs). Na obrobju AO pa se nahajajo mesta, ki sodijo v višje kategorije. V kategoriji 1 MEGAs so to mesta: München, Dunaj, Milano, Rim, Zurich; v kategoriji 2 MEGAs ni v AO nobenega mesta; v kategorijo 3 MEGAs sodijo: Praga, Budimpešta in Bratislava; v enako kategorijo kot Ljubljana bi verjetno sodila glavna mesta Zahodnega Balkana (Zagreb, Sarajevo in Beograd), ki niso bila vključena v projekt ESPON 1.1.1 (glej preglednico 6).

Preglednica 6: Metropolitanska evropska območja rasti

Kategorije metropolitanskih evropskih območij rasti	Mesta
Globalna mesta	London, Pariz
Kategorija 1 MEGAs	München , Frankfurt, Dunaj , Madrid, Milano , Rim , Hamburg, Bruselj, Copenhagen, Zurich , Amsterdam, Berlin, Barcelona, Stuttgart.
Kategorija 2 MEGAs	Stockholm, Helsinki, Oslo, Düsseldorf, Ženeva, Köln, Manchester, Atene, Dublin, Gothenburg.
Kategorija 3 MEGAs	Praga , Varšava, Budimpešta , Bratislava , Bern, Luxembourg, Lizbona, Lyon, Antwerpen, Torino, Rotterdam, Aarhus, Malmö, Marseille, Nica, Bremen, Toulouse, Lille, Bergen, Edinburgh, Glasgow, Birmingham, Palma de Mallorca, Bologna, Bilbao, Valencia.
Kategorija 4 MEGAs	Bukarešta, Tallinn, Sofia, Ljubljana , Katowice, Vilnius, Krakov, Riga, Lodz, Poznan, Szczecin, Gdansk-Gdynia, Wrocław, Temišvar, Valetta, Cork, Le Havre, Southampton, Turku, Neapelj, Bordeaux, Seville, Port, Genova.

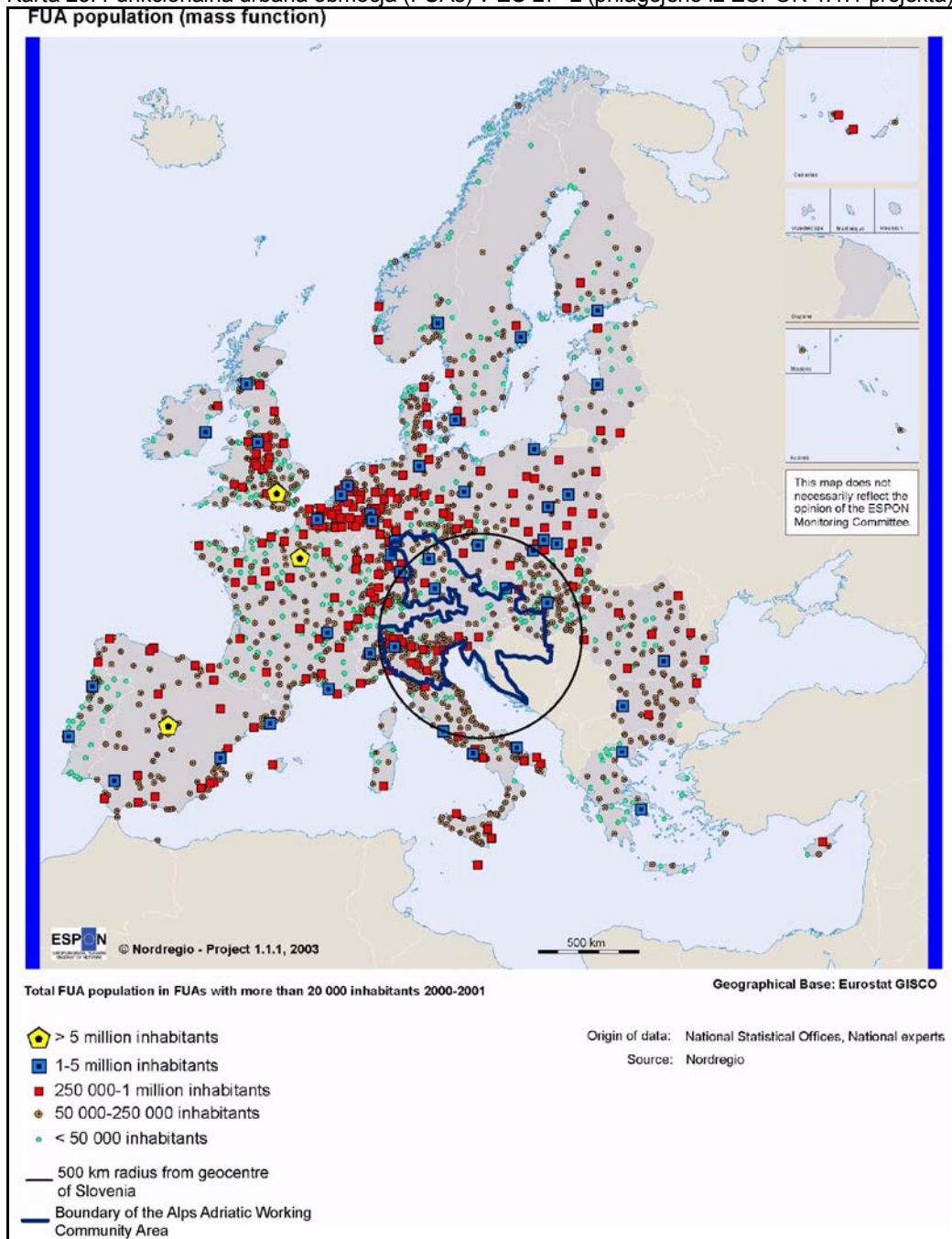
(z odebeljenimi črkami so označena mesta, ki sodijo v AO)

državah FUA mora imeti urbano jedro z najmanj 15.000 prebivalcev, v svojem gravitacijskem območju pa več kot 0,5% celotnega prebivalstva države ter funkcije nacionalnega in regionalnega pomena.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

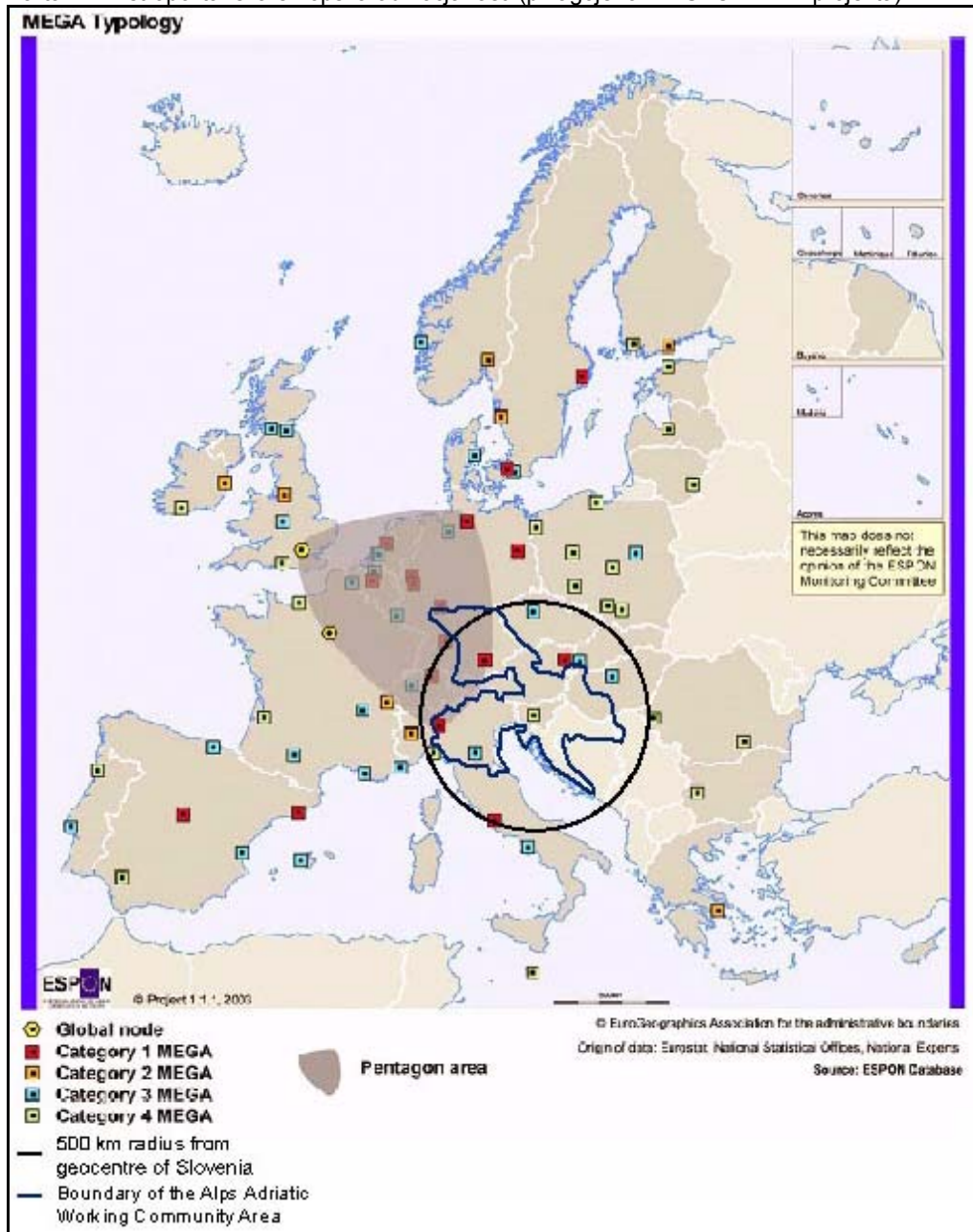
Karta 23: Funkcionalna urbana območja (FUAs) v EU 27+2 (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)





Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 24: Metropolitanska evropska območja rasti (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)



V omenjenem projektu so si raziskovalci zastavili vprašanje kje nove funkcionalne entitete, oblikovane skozi intenzivno integracijo in sodelovanjem, lahko spremenijo evropsko urbano hierarhijo: kje lahko nastanejo nova središča, ki bi bila dovolj močna da bi predstavljala protiutež Pentagonu?

Pri tem so izhajali iz hipoteze, da mesta pri katerih prihaja do prepletanja območij dnevnih potovanj na delo imajo najboljši potencial za razvoj sinergij. Za vsako FUA so izračunali območje, ki je lahko doseženo z avtom v 45 minutah od središča FUA. Ta



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

območja so bila imenovana kot potencialni urbani strateški horizonti (Potential Urban Strategic Horizons - PUSH) (glej karto 25).

Iz karte 25 je razvidno, da so s PUSH območji najbolj enakomerno pokrite Nemčija, Velika Britanija in Italija. Tudi tisti del AO, ki je bil zajet z analizo, je sorazmerno dobro pokrit s PUSH območji, razen ožjega dela Alp, ki je slabo poseljen in predstavlja močno geomorfološko oviro za širitev prometne dostopnosti. S PUSH območji so slabše pokriti tudi nekatera periferna območja Slovenije, še posebej tista na meji s Hrvaško.

V naslednjem koraku je projekt ESPON 1.1.1 identificiral potencialna območja policentrične integracije (Potential Polycentric Integration Areas - PIAs), ki temeljijo na hipotezi da se sosednja mesta s prekrivajočimi se območji dnevnih potovanj na delo lahko funkcionalno integrirajo in pridobijo na račun sodelovanja. Identificirano je bilo 249 območij kjer sta si najmanj dve PUSH območji medsebojno izmenjevali več kot 1/3 svojih območij. V ta območja je vključenih 1.139 PUSH območij, dočim je 456 ostalih PUSH območij bolj izoliranih (glej karto 26).

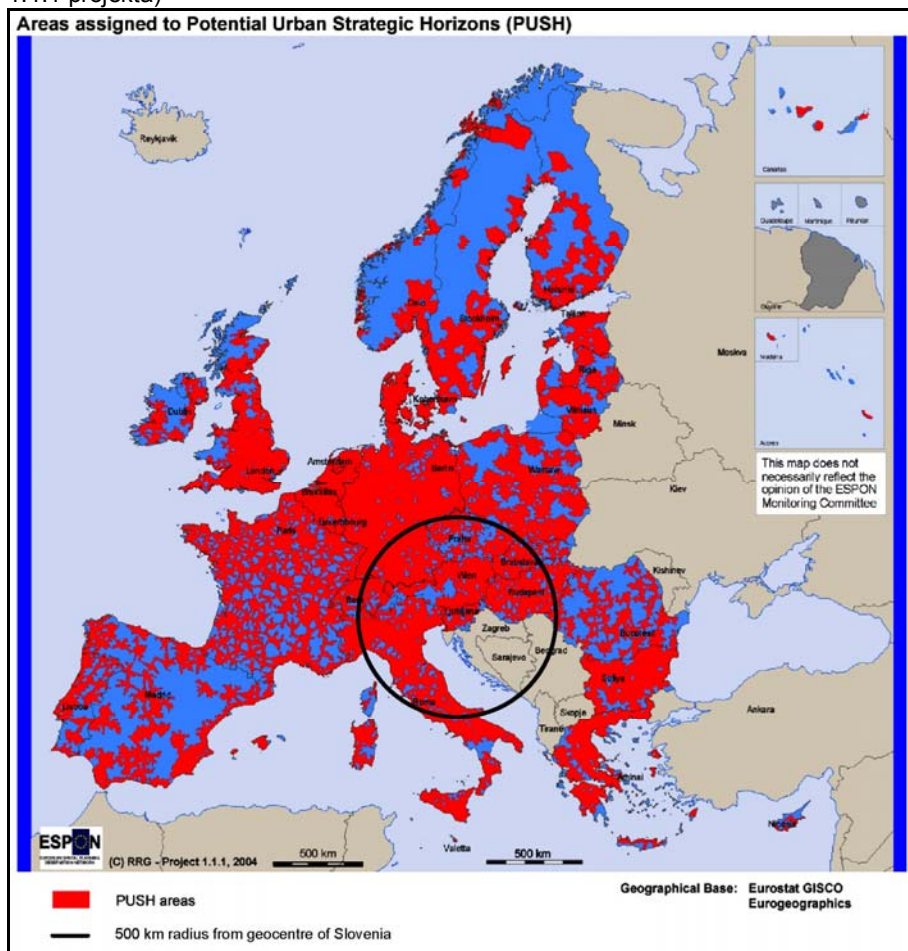
Na karti 26 je opazna koncentracija PIA z zelo velikim populacijskim potencialom od Velike Britanije preko Nemčije do severne Italije. Izven tega razširjenega območja Pentagona obstajata samo dva centra (Barcelona in Neapelj) z več kot 5 mio prebivalci. Najbolj pomembna PIA območja se v Evropi nahajajo v nekoliko razširjenem območju Pentagona. Izvajalci projekta ESPON 1.1.1 trdijo, da je opredelitev Pentagona kot evropskega jedra preveč ozka. Upošteva številčnost prebivalstva in gostoto omrežij mest – po njihovem - , Manchester, Berlin, Benetke, Genova in Paris opredeljujejo zunanje kote evropskega jedra (glej karto 27).

Obenem zaključujejo, da policentričnost na evropski ravni mora temeljiti na funkcionalni specializaciji in spodbujati mesta izven osrednjega območja, da razvijajo funkcije za celo Evropo. Trdijo, da povečevanje prebivalstvene velikosti mest z regionalno policentrično integracijo lahko - če do nje pride vsepovsod po Evropi - še nadalje krepí nasprotje med osrednjim evropskim jedrom in ostalim delom evropskega teritorija. Zankrat ne morejo identificirati nobene regije v evropski periferiji kjer bi policentrična integracija sosednjih mest lahko v zadostni meri povečala prebivalstveni potencial za oblikovanje nove globalne integracijske cone.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

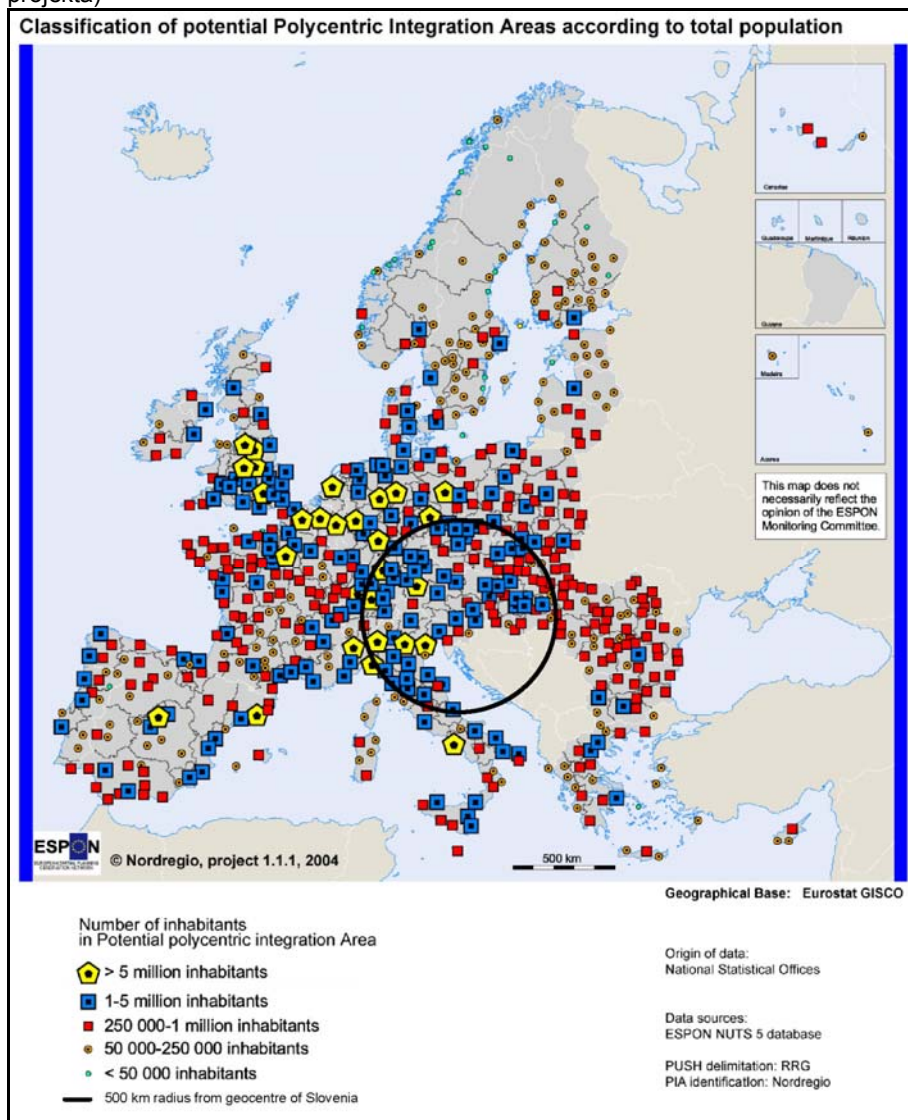
Karta 25: Območja potencialnih urbanih strateških horizontov (PUSH območja) (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)





Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

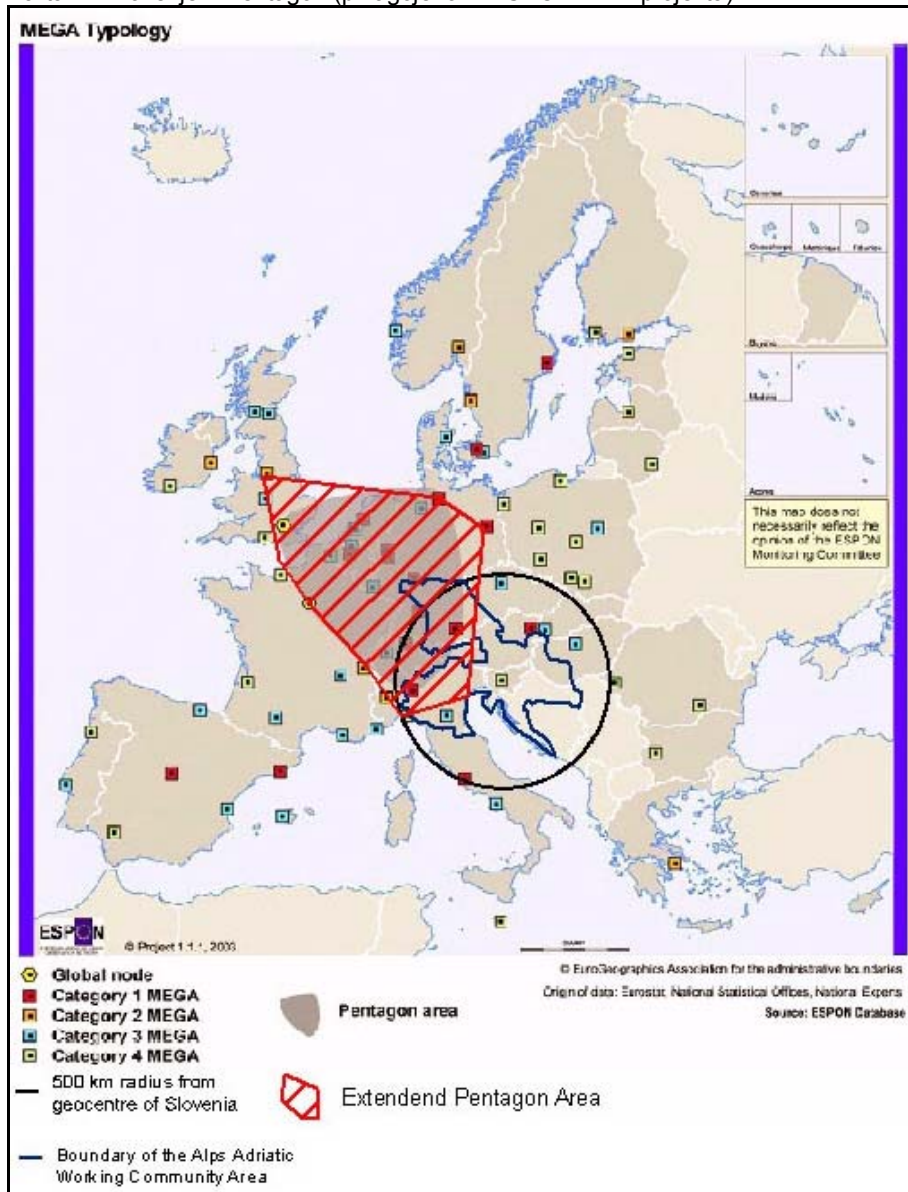
Karta 26: Potencialna območja policentrične integracije (PIA območja) (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)





Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 27: Razširjeni Pentagon (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)



Avtorji projekta izhajajo iz predpostavke, da funkcionalna specializacija predstavlja eno od pomembnih dimenzij policentričnosti, ker so funkcije tiste, ki razlikujejo mesta eno od drugega in spodbujajo nastanek izmenjalnih tokov nujnih za gospodarsko in politično integracijo. Vsi FUA nimajo enak pomen v okviru nacionalnega ali evropskega urbanega sistema. Nekatera so večja od ostalih in izražajo večjo raznolikost funkcij in storitev.

Identificirali so sedem funkcij urbanih območij, ki lahko pomagajo osvetliti njihovo vlogo v Evropi ter z njimi povezane kazalnike, ki jih je možno meriti na primerjalen način. Vsak FUA je bil rangiran glede na stopnjo vključenosti posamezne spremenljivke. Te



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

spremenljivke so: prebivalstvo, transport, turizem, industrija, znanje, odločevalske funkcije v zasebnem sektorju, odločevalske funkcije v javnem sektorju.

Prebivalstvo. Za investicije v javnem in zasebnem sektorju predstavlja številčnost prebivalstva na določenem območju – po mnenju avtorjev projekta – najbolj zaželen kazalnik pri izboru lokacije za vmetitev določene dejavnosti ali storitve. Prebivalstvo je koncentrirano v okviru Pentagona, čeprav so določeni podaljški, ki segajo do Južne Italije in do Centralne in Vzhodne Evrope kjer obstaja močna koncentracija velikih urbanih aglomeracij. V periferni Evropi je večina velikih urbanih aglomeracij bolj izolirana (glej karto 28).

Največja evropska metropolitanska mesta po številu prebivalstva (z več kot 5 mio prebivalcev) (London, Pariz, Madrid) se nahajajo daleč od AO. Vsa največja metropolitanska mesta AO (med 1 in 5 mio prebivalcev) (Milano, Rim, Muenchen, Dunaj, Praga in Budimpešta) se nahajajo na obrobju AO. Kot smo že ugotovili v poglavju Morfologija urbanih sistemov Evrope je za AO značilna močna »razsrediščenost« območja. V Sloveniji »je urbana struktura dokaj uravnotežena. Obstaja stalna rast prebivalstva v vseh FUA« (ESPON 1.1.1: 88)²³.

Transport. Povezanost FUA predstavlja – po mnenju avtorjev projekta – enega od osrednjih dejavnikov policentrizma. Izmenjava gospodarskih funkcij ne more biti učinkovita če ni spremljana z učinkovito transportno infrastrukturo in dostopnostjo. Za namen čim bolj neposredne opredelitve transportno usmerjenih mest je razvitost transportne infrastrukture merjena s prisotnostjo glavnih letališč in glavnih kontejnerskih pristanišč. Kot rezultat tega je splošna slika precej monocentrična še posebej v manjših državah. Najbolj razvita transportna središča se nahajajo v okviru Pentagona. Nobena od novih držav članic nima transportno vozlišče evropskega pomena (glej karto 29).

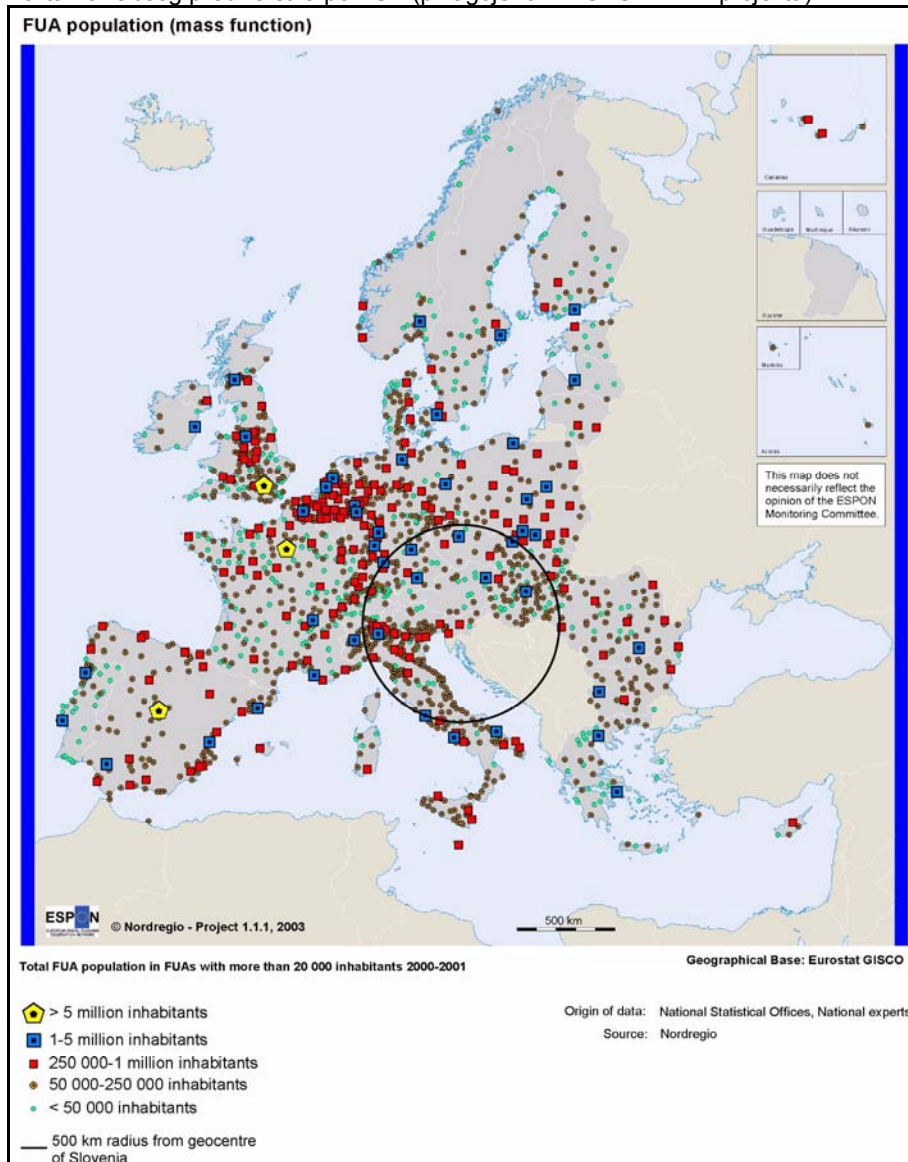
Glede na spremenljivko transporta je situacija v AO zelo podobna tisti, ki jo označuje spremenljivka prebivalstva. Največja transportna središča oz. vozlišča evropskega pomena se nahajajo v metropolitanskih mestih na obrobju AO oz. izven območja DS AA (Rim, Milano, Zurich, München in Dunaj). V Evropi in v AO ima Ljubljana status glavnega transportnega vozlišča. V Sloveniji »ne obstaja FUA evropskega pomena. Transportni sistem je monocentričen z Ljubljano kot edinim glavnim transportnim vozliščem v državi« (istotam: 91).

²³ http://www.espon.lu/online/documentation/projects/thematic/1873/fr-1.1.1_revised.pdf



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

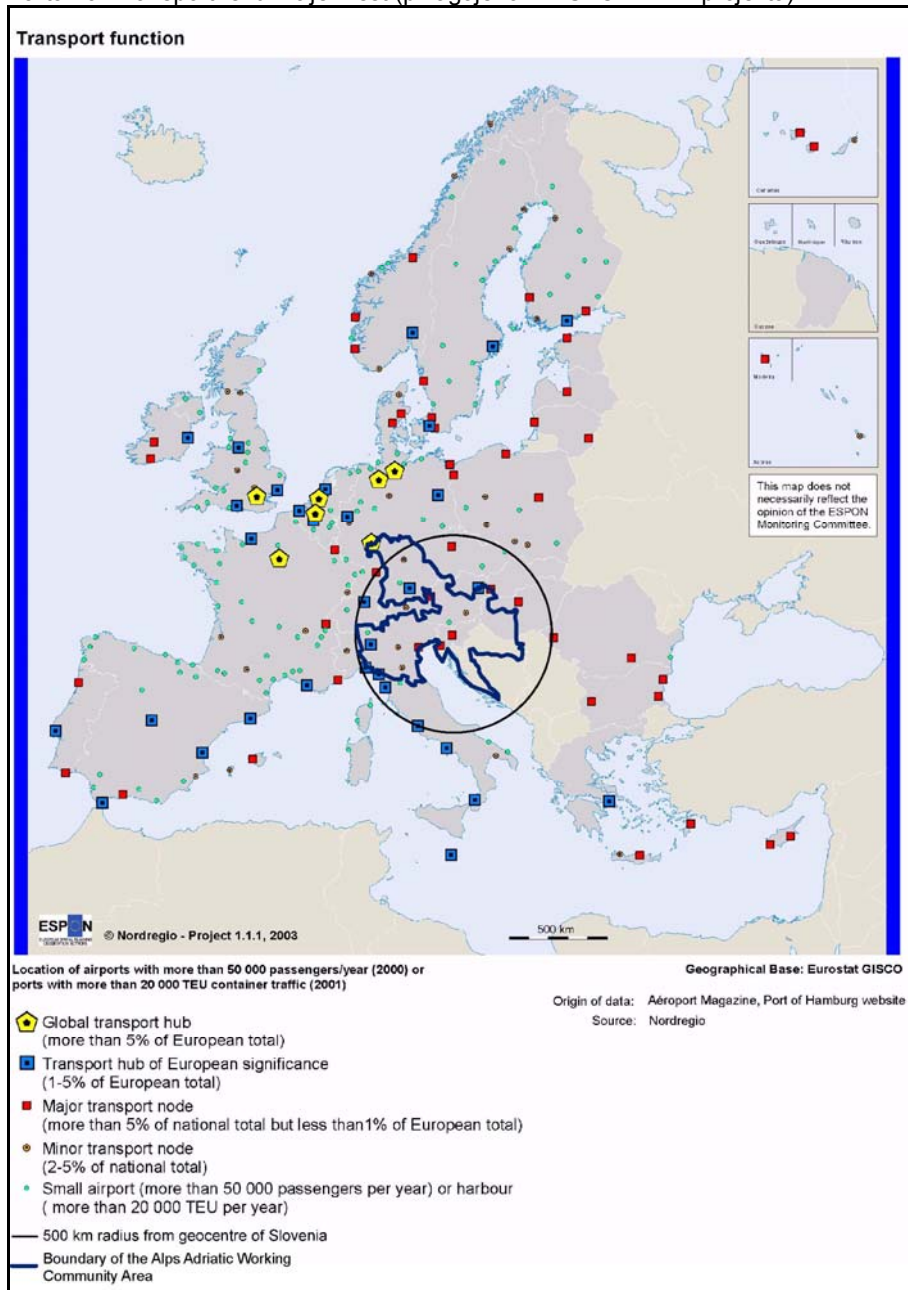
Karta 28: Obseg prebivalstva po FUA (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)





Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 29: Transportne funkcije mest (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)





Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

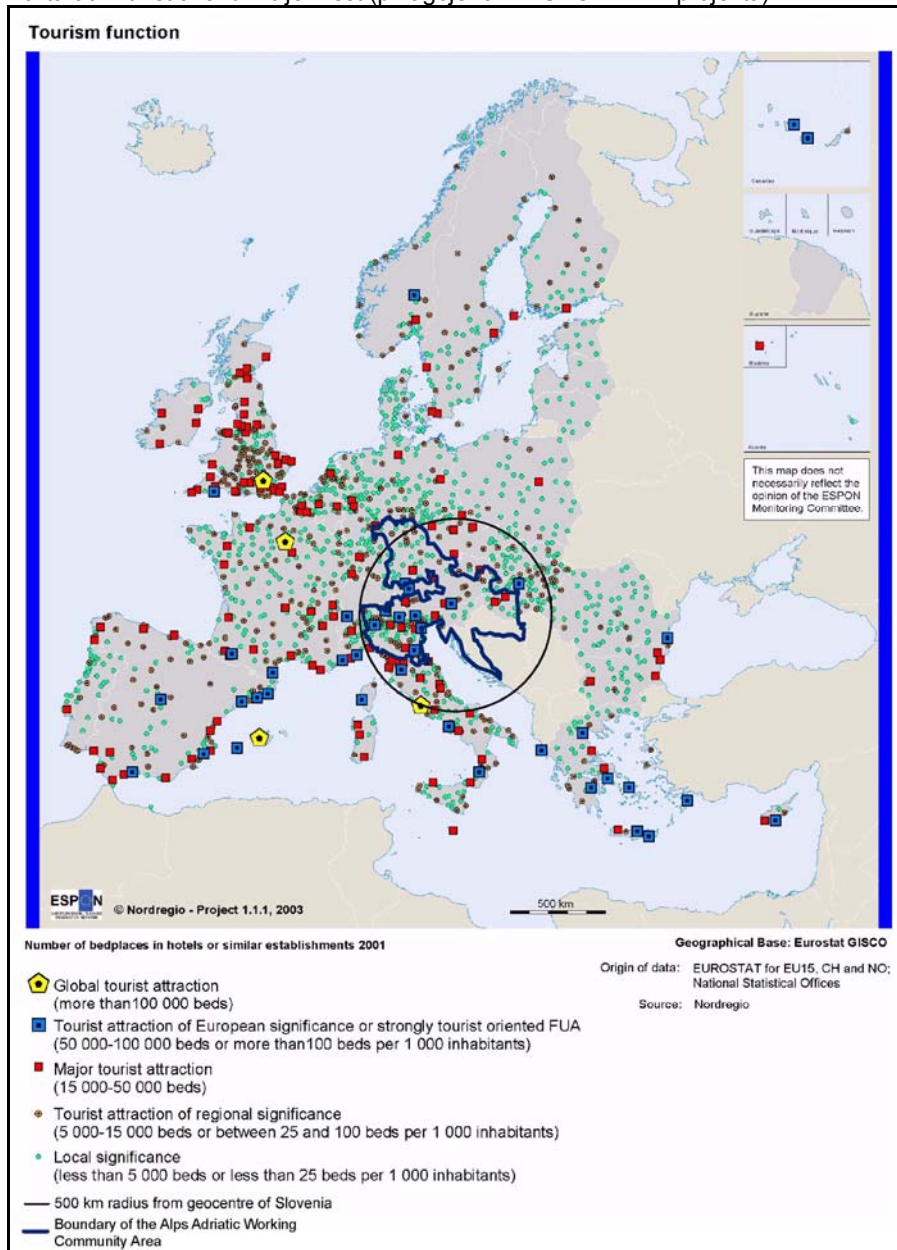
Turizem. Turizem je – po mnenju avtorjev projekta – kazalnik privlačnosti. Večina FUA, ki imajo razvite turistične dejavnosti je različnih od tistih FUA, ki so se visoko uvrstile v drugih dejavnostih in so večinoma locirane v območju Mediterana ali Alp. Le nekaj visoko turistično usmerjenih FUA evropskega pomena obstaja izven teh dveh območij. Globalno pomembne urbane destinacije so v Londonu, Parizu in Rimu (glej karto 30).

V AO se kot globalna turistična privlačnost pojavlja Rim. Vse turistične privlačnosti evropskega pomena oz. močno turistično usmerjene FUA se znotraj AO nahajajo v Italiji in Avstriji. Izven omenjenih držav se pojavljajo glavne turistične privlačnosti, ki pa so poleg omenjenih držav locirane na Bavarskem, Češkem in Madžarskem. Turistične privlačnosti regionalnega pomena so bolj enakomerno razporejene v prostoru AO med njimi je ena identificirana v Sloveniji. Turistične privlačnosti lokalnega pomena so pravtako bolj enakomerno razporejene v prostoru AO med njimi so štiri identificirane v Sloveniji. »Pomen razvoja turizma v Sloveniji je še vedno majhen. Koper predstavlja majhno FUA s pomembno usmerjenostjo v turizem, toda nima višjega pomena od regionalnega« (istotam: 94).



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 30: Turistične funkcije mest (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)





Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Industrija. Urbani sistemi so – po mnenju avtorjev projekta – v številnih državah nastali kot posledica industrializacije. Industrija je v številnih državah v nazadovanju, dočim pa v drugih ostaja hrbtenica gospodarskega razvoja. Številni industrijski celo majhni FUA trgujejo globalno. Industrijska moč FUA je bila merjena z izračunom bruto dodane vrednosti v industriji. Najmočnejše FUA se nahajajo v Pentagonu. Bruto dodana vrednost je običajno nižja v novih članicah EU razen v prestolničnih regijah in na Poljskem (glej karto 31).

V AO je Milano globalno industrijsko središče. Največ industrijskih središč evropskega pomena v AO se tudi nahaja v Italiji (5), poleg njih pa še München in Dunaj. Največ industrijskih središč transnacionalnega pomena v AO se tudi nahaja v Italiji, nato še na Bavarskem, Avstriji in eno na Madžarskem (Budimpešta). Podobna je situacija kar zadeva glavne industrijske FUA. Tudi te se v AO A nahajajo največ v Italiji, na Bavarskem, Avstriji in Slovaškem ter eno središče v Sloveniji (Ljubljana).

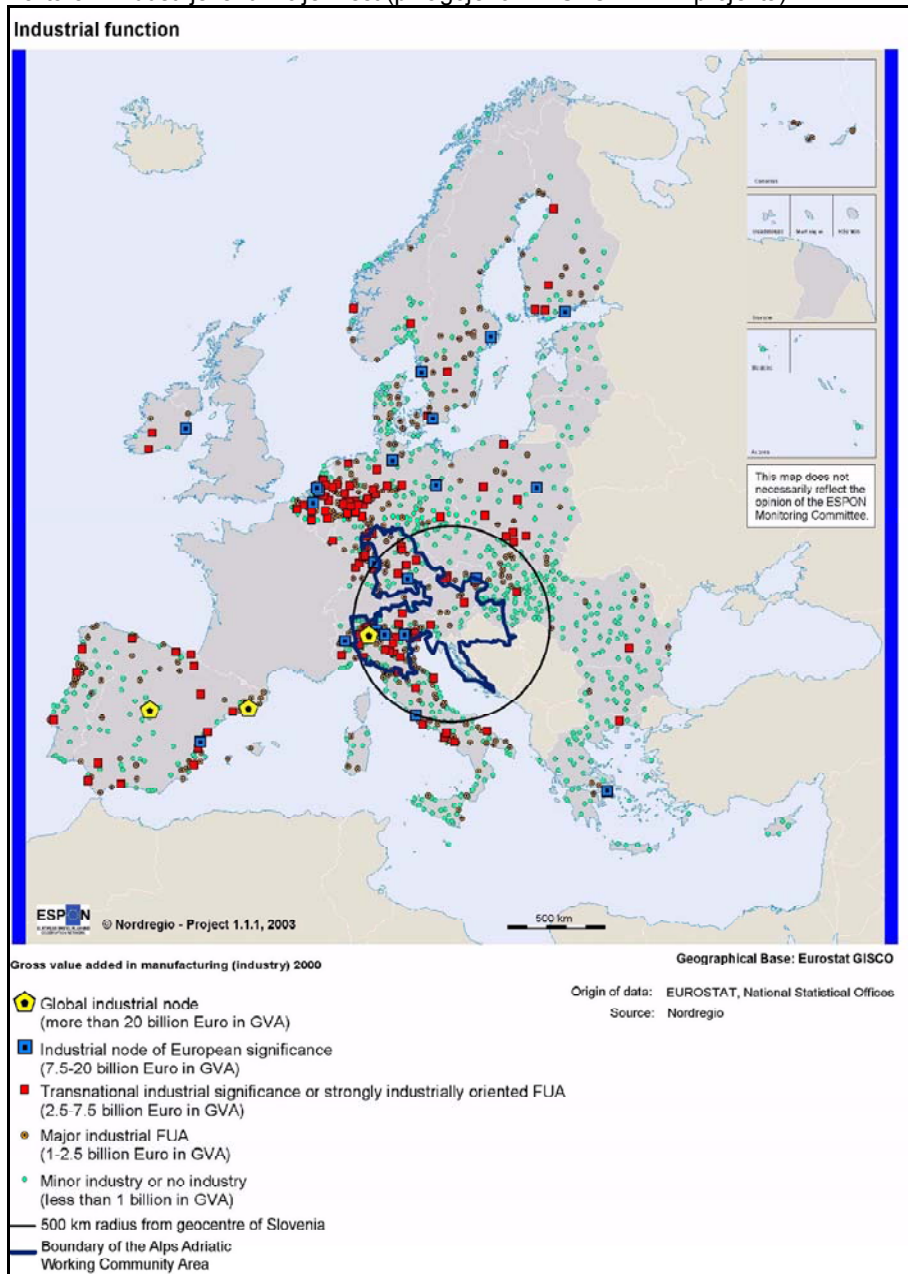
»Ljubljana je v Sloveniji najmočnejše industrijsko središče, toda višina bruto dodane vrednosti v industriji ima le regionalni pomen. Še tri FUA v Sloveniji imajo industrijsko usmerjeno gospodarsko strukturo toda njihova bruto dodana vrednost ne prekaša 1 mio evrov letno« (isto tam: 97).

Kar dodatno »zbode v oči« se Ljubljana kot središče AO nahaja glede na to spremenljivko v podrejenem položaju tudi v primerjavi z dvema (po številu prebivalstva in položaju v nacionalni hierarhiji središč manjšima oz. manj pomembnima) središčema v naši neposredni prekomejni sosesčini – Gradcem in Vidmom -, ki imata položaj industrijskih središč transnacionalnega pomena. Poleg tega se Ljubljana nahaja v enakem položaju kot Beljak in Celovec, ki oba imata položaj glavne industrijske FUA.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 31: Industrijske funkcije mest (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)





Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

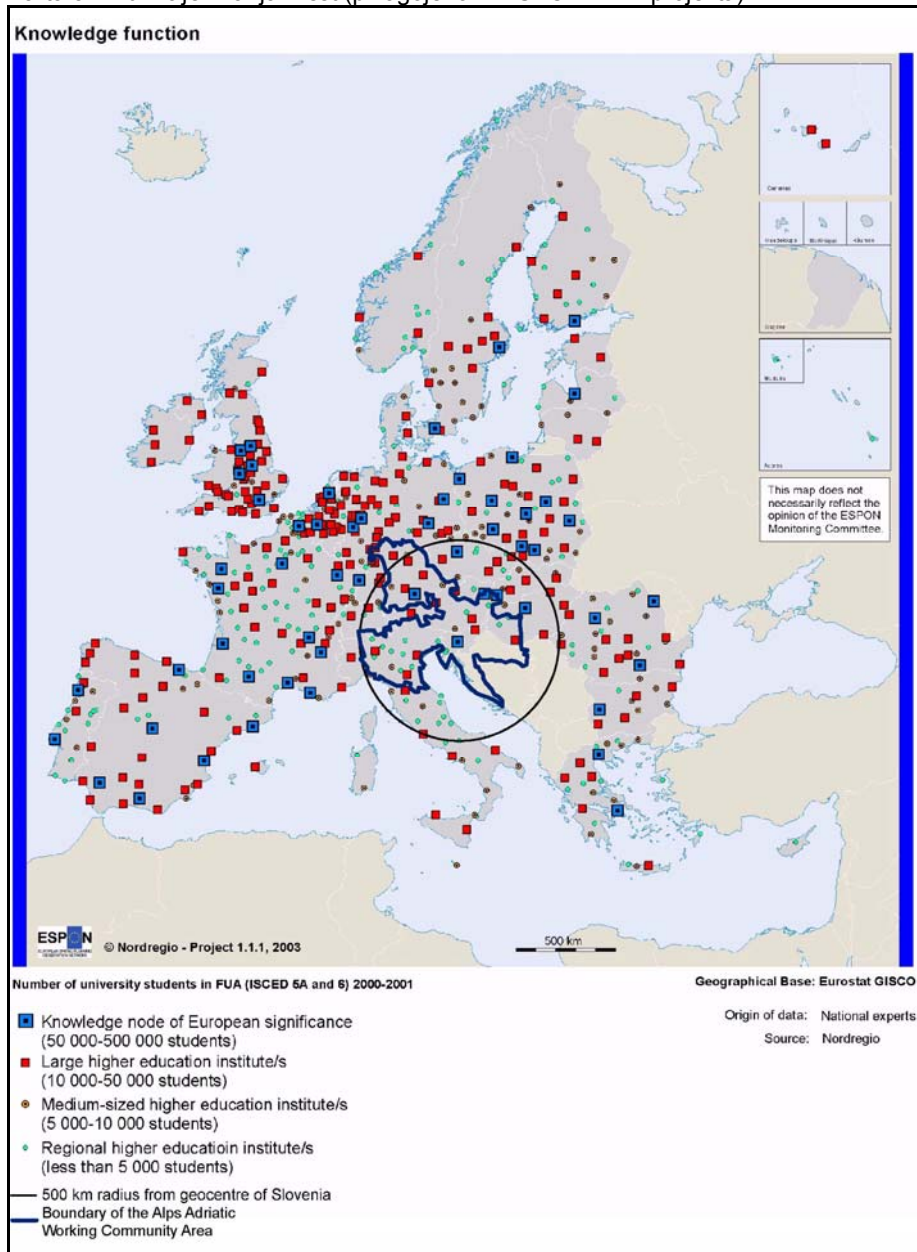
Znanje. Ta spremenljivka je bila v okviru omenjenega projekta merjena s številom študentov, ki obiskujejo višje izobraževalne institucije. Ugotovljeno je bilo, da so v vseh državah prestolnice najbolj pomembna vozlišča na področju znanja, čeprav obstajajo še številni drugi pomembni FUA na tem področju. Razporejenost te spremenljivke po FUA je zelo enakomerna (glej karto 32).

Tudi v okviru AO je ta spremenljivka enakomerno razporejena. Slovenija je s tremi univerzami povsem enakovredno vključena v AO, z Univerzo v Ljubljani, ki ima najvišjo možno kategorijo – center znanja evropskega pomena. Zanimivo je, da sosednja Italija, ki je po ostalih spremenljivkah močno v ospredju, nima centra znanja evropskega pomena. »Ljubljana ima več kot 50.000 študentov v višjih in visokošolskih ustanovah. Maribor ima tudi glavno univerzo. Koper ima tudi vlogo v univerzitetnem sistemu. Sistem znanja (visokošolski izobraževalni sistem) vpliva na to, da je država bolj policentrična« (istotam: 100).



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 32: Funkcije znanja mest (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)





Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

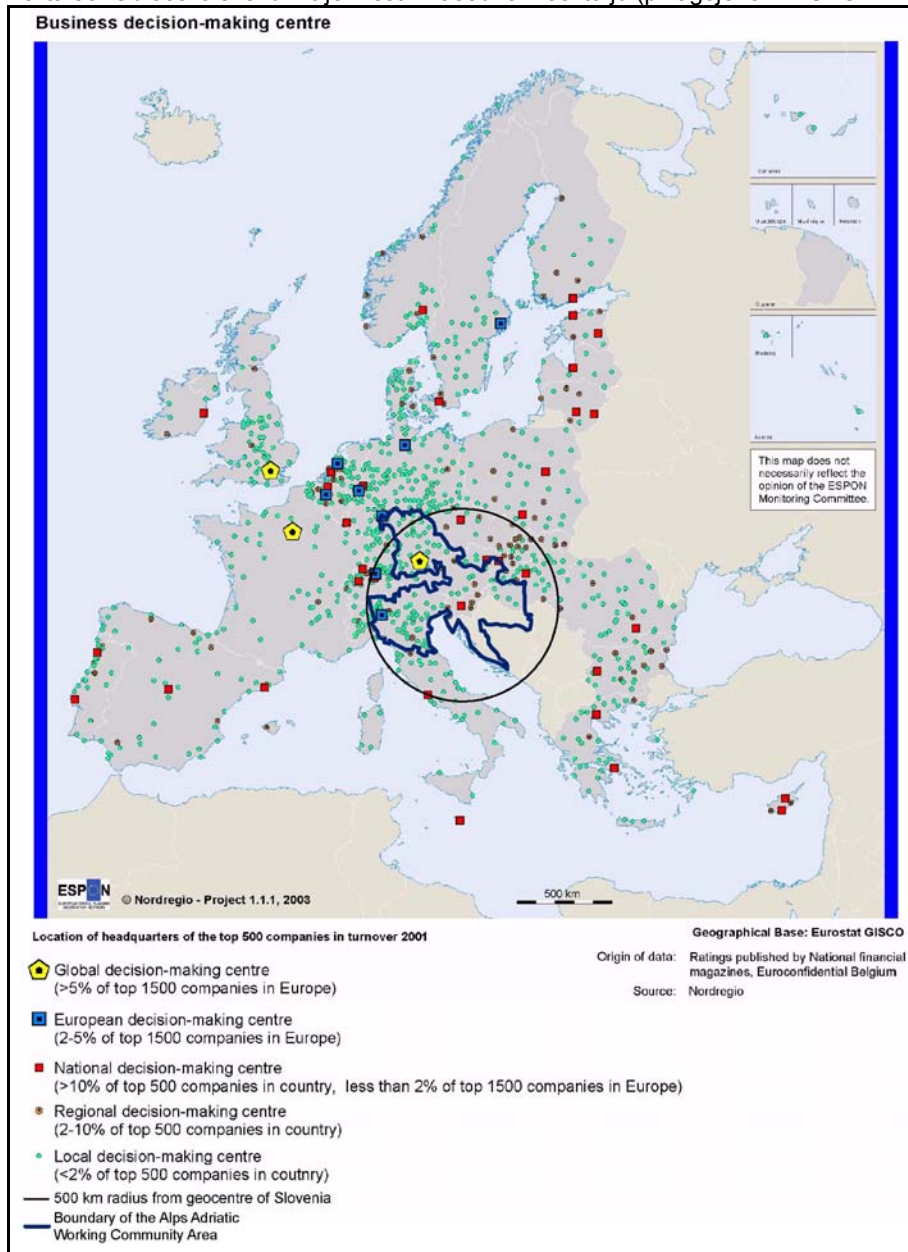
Odločevalske funkcije v zasebnem sektorju. Sposobnost vplivanja (capacity to influence) kateregakoli urbanega sistema – po mnenju avtorjev projekta – ni samo odvisna od njegove stopnje konkurenčnosti in demografske teže temveč tudi od aktualne gospodarske privlačnosti za zasebne vlagatelje. Distribucija sedežev vrhunskih evropskih podjetij je kazalnik gospodarske privlačnosti. Sedeži podjetij se locirajo na območjih z odlično prometno dostopnostjo in tam kjer obstajajo razvite poslovne storitve. Ta funkcija je najbolj osredotočena v Pentagonu in Stockholmu (glej karto 33).

V AO se v Münchenu nahaja poslovni odločevalski center globalnega pomena, v Milanu pa poslovni odločevalski center evropskega pomena. Prestolnice vseh ostalih držav vključenih v AO imajo poslovne odločevalske centre nacionalnega pomena. »Slovenija nima FUA, ki bi imela pomembno vlogo poslovnega odločevalskega centra globalnega ali evropskega pomena. Glavno mesto je najbolj pomemben odločevalski center v državi. Kar zadeva policentričnost je pomembno, da vse ostale FUA imajo sedeže od 2% do 10% glavnih podjetij v državi« (istotam: 104).



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 33: Odločevalske funkcije mest v zasebnem sektorju (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)



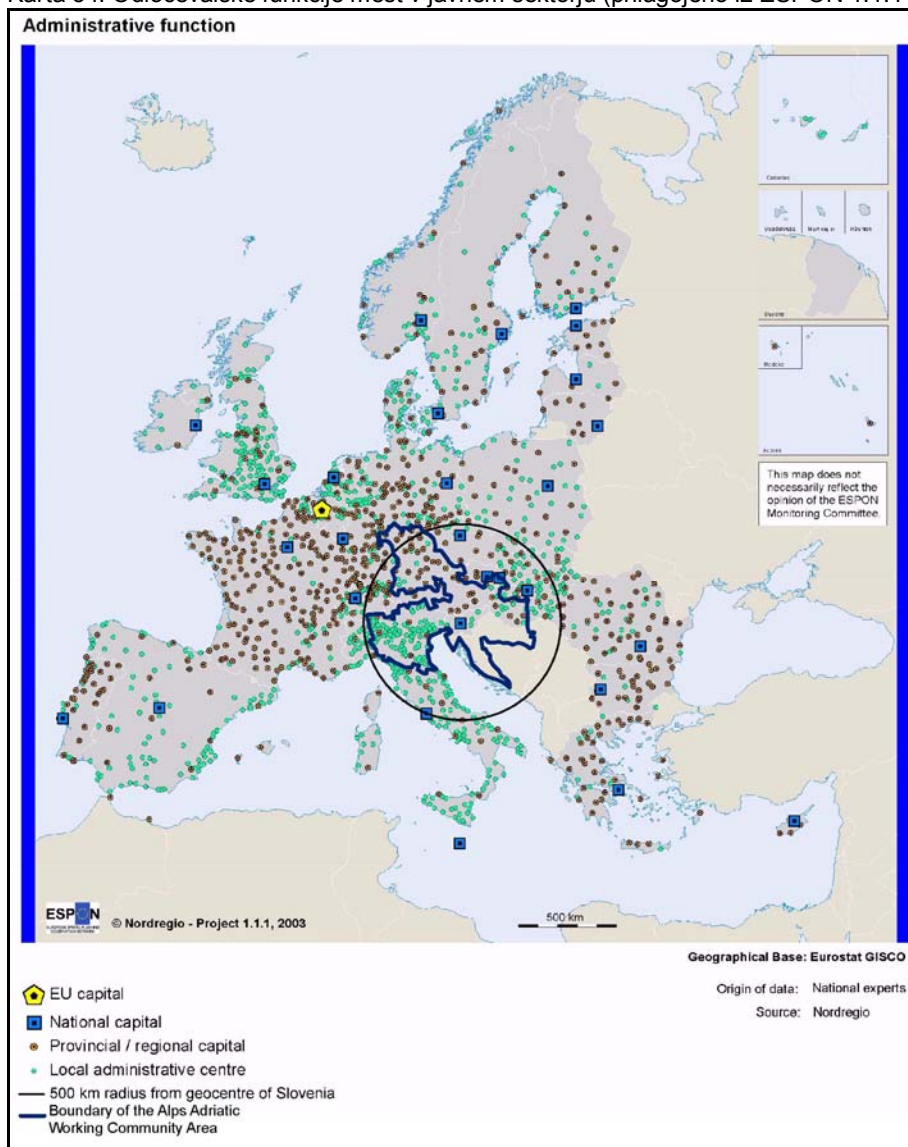


Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Odločevalske funkcije v javnem sektorju. Močne hierarhije znotraj urbanih sistemov so – po mnenju avtorjev projekta – pogostokrat posledica razvoja administrativnih funkcij. Sedanja slika Evrope je rezultat rasti in razvoja individualnih nacionalnih sistemov s prestolnicami, ki so glavna vozlišča evropskega administrativnega sistema (glej karto 34).

V AO imajo te funkcije vse državne prestolnice. »Ljubljana je državna prestolnica. Preostale FUA so regionalne prestolnice. Administracija ohranja policentrično strukturo, vendar ne povečuje policentričnosti« (istotam: 107).

Karta 34: Odločevalske funkcije mest v javnem sektorju (prilagojeno iz ESPON 1.1.1 projekta)





6.2.2. Komentar

Kar zadeva značilnosti morfologije urbanih sistemov in (ne)prisotnost različnih kategorij metropolitanskih evropskih območij rasti v AO ugotavljamo, da:

- Se AO sicer nahaja sorazmerno daleč stran od dveh globalnih mest Evrope (Londona in Pariza), vendar se v njegovem okviru nahajajo štiri pomembna metropolitanska mesta (München, Dunaj, Zurich in Milano), ki sodijo v kategorijo 1 MEGAs in od katerih dve (München in Milano) tvorita osrednjo evropsko globalno gospodarsko integracijo tim. Pentagon.
- Je za AO značilna nenakomerna in dokaj »strma« razdelitev metropolitanskih evropskih območij rasti (če ne upoštevamo metropolitanska mesta Zahodnega Balkana) s štirimi središči kategorije 1 MEGAs, nobenim središčem kategorije 2 MEGAs, s tremi središči kategorije 3 MEGAs in Ljubljano kor edinim središčem najnižje kategorije 4 MEGAs.
- Se vsa najbolj pomembna urbana središča v AO, ki sodijo v okvir višjih kategorij MEGAs (München, Dunaj, Milano, Zurich, Praga, Budimpešta, Bratislava) nahajajo na njegovem širšem obrobju.
- Poleg zgoraj omenjenih središč se na obrobju AO nahajata še dve prestolnici Zahodnega Balkana (Beograd in Sarajevo), ki po velikosti precej presegata Ljubljano, ki predstavlja center AO.
- Neposredno ob Ljubljani, kot centru AO, se nahaja po številu prebivalstva več kot trikrat večji Zagreb.
- Se najbližje središču AO Ljubljani, v praktično enaki zračni razdalji, nahajata dve metropolitanski mesti enake kategorije (München, Dunaj), od katerih je München gradnik Pentagona, (Dunaj pa mesto, ki ga je projekt ESPON 1.1.1 spoznal kot potencialno središče nove globalne integracijske cone Evrope).

Kar zadeva ugotovljene potenciale za policentričnost temelječe na morfološki bližini, ugotovljene na ravni preučevanih evropskih držav (EU 27+2), ter vlogo in položaj AO znotraj njih ugotavljamo, da:

- so zaključki podobni zaključkom, ki smo jih oblikovali pri prikazu značilnosti morfologije urbanih sistemov in da večji del AO predstavlja po teh značilnostih nekakšno jugovzhodno periferijo Pentagona;
- perifernost AO glede na Pentagon se povečuje tudi ob upoštevanju trditve, da so zunanje meje Pentagona pravzaprav širše od do sedaj ugotovljenih in se z Benetkami, ki naj bi predstavljale eno od zunanjih kot razširjenega Pentagona, zelo približajo Ljubljani kot središču AO;
- za Slovenijo kot nekakšnem širšem središču AO je problematično dejstvo, da se v njenem okviru nahajajo kar obširna območja, ki niso pokrita z območji potencialnih urbanih strateških horizontov (PUSH), kar negativno vpliva na njen potencialni središčni pomen v AO.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Analiza funkcionalne specializacije urbanih središč na ravni nacionalnih urbanih sistemov je pokazala, da:

- je območje Pentagona na področju koncentracije prebivalstva, gospodarskih (industrijskih) kapacitet, transportnih vozlišč in lokacije sedežev velikih mednarodnih zasebnih podjetij, najbolj pomembno evropsko razvojno območje in da ima upravičeno status edine večje cone globalne gospodarske integracije;
- je po drugih spremenljivkah – turistične kapacitete, univerze in prisotnost odločevalskih funkcij mest v javnem sektorju – prisotna veliko bolj enakomerna razporejenost dejavnosti v evropskem prostoru;
- je za AO značilna močna »razsrediščenost« prostora s tem, ko se njegova največja metropolitanska središča (Milano, Rim, München, Dunaj, Praga in Budimpešta), ki so obenem največja transportna vozlišča in industrijska središča evropskega pomena ter lokacije pomembnih nacionalnih in mednarodnih podjetij nahajajo na obrobju AO;
- se Ljubljana kot center AO pojavlja – v primerjavi z večjimi metropolitanskimi centri AO – v bolj enakovredni vlogi le na področju zagotavljanja visokošolskega znanja in na področju izvajanja odločevalskih funkcij mest v javnem sektorju.

6.2.3. ESPON 1.1.3 – Razširitev Evropske unije in njena policentrična prostorska struktura²⁴

Temeljni cilji projekta so:

- Sklicevati se na tri glavne cilje ESDP, ki se nanašajo na uravnotežen in trajnostni prostorski razvoj: na gospodarsko in socialno kohezijo, na varstvo naravnih virov in kulturne dediščine in na bolj uravnoteženo konkurenčnost evropskega teritorija.
- Prispevati k identifikaciji obstoječe prostorske strukture razširjenega teritorija EU, še posebej stopnje različnosti fizičnega in funkcionalnega policentrizma na različnih geografskih ravneh ter pridobiti konkretne in uporabne informacije o učinkih prostorsko relevantnih razvojnih trendov na EU in njihovih vzrokih.
- Prispevati k opredeljevanju konceptov in ustreznih teritorialnih kazalnikov, tipologij in instrumentov kot tudi novih metodologij za razumevanje teritorialnih informacij povezanih s policentrizmom, razpoznati območja (zaželeno pod ravni NUTS 2), ki so najbolj negativno ali pozitivno prizadeta z identificiranimi trendi na dostopnosti, policentričnega razvoja, okolja itd.
- Oblikovati možne usmeritve za razvojne politike ob upoštevanju različnosti širšega evropskega prostora in ob razumevanju institucionalnih, instrumentalnih in proceduralnih vidikov.
- Preučiti razvojne trende držav, ki mejijo na razširjeno EU in ki lahko imajo neposredne učinke na teritorialni razvoj EU.

Glavni izziv razvoja policentrizma v EU je, po njihovem mnenju, krepitev razvoja glavnih urbanih regij in Transnacionalnih integracijskih regij (Transnational Regions of Integration) izven območja Pentagona tako da lahko postanejo zmožne tekmovali z »evropskim osrednjim območjem«. Osrednje urbane regije v Območju razširitve (EU10) so šibkejše od njihovih konkurentov v območju EU15. Stopnja integracije

²⁴ http://www.espon.eu/mmnp/online/website/content/projects/259/650/index_EN.html



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

osrednjih urbanih območij v okviru transnacionalnih regij EU10 je nižja kot v transnacionalnih regijah v okviru EU15. Čeprav policentrična politika mora pokriti celoten teritorij EU, bistveno močnejši poudarek mora biti dan EU10. Problemi urbanih regij so po svojem značaju različni v EU10 kot pa v EU15. Transportna infrastruktura, ki je nujna za izvajanje mreženja med urbanih središči je v EU10 slabše razvita.

Na območju EU10 obstaja le nekaj potencialnih pospeševalnih središč ali potencialnih MEGA, ki bi lahko bili konkurenčni Pentagonu: Varšava, Budimpešta, Praga in Bratislava.

Upošteva aktualne trende in potencialne vplive novih vseevropskih transportnih omrežij so avtorji projekta opredelili naslednje prostorske entitete (transnacionalne regije in transnacionalna urbana omrežja) v EU10, ki bi lahko tekmovala s Pentagonom:

- Potencialna transnacionalna regija, ki jo tvorijo tri majhne baltske države, ki vključuje potencialno transnacionalno urbano omrežje, ki ga tvorijo Tallinn, Tartu, Riga, Daugavpils, Vilnius in Kaunas. Pomembno je sodelovanje in mreženje s Kaliningradom in St. Petersburgom v Rusiji.
- »Trikotnik Centralne Evrope« s potencialno visoko stopnjo integracije, ki zaobsega območja od Varšave proti vzhodu; Poznan in morda Berlin proti zahodu; Krakow, Dresden, Prago, Bratislavo, Dunaj in Budimpešto na jugu. Ta transnacionalna regija mora okrepiti svoje odnose s Pentagonom, širšim Baltskim območjem, Poljsko in Balkanskim območjem.
- Potencialna transnacionalna regija, ki vsebuje »Trikotnik« kot tudi sosednje države in regije: morebiti preostanek Austrije, Češko Republiko, Slovaško, Poljsko in Slovenijo.
- Potencialna transnacionalna regija območja »CADES«. Dočim se zdi, da obstaja veliki potencial v EU10 za spodbujanje policentričnosti v obliki transnacionalne regije, ki bi tekmovala s Pentagonom, ostaja vprašanje v kolikšni meri je EU10 danes policentrično območje.

V projektu so, upošteva različne kazalnike, opredelili tudi štiri tipe skupnosti za katere lahko predstavlja širitev velikanski pritisk za reorganizacijo njihove urbane strukture na način, ki bi preprečil razvoj urvanoteženega policentričnega prostorskega tkiva v ESPON prostoru. Te skupnosti so imenovali: »robne« (fringe), »pojemaajoče« (shrinking), »podeželske« (rustic) in skupnosti »pasu rje« (rustbelt).

Za MOL in Slovenijo je zanimiva predvsem kategorija »podeželskih« skupnosti. »Podeželske skupnosti« so regije s prevladujočim primarnim sektorjem gospodarstva, z nizkimi dohodkovnimi ravni in nizko stopnjo strukturne transformacije v zadnjem obdobju, ki sedaj krepijo dejavnosti v sekundarnem in terciarnem sektorju gospodarstva. Pričakovati je, da bodo te regije v bližnji prihodnosti izkazovale nižje stopnje gospodarske rasti od ostalih regij v katerih prevladuje kmetijski sektor. Predpostavljajo, da počasna stopnja transformacije od kmetijskega gospodarstva odseva dejstvo, da industrijske in storitvene dejavnosti v predpristopnem obdobju, - ko mednarodna tekmovalnost ni bila tako izrazita kot je sedaj po razširitvi EU -, niso razpoznale teh regij kot privlačnih gospodarskih lokacij (glej karto 35).



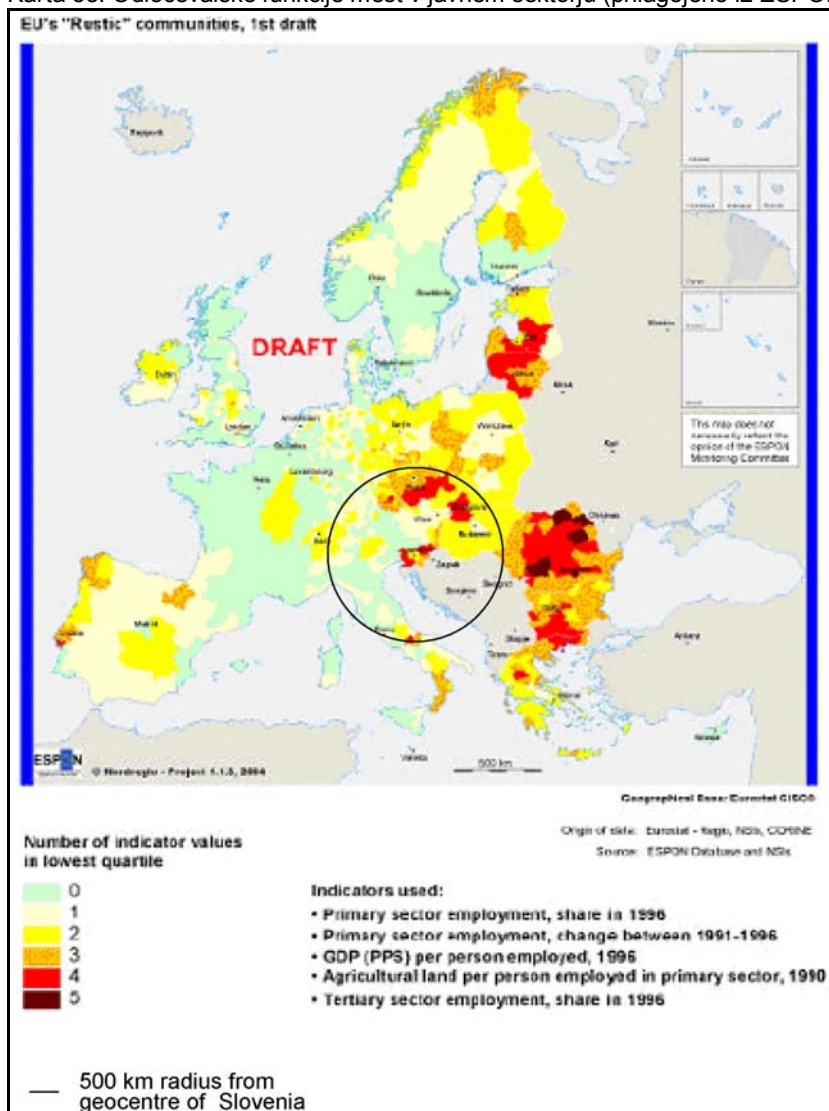
Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Iz karte 35 je razvidno, da so »podeželske« skupnosti v največjem teritorialnem obsegu locirane v Romuniji in Bolgariji ter Baltskih državah. Znotraj AO se te skupnosti v najbolj izraziti obliki pojavljajo v Sloveniji, na Češkem in Slovaškem ter Bavarskem.

6.2.4. Komentar

Od vseh prikazanih skupnosti so za MOL in Slovenijo najbolj problematične »podeželske skupnosti«. Sorazmerno obsežna prisotnost teh skupnosti v AO, in še posebej v njegovem osrednjem (Slovenija) in vzhodnem delu (Češka, Slovaška in Madžarska), ki se ne prekriva z območjem Pentagona, poslabšuje položaj MOL-a in njegovega širšega gravitacijskega območja kot območja transnacionalnega sodelovanja in/ali evroregije oz. globalne integracijske cone znotraj EU.

Karta 35: Odločevalske funkcije mest v javnem sektorju (prilagojeno iz ESPON 1.1.3 projekta)





6.2.5. ESPON 2.4.2 – Integralna analiza transnacionalnih in nacionalnih teritorijev zasnovana na rezultatih ESPON-ovih projektov²⁵

Temeljni cilji projekta so:

- Na makro ravni, s pomočjo križne analize rezultatov izbranih ESPON-ovih projektov, analizirati glavne prostorske probleme in priložnosti v okviru ESPON območja s poglobljanjem rezultatov analiz, ki so jo opravili ESPON-ovi projekti in med njimi še posebej projekt ESPON 3.1.
- Na mezo ravni analizirati evropski teritorij z namenom identifikacije transnacionalnih prostorskih vzorcev, ki izkazujejo visok potencial za doseg dodanih vrednosti s pomočjo izvajanja teritorialnega sodelovanja.
- Na mikro ravni je projekt predvidel podobno integralno analizo za vsak nacionalni teritorij posebej.
- Priporočila projekta naj bi prispevala h globljemu razumevanju različnih opcij evropskih razvojnih politik in k lažjemu prilagajanju evropskih razvojnih prioritet različnim teritorijem na mezo in mikro ravni.

Na makro ravni je bilo opredeljeno osem tematskih področij v okviru regionalne klasifikacije Evrope (gospodarstvo, izvajanje Lizbonske strategije, trg delovne sile, demografija, narava, naravne in tehnološke nesreče in dostopnost) s pomočjo kombinacije empiričnih analiz (multivariantnih statističnih analiz) in ekspertnih mnenj. Rezultati faktorskih analiz so pokazali, da predstavlja dostopnost najbolj pomemben faktor od 30 uporabljenih kazalnikov, kateremu po pomembnosti sledijo faktorji kot so naravne nesreče, gospodarska rast ali trg delovne sile. Specifična pomembnost z dostopnostjo povezanih vidikov je bila potrjena tudi na mezo in mikro ravni. Ugodna dostopnost do pomembne transportne infrastrukture ustvarja prednosti iz gospodarskega, političnega, geografskega in izobraževalnega vidika.

Nobena od FUAs ali MEGAs vzhodno od Pentagon območja nima gospodarskih odločevalskih funkcij kontinentalnega pomena.

Regije z omejenimi naravnimi danostmi in visokim nevarnostnim potencialom so gospodarsko najmočnejše regije.

Poleg tega je projekt oblikoval predloge območij novih Evropskih globalnih integracijskih con (EGIC). Pri oblikovanju območij novih EGIC je upošteval naslednje kriterije in sicer, da predlagano območje EGIC-a:

- Vključuje vsaj en MEGA, ki vsebuje celoten sklop funkcij opredeljenih v projektu ESPON 1.1.1 in to najmanj na nacionalni ali kontinentalni ravni.
- Izkazuje visoko stopnjo notranje povezanosti in homogenosti opredeljeno s transportnimi in trgovinskimi tokovi opredeljenimi v projektu ESPON 1.2.1.
- Izkazuje visoko stopnjo poslovne povezanosti med centri kot kazalnik notranje integracije opredeljen s potovalnim časom z letalom ali vlakom v obsegu manj kot ene potovalne ure. Tudi ta kazalnik je bil povzet iz projekta ESPON 1.2.1.

²⁵ http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/243/388/index_EN.html.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

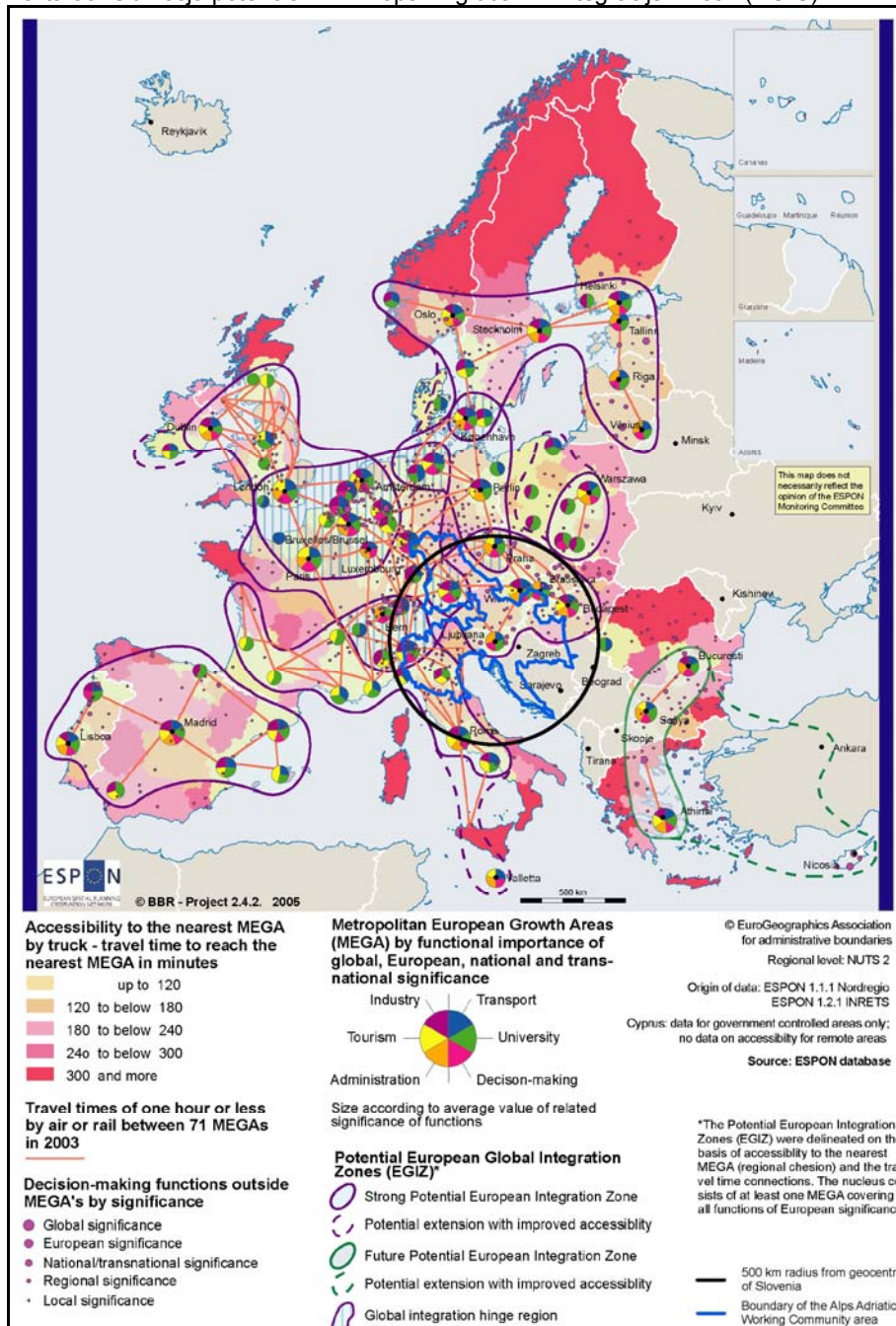
Projekt ESPON 2.4.2 je predlagal devetih novih EGIC (glej karto 36):

- Centralno Evropsko cono: odnosi med centri, ki so zasnovani enourni dostopnosti med MEGAs izrazito izrisujejo Pentagon območje, ki ga tvorijo London, Hamburg, München, Milano in Pariz. To območje je tesno medsebojno povezano vsebuje sedem MEGAs najvišjih ravni (poleg omenjenih še Amsterdam in Brussels).
- Severno-zahodno cono: cona temelji na dostopnosti in časih potovanj usmerjenih proti Londonu kot največjemu MEGA tega območja. Razširja se od Dublina do Amsterdama, Ruhr območja in Pariza.
- Južni pas: cona temelji na potovalnih časih med MEGAs in ostalih notranjih regionalnih pogojih dostopnosti med MEGAs. Razteza se od Nantesa, Züricha, Marseilla and Rima. Rim predstavlja funkcionalno središče omenjene cone dočim pa predstavlja Milano osrednje vozlišče za povezave z ostalimi MEGAs v območju.
- Donavsko cono: cono obkrožajo München, Praga, Budimpešta in Ljubljana. Dunaj predstavlja središče omenjene cone.
- Vzhodno centralno cono: cona pokriva območje med Kobenhavn/Malmö-em, Berlinom, Prago in Bremnom. Zaradi slabše povezanosti proti vzhodu je omenjena cona pretežno zahodno usmerjena.
- Južno Skandinavsko – Baltska cona: diagonala med Kobenhavnom, Stockholmom in Helsinkih opredeljuje omenjeno cono z dodatnimi vogalniki v Oslo/Bergenu in Vilniusu.
- Iberska cona: cona vključuje območje med Barcelono, Sevillo, Lisboa and Bilbao s središčem v Madridu.
- Poljska cona: trenutno precej izolirana in omejena v svojem obsegu cona pokriva majhen del poljskega centralnega območja z Varšavo in Katowicami.
- Vzhodna cona (potencialna): ta cona zaenkrat še ni ustrezno notranje povezana, toda z Atenami kot funkcijko polno razvitim MEGA obstaja potencial za razvoj EGIC-a, ki bi vključeval še Sofijo in Bukarešto.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Karta 36: Območja potencialnih Evropskih globalnih integracijskih con (EGIC)





6.2.6. Komentar

Predlagana tim. Donavska cona z Münchenom, Prago, Budimpešto, Ljubljano in Dunajem kot središčem območja skoraj v celoti zapolnjuje zgornjo polovico AO v kateri razen Trsta ni večjih italijanskih urbanih središč.

Donavska cona ima nedvomno veliki razvojni potencial znotraj EU, ki temelji na gospodarski odličnosti Münchena, zgodovinski kulturnopolitični centralnosti Dunaja, razvojnih potencialih Budimpešte ter razvojnih potencialih slovanskih mest Prage, Bratislave in Ljubljane. V njej lahko odigra Ljubljana zelo pomembno vozliščno vlogo predvsem v smeri povezovanja cone proti imenovanemu »Južnemu Pasu«, Balkanskim državam in svetu (preko kopskega pristanišča).

6.3. Analiza prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti položaja in pomena Mestne občine Ljubljana v ožjem evropskem kontekstu

6.3.1. SWOT analiza Mestne občine Ljubljana v okviru analitičnega območja (AO)

V spodnji preglednici 7 predstavljamo rezultate SWOT analize Slovenije v okviru analitičnega območja (AO).

Preglednica 7: SWOT analiza MOL v okviru analitičnega območja (AO)

Prednosti	Slabosti
Institucionalno-organizacijski vidiki Ljubljana je državna prestolnica Slovenije, ki ji je kot polnopravni državi članici EU omogočeno neposredno zastopanje lastnih interesov in interesov območja transnacionalnega sodelovanja v Bruslju. Status »Cilja 1«, kar Sloveniji omogoča sofinanciranje razvojnih aktivnosti tudi v programskem obdobju 2007-2013. Pridobljena znanja in izkušnje ustreznih državnih, lokalnih in izvajalskih institucij ter posameznikov na področju teritorialnega sodelovanja Ljubljane in Slovenije.	Institucionalno-organizacijski vidiki Ljubljana je prestolnica ene od najmanjših držav članic EU. Pomanjkanje strateških predstav, strateških nacionalnih interesov in usmeritev Slovenije in MOL za sodelovanje v programih teritorialnega (čezmejnega, transnacionalnega in medregionalnega) sodelovanja. Pomanjkanje trdne in učinkovite organizacijske povezanosti MOL-a z vsemi dejavniki, ki nastopajo na področju teritorialnega sodelovanja Slovenije. Neobstoj regionalne ravni lokalne samouprave (pokrajine) preko katere bi se MOL vključil v izvajanje aktivnosti teritorialnega sodelovanja.
Vsebinski vidiki <u>Geostrateški položaj</u> Ugodna geostrateška lega Ljubljane v kateri se udejanja vozliščni položaj Slovenije (križanje V. in X. vseevropskega koridorja), povezovanje Jadrana, Alp in Panonske nižine ter obstoj razvitih gospodarskih, političnih in kulturnih vezi	Vsebinski vidiki <u>Stopnja brezposelnosti</u> Ljubljana kot državna prestolnica Slovenije, ki se - kar zadeva dolgoročno brezposelnost - nahaja v eni od najslabših situacij znotraj AO. <u>Dostopnost po železnici</u> Ljubljana kot državna prestolnica Slovenije, ki



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

z državami JV Evrope. <u>Stopnja splošne razvitosti</u> Ljubljana kot državna prestolnica Slovenije, ki sodi v povprečje AO. <u>Stopnja zaposlenosti</u> Ljubljana kot državna prestolnica Slovenije, ki kar zadeva stopnjo zaposlenosti v manjši meri zaostaja za najbolj razvitimi dela AO. <u>Dostopnost po cestah</u> Ljubljana kot državna prestolnica Slovenije, ki se je po tem kazalniku uvrstila v zgornjo polovico držav, kar je posledica predvsem intenzivne izgradnje avtocestnega omrežja v Sloveniji. <u>Dostopnost po zraku</u> Ljubljana kot državna prestolnica Slovenije, ki z aerodromom Ljubljana odločilno prispeva k primerni dostopnosti do centralnih območij EU. <u>Evropski poli rasti</u> Najbližje Ljubljani, se v praktično enaki zračni razdalji, nahajata dve metropolitanski mesti enake kategorije (München, Dunaj), od katerih je München gradnik Pentagona, Dunaj pa potencialno središče nove globalne integracijske cone Evrope.	se je po tem kazalniku uvrstila v spodnjo polovico držav, kar je posledica predvsem neustreznega in prepočasnega vzdrževanja obstoječega in izgradnje železniškega omrežja v Sloveniji. <u>Evropski poli rasti</u> Ljubljana kot središče AO se v AO pojavlja kot edino središče najnižje kategorije 4 MEGAs. Neposredno ob Ljubljani, kot centru AO, se nahaja po številu prebivalstva več kot trikrat večji Zagreb. Ljubljana se kot center AO pojavlja – v primerjavi z večjimi metropolitanskimi centri AO – v bolj enakovredni vlogi le na področju zagotavljanja visokošolskega znanja in na področju izvajanja odločevalskih funkcij mest v javnem sektorju. <u>Slovenija na spoznavnih zemljevidih</u> Ljubljana kot državna prestolnica Slovenije zaenkrat na vremenskih kartah – kot ene vrste spoznavnih – zemljevidih Evrope ni predstavljena in spoznana na način kot si ga MOL, slovenska država in širša javnost morda želi oz. predstavlja.
Priložnosti Institucionalno-organizacijski vidiki Preko izvajanja teritorialnega sodelovanja Ljubljana okrepi položaj v Evropi in postane prostor kjer se srečuje svet. Razviti strokovne, organizacijske in upravljalne sposobnosti za prepoznavanje pomembnosti teritorialnega sodelovanja v razvoju Ljubljane. Zagotoviti večji delež sredstev za teritorialno sodelovanje in postati enakovreden partner v programih. Določiti strateške interese, ki jih bo Ljubljana uveljavljala v novih programih teritorialnega sodelovanja z vidika upravljanja in izvajanja prednostnih nalog. Uskladiti strateške nacionalne interese Slovenije in Ljubljane na področju teritorialnega sodelovanja s cilji in usmeritvami temeljnih strateških dokumentov države, državnega in regionalnih razvojnih programov. Vsebinski vidiki <u>Ustvarjanje znanstvenih in tehnoloških omrežij (+ izobraževanje + MSP)</u> Vzpostavljanje in povezovanje R&R in inovacijskih omrežij v Ljubljani s podobnimi omrežji mest v okviru AO in širše. <u>Okolje, gospodarjenje z vodami, naravna dediščina, naravne nesreče</u> Povezovanje Ljubljane z drugimi mesti v Sloveniji in EU na področju vzpostavitve skupne baze znanja in informacij ter izvedbe	Nevarnosti Institucionalno-organizacijski vidiki Prizadevanja sosednjih mest, regij in držav (na primer Trst v Italiji), da prevzamejo vlogo organov upravljanja v okviru posameznih vej teritorialnega sodelovanja. Vsebinski vidiki <u>Ustvarjanje znanstvenih in tehnoloških omrežij (+ izobraževanje + MSP)</u> Premajhna državna institucionalna in finančna podpora. <u>Okolje, gospodarjenje z vodami, naravna dediščina, naravne nesreče</u> Povečanje ogroženosti zaradi zaostrovanja podnebnih sprememb v obliki večjega obsega sprožanja poplav, višjih temperatur ozračja, suš in negativni vplivi na izvajanje posameznih



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

pilotnih projektov na temo varovanja obsega in kakovosti površinskih in podzemnih voda ter varstva naravne dinamike voda (razvoj poselitve, varstvo narave, obvladovanje naravnih nesreč itd.).

Izboljšanje dostopnosti: transport in IKT

Z izgradnjo sodobne prometne infrastrukture (hitra železnica) ter novega prometno logističnega terminala na poteku 5. in 10. vseevropskega koridorja, krepi prometno vozliščnost Ljubljane.

Trajnostni urbani razvoj

Razvoj Ljubljane kot varnega, socialno pravičnega, vitalnega, zdravega in urejenega mesta.

Zagotavljanje visoke kvalitete bivalnega okolja Ljubljane z vključevanjem kulturne dediščine v urejanje, preno in oživljanje mesta in drugih naselij v okviru MOL.

Zagotavljanje kvalitete bivalnega okolja Ljubljane z ustrezno in racionalno infrastrukturno opremljenostjo, z razvito mrežo gospodarskih in storitvenih dejavnosti ter dostopnostjo do družbene javne infrastrukture.

Evropski poli rasti

Oblikovanjem vseslovenskega gospodarskega razvojnega pola s središčem v Ljubljani pridobiti novo pomembnejšo vlogo v evropskem in nacionalnem okviru.

Ljubljana naj bi s svojim razvojnimi vzorcem, kulturno identiteto in angažiranim delovanjem v skupnosti evropskih in globalnih mest postala v svetu prepoznavno in ugledno mesto ter prostor, kjer se bo srečeval svet.

Krepitev mestropolitanske vloge Ljubljane z učinkovitim mreženjem z ostalimi pomembnimi slovenskimi regionalnimi središči s katerim se vzpostavijo ugodni pogoji za alokacijo pomembnih mednarodnih (gospodarskih) subjektov in zmanjšajo negativne razvojne vplive iz (konkurenčnih) sosednjih tujih mest.

Z izgradnjo učinkovite gospodarske javne infrastrukture ter njeno premišljeno prostorsko vmeščenost in organizacijsko uspešnost se bo utrdil vozliščni položaj Ljubljane v odnosu do sosednjih mest in regij in širšega dela Evrope.

Narodne manjšine

Teritorialno sodelovanje Ljubljane s sosednjimi mesti in regijami bi moralo biti usmerjeno v pritegnitev slovenskih manjšin, tj. v reintegracijo slovenskega kulturnega prostora, kar ima za Slovenijo tudi gospodarski, kulturni, zgodovinski in politični pomen.

gospodarskih dejavnosti.

Postopno izginjanje značilnih ekosistemov, habitatov in biotopov s posledičnim zmanjševanjem biodiverzitete.

Izboljšanje dostopnosti: transport in IKT

Prepočasno zaključevanje programa izgradnje avtocestnega omrežja.

Odlaganje pri začetku uresničevanja posodabljanja železniškega omrežja in izgradnje prog hitre železnice.

Prepočasno uvajanje sodobne IKT v upravljanje mobilnosti in vodenje vseh vrst prometa.

Trajnostni urbani razvoj

Pritiski na prostor, ki negativno vplivajo na stanje okolja, so najmočnejši na obrobju Ljubljane.

Selitev gospodarskih in storitvenih dejavnosti v predmestja povzroča razvrednotenje mestnega središča Ljubljane, zmanjšuje njegove funkcije in kvaliteto bivanja.

Staranje prebivalstva

Kar zadeva stopnjo starostne odvisnosti se bo v obdobju do l. 2025 situacija najbolj izrazito poslabšala poleg severovzhodnega dela Italije v Sloveniji.

Strateški, upravljalški in organizacijski vidiki

Pomanjkanje strateških predstav o tem kakšne so prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti vključevanja Ljubljane v obstoječa in prihodnja območja teritorialnega (medregionalnega in transnacionalnega) sodelovanja.

Pomanjkanje strateških interesov o tem kako v razmerah pospešenih globalizacijskih in evropskih integracijskih procesov, po eni strani, ohranjati ter razvijati gospodarsko, socialno, etnično in kulturno samobitnost Ljubljane, po drugi strani pa širiti njen ustvarjalni vpliv v multikulturni prostor Evrope in sveta.

Pomanjkanje trdne in učinkovite organizacijske povezanosti Ljubljane z vsemi dejavniki, ki nastopajo na področju teritorialnega sodelovanja Slovenije.

Vedno bolj se krepí strateški vpliv mejnih regij Italije in Avstrije – avtonomne pokrajine Furlanije-Juljske krajine (Trst) ter dežele Koroške (Celovec) in Štajerske (Graz) –, ki se nahajajo v različnih fazah uresničevanja pobud po oblikovanju evroregij, ki bi zajele njim všečen del slovenskega teritorija, ki krepí gravitacijsko moč njihovih regionalnih središč. Predlagana območja evroregij praviloma ne vključujejo Ljubljane.



6.3.2. Prikaz (ne)skladnosti interesov med Ljubljano kot državno prestolnico Slovenije in EU

V Ljubljani se križata V. in X. vseevropski prometni koridor, ki udejanjata dve pomembni razvojni osi EU. V. vseevropski prometni koridor vzpostavlja južnoevropsko razvojno os (pogostokrat imenovano Sunbelt), ki povezuje države od Španije do Ukrajine. X. vseevropski prometni koridor vzpostavlja eno od pomembnih razvojnih osi v smeri sever-jug, ki povezuje države od Nemčije in Avstrije do Grčije in Turčije. Z njima EU priteguje nase gospodarske trge in širi kulturni ter politični vpliv na države, ki so že članice oz. se nahajajo na različnih stopnjah vključevanja v EU.

Na V. prometnem koridorju se kot najpomembnejša urbana središča in prometna vozlišča pojavljajo milijonska mesta Barcelona, Milano, Zagreb, Budimpešta in Kijev.

Na X. prometnem koridorju se kot najpomembnejša urbana središča in prometna vozlišča pojavljajo milijonske metropole Munchen, Dunaj, Zagreb, Beograd, Atene, Istanbul.

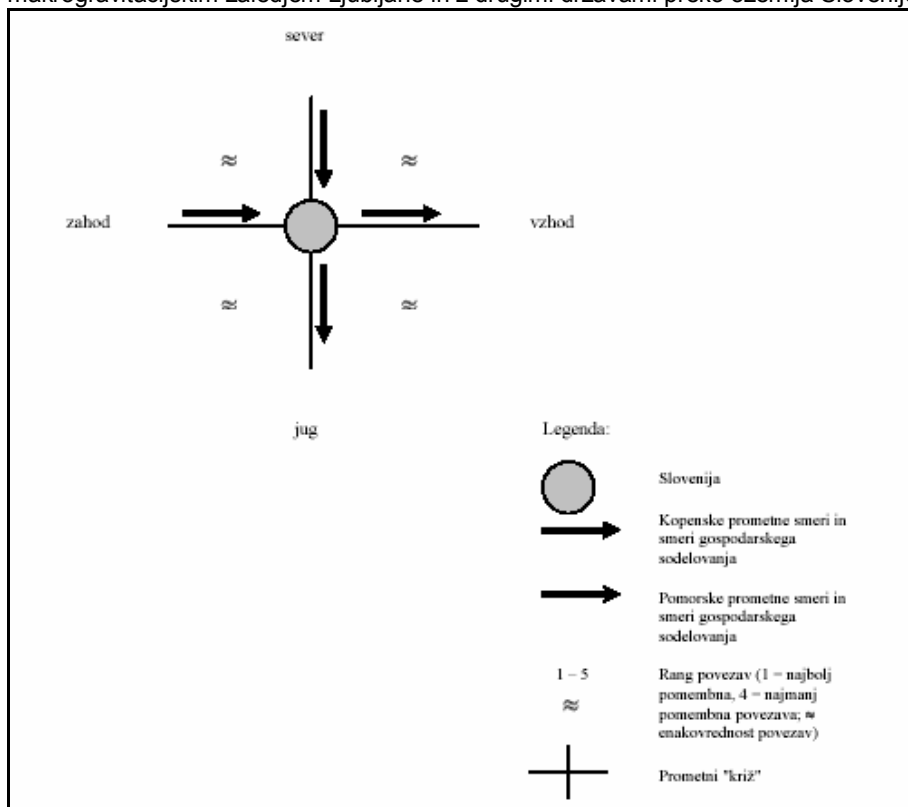
Na najpomembnejšem križišču obeh prometnih koridorjev se nahaja Ljubljana kot srednje veliko evropsko mesto z manj kot pol milijona prebivalcev (kategorija 4 MEGAs). Zaradi sorazmerne majhnosti Ljubljane in njenega makroregionalnega (Slovenija) ter mikroregionalnega zaledja (LUR) jo EU kljub dejanskemu in potencialnemu vozliščnemu položaju zaznava predvsem kot prehodno območje, preko katerega želi čim bolj neposredno, hitro ter transportno učinkovito doseči večje in pomembnejše urbane centre ter njihove gospodarske trge.

Za EU se Ljubljana in Slovenija kot njeno makrogravitacijsko zaledje pojavlja zaenkrat kot "problemsko območje" predvsem v povezavi z razvojnimi usmeritvami in aktivnostmi, ki potekajo v smeri izboljševanja pretočnosti evropskega prometnega omrežja ter izgradnje manjkajočih in posodabljanja obstoječih odsekov evropskih prometnih koridorjev z namenom doseganja največjih možnih dinamičnih integracijskih učinkov. Ogradje evropskega prometnega omrežja tvori danes omrežje avtocest, v prihodnje pa bo to vlogo vse bolj prevzemalo železniško omrežje za visoke hitrosti.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Shema 1: Prioritetne prometne smeri in smeri gospodarskega sodelovanja EU s Slovenijo kot makrogravitacijskim zaledjem Ljubljane in z drugimi državami preko ozemlja Slovenije



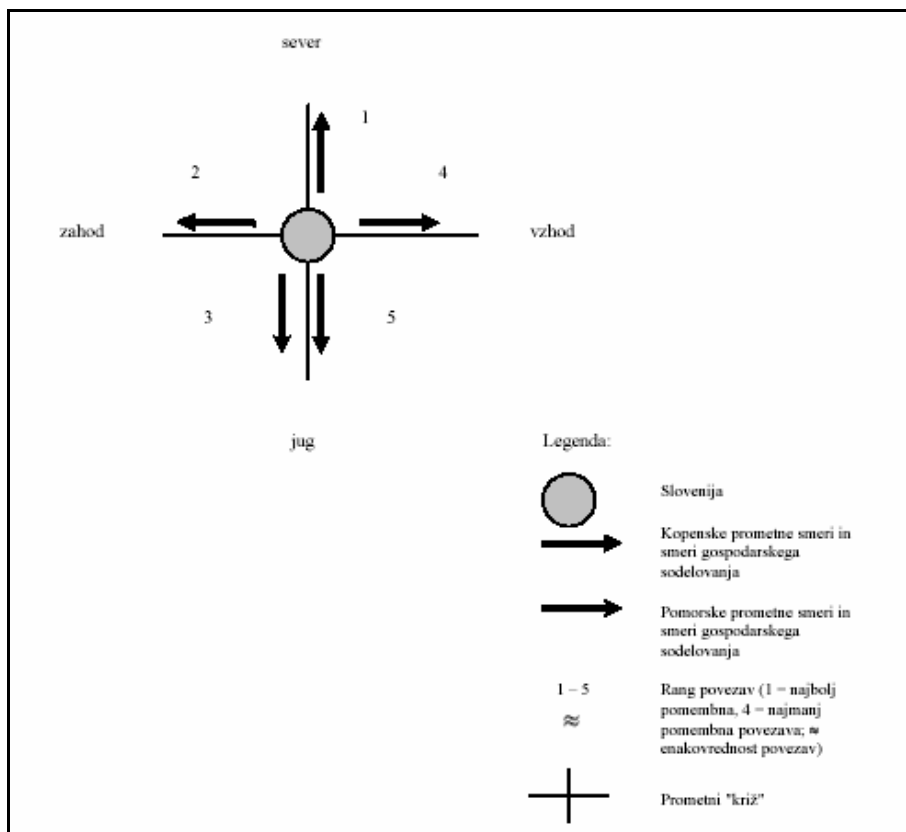
Pomen prehodnosti ozemlja Slovenije kot makrogravitacijskega zaledja Ljubljane za EU potrjujejo različni razvojni dokumenti EU (Evropska prometna politika do 2010: čas odločitev)²⁶, v katerih so vse prometne smeri, ki se ujemajo s smermi gospodarskega sodelovanja EU s Slovenijo in z drugimi državami preko ozemlja Slovenije, enakovredne (glej shemo 1). Za EU je izboljšanje prometne povezanosti osrednjega razvojnega jedra EU (območje Modre banane oz. Pentagona) z novimi vzhodnoevropskimi članicami EU in njihovimi prestolnicami enako pomembno kot širitev in poglobljanje gospodarskega ter drugega sodelovanja z državami jugovzhodne Evrope, ki se, razen Hrvaške, še ne nahajajo v čakalnici za vstop v EU. V nasprotju s tem prioritete prometne smeri povezovanja Slovenije z EU niso povsem enake prej opisanim prioriteten smerem povezovanja EU. Najpomembnejša je "severna" smer proti Avstriji in Nemčiji, ki sta za Slovenijo prednostna gospodarska trga. Obenem je za Slovenijo zelo pomembno postopno premikanje razvojnih žarišč iz zahodnega v osrednji del EU, ki ga zaseda Nemčija z vse bolj središčno vlogo Berlina kot potencialne prihodnje evropske prestolnice oz. globalnega mesta. Druga najpomembnejša je "zahodna" smer proti Italiji, ki prav tako predstavlja zelo pomembno gospodarsko partnerico Slovenije. Prometni smeri proti "vzhodu" in proti "jugu" sta zaenkrat manj pomembni, vendar dolgoročno obetavni.

Shema 2: Prioritetne prometne smeri in smeri gospodarskega sodelovanja Slovenije z EU

²⁶ glej: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf,
http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2004/l_167/l_16720040430en00010038.pdf.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana



V zvezi s pomenom, ki ga EU namenja omrežju železnic za visoke hitrosti, moramo na tej ravni opozoriti, da je v domači strokovni javnosti predvsem zaradi negativnih okoljskih, prostorskih in finančnih razlogov zaslediti kar nekaj odpora do možnosti izgradnje hitre železnice v Sloveniji s postajo v Ljubljani in morda v še kakšnem slovenskem mestu (Maribor). Kljub delni upravičenosti protiargumentov menimo, da gre za infrastrukturo, ki bo v prihodnje odločilno vplivala na kakovost prometne povezanosti Ljubljane in Slovenije kot njenega makrogravitacijskega zaledja z Evropo ter s tem na možnosti njenega bodočega gospodarskega in družbenega razvoja. EU vzpostavlja integrirano vseevropsko prometno omrežje, katerega ogrodje sestavlja prav železniško omrežje za visoke hitrosti. Izoliranje od tovrstnih prometnih in razvojnih povezav bi zelo negativno vplivalo na bodoči gospodarski ter družbeni razvoj Ljubljane in Slovenije. Na prostorsko-prometni in gospodarski ravni bi bila odklonitev navezave na železniško omrežje visokih hitrosti primerljiva, na politični in družbeni ravni, z nevstopom Slovenije v EU. Argumenti, da lahko navezavo na obravnavano železniško omrežje nadomestijo letalske povezave z letališča Ljubljana ne vzdržijo. Ljubljana bi s postajo hitre železnice postala primerljiva in neposredno povezana z mnogo pomembnejšimi evropskimi metropolitanskimi in urbanimi regijami, kar bi Ljubljani in Sloveniji nedvomno prineslo vrsto novih razvojnih impulzov.



6.3.3. Prikaz (ne)skladnosti interesov med Ljubljano kot državno prestolnico Slovenije in sosednjimi državami in njihovimi regijami

V nasprotju z EU sosednje države (Italija, Avstrija, Madžarska in Hrvaška) in regije, ki mejijo s Slovenijo, našo državo, Ljubljano kot njeno prestolnico ter druga slovenska mesta zaznavajo ne samo kot prehodno območje, preko katerega se želijo učinkovito prometno in razvojno povezati s tujimi urbanimi centri ter njihovimi gospodarskimi trgi, temveč tudi kot ciljno območje, preko katerega želijo razširiti gravitacijski (gospodarski, prometni, politični, kulturni) vpliv pomembnih obmejnih urbanih centrov (Trst, Gorica, Videm, Beljak, Celovec, Gradec, Zagreb, Karlovac, Reka). V nadaljevanju v sintetični obliki izpostavljamo nekatere realne razvojne cilje in usmeritve sosednjih držav, ki so pogosto podprti tudi z razvojnimi cilji in usmeritvami EU in so relevantne za Ljubljano.

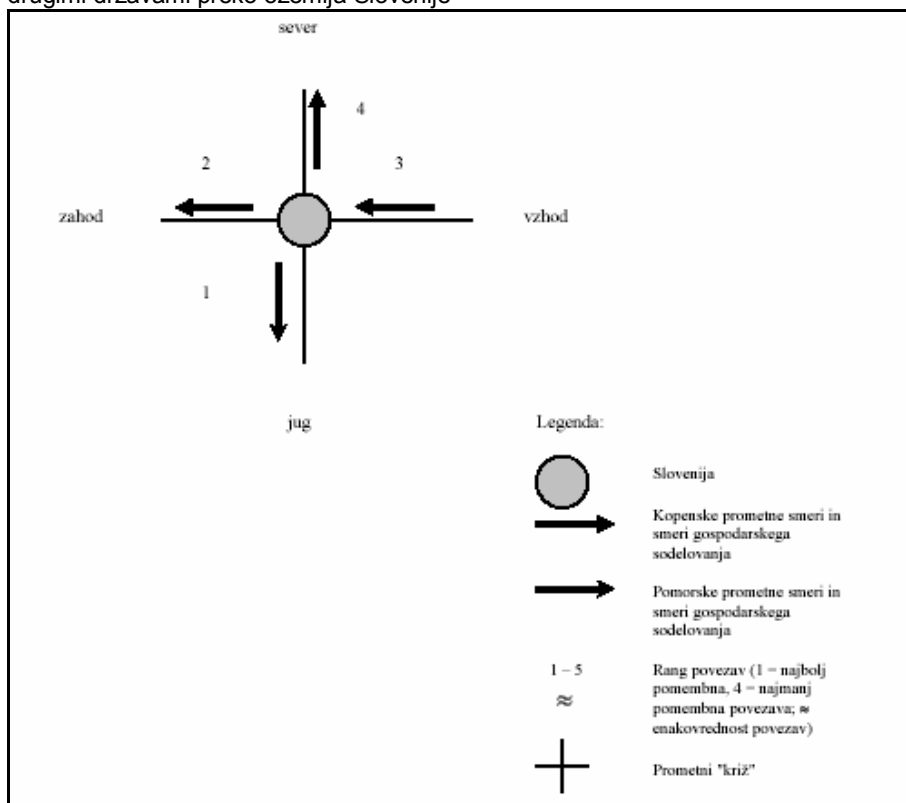


Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Razvojni cilji in usmeritve Madžarske in njenih obmejnih mest

Spodbujanje celovitega razvoja zahodnih madžarskih urbanih centrov, od katerih je za Slovenijo delno relevanten vpliv Kormenda in Zalaegerszega. Poleg tega je strateški interes, da ostane koprsko pristanišče poleg prednostnega reškega (močni zgodovinski razlogi) pomembno pomorsko okno Madžarske v svet. Tudi za Madžarsko je, podobno kot za Avstrijo, prioriteta pomorska prometna smer (Luka Koper). Tej sledi »zahodna« geostrateška (smer prometnega povezovanja in gospodarskega sodelovanja - v nadaljevanju smer) proti Italiji, ki pa je, za razliko od Avstrije, v manjši meri ciljno naravnana na slovensko gospodarsko ozemlje. "Severna" smer je od vseh najmanj pomembna, saj se Madžarska v tej smeri povezuje s prometnimi povezavami po lastnem ozemlju (glej shemo 3).

Shema 3: Prioritetne prometne smeri in smeri gospodarskega sodelovanja Madžarske s Slovenijo in z drugimi državami preko ozemlja Slovenije



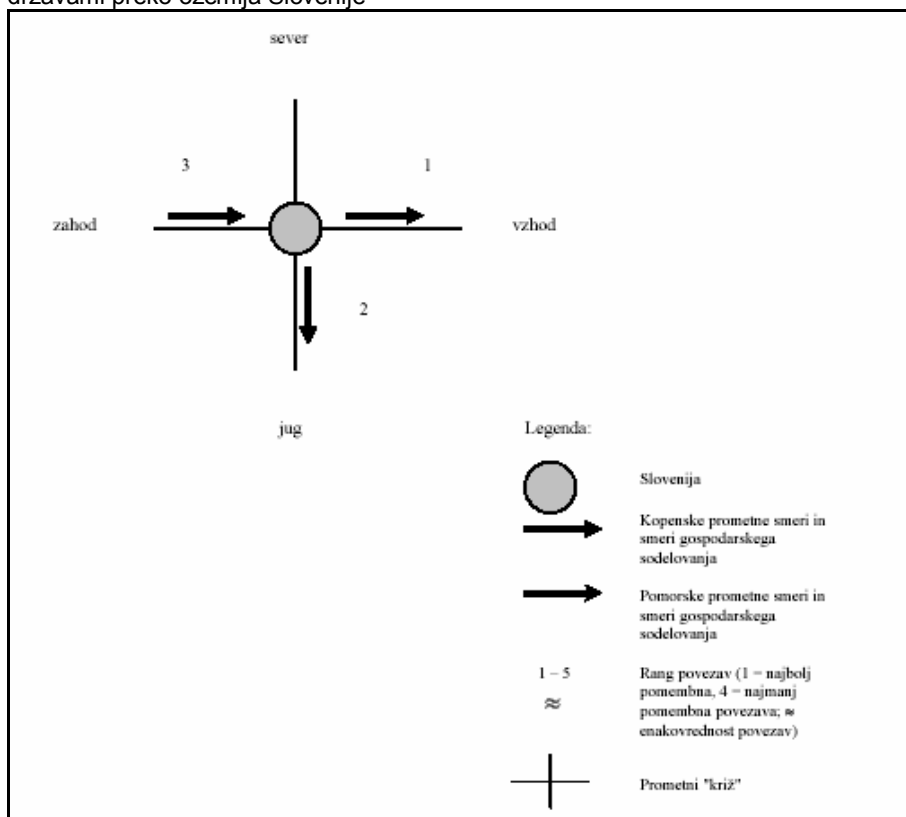


Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Razvojni cilji in usmeritve Italije in njenih obmejnih mest

Spodbujanje celovitega razvoja Trsta, Gorice in Vidma, ki naj bi s svojim gravitacijskim vplivom segli čim globlje na slovensko ozemlje ter nase navezali pretežni del zahodnega slovenskega razvojnega (gospodarskega, človeškega, naravnega) potenciala in obenem zmanjšali gravitacijski vpliv obmejnih slovenskih mest, predvsem Kopra, Nove Gorice in tudi Ljubljane. Najpomembnejša vloga je zaupana Trstu in njegovim luškim, prometnim ter storitvenim dejavnostim. Z vsebino in dinamiko izgradnje načrtovane prometne infrastrukture (avtoceste, železnica ter hitra železnica) je slovenska država italijanske geostrateške interese samo še okrepila. Prioritetne smeri povezovanja Italije preko ozemlja Slovenije so proti državam vzhodne in jugovzhodne Evrope, v katerih poskuša Italija okrepiti svoje gospodarske in geostrateške interese (glej shemo 4).

Shema 4: Prioritetne prometne smeri in smeri gospodarskega sodelovanja Italije s Slovenijo in z drugimi državami preko ozemlja Slovenije



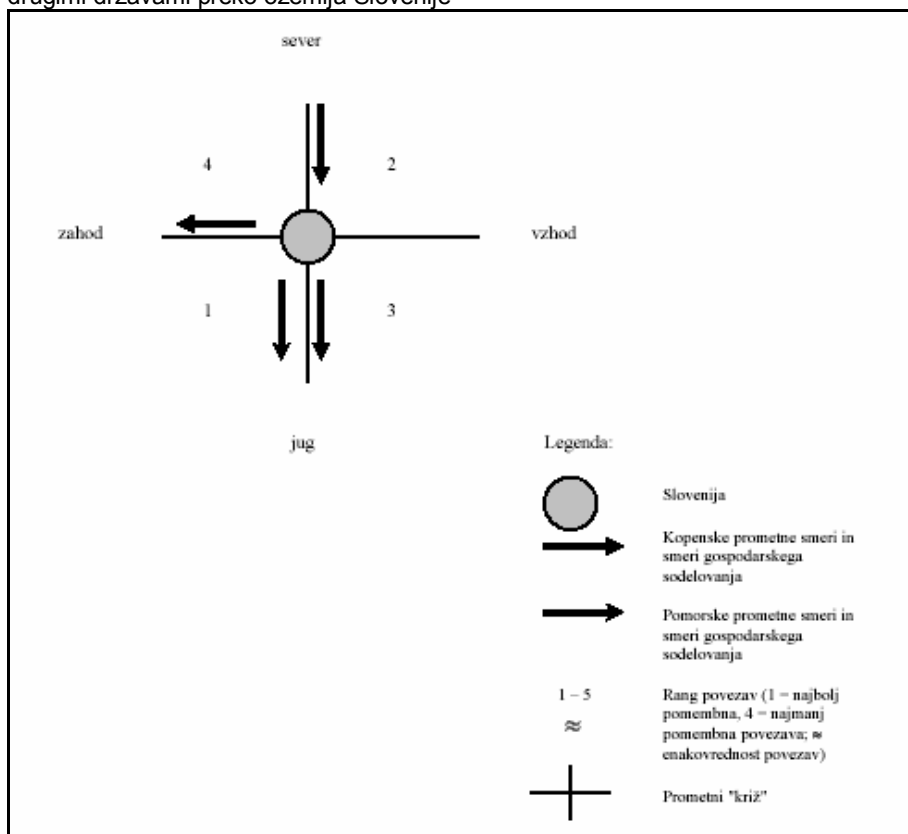


Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Razvojni cilji in usmeritve Avstrije in njenih obmejnih mest

Spodbujanje celovitega razvoja Gradca, Celovca in Beljaka, ki naj bi s svojim gravitacijskim vplivom segli čim globlje na slovensko ozemlje ter nase navezali pretežni del severnega slovenskega razvojnega (gospodarskega, človeškega, naravnega) potenciala in obenem zmanjšali gravitacijski vpliv obmejnih slovenskih mest, predvsem Maribora, koroških in gorenjskih urbanih centrov ter Ljubljane. Najpomembnejšo vlogo ima Gradec ter tamkajšnje industrijske, prometne²⁷ ter storitvene dejavnosti. Poleg tega je avstrijski strateški interes, da postane koprsko pristanišče glavno avstrijsko pomorsko okno v svet. Prioritetna smer Avstrije je torej pomorska (Luka Koper) ter z njo povezana kopenska smer sever – jug, ki je v precejšnji meri ciljno naravnana na slovensko gospodarsko ozemlje. Tej sledi "južna" smer proti balkanskim državam. Najmanjšo prioriteto ima "zahodna" smer proti Italiji, saj ima Avstrija s slednjo kakovostne prometne povezave po lastnem ozemlju (glej shemo 5).

HEMA 5: Prioritetne prometne smeri in smeri gospodarskega sodelovanja Avstrije s Slovenijo in z drugimi državami preko ozemlja Slovenije



²⁷ <http://www.cargo-center-graz.at/english/index.htm>.

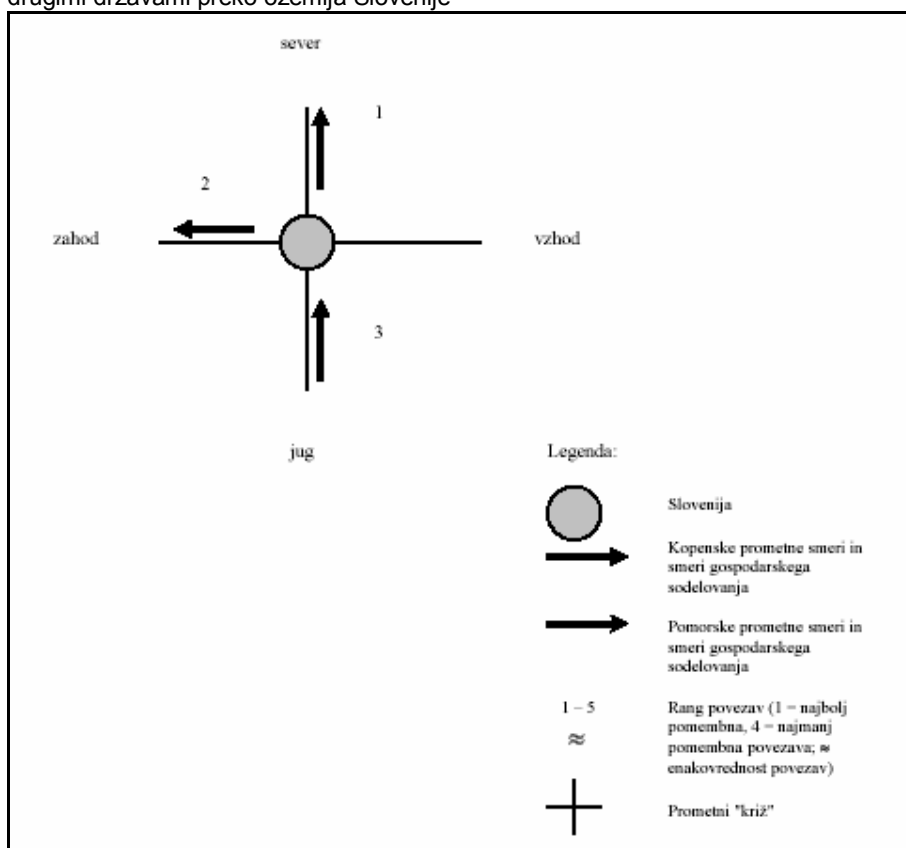


Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Razvojni cilji in usmeritve Hrvaške in njenih obmejnih mest

Vzpostavljanje čim bolj neposrednih prometnih povezav Hrvaške, predvsem preko Zagreba, s pomembnimi urbanimi središči EU, ki v čim večji meri potekajo mimo Ljubljane. V tem smislu je za Hrvaško poleg smeri Zagreb – Reka – Trst, Zagreb – Ljubljana – Beljak (Trst) najpomembnejša smer Zagreb – Maribor – Gradec – Dunaj – Berlin (glej shemo 6).

Shema 6: Prioritetne prometne smeri in smeri gospodarskega sodelovanja Hrvaške s Slovenijo in z drugimi državami preko ozemlja Slovenije





6.3.4. Komentar

Za EU predstavlja Ljubljana in Slovenija kot njeno makrogravitacijsko zaledje danes na področju razvoja prometnega sektorja (in znotraj njega prometne infrastrukture) predvsem prehodno območje, ki naj bi z ustrezno razvito prometno infrastrukturo (avtoceste, posodobljena železnica in hitra železnica) ustvarilo primerne fizične pogoje za povezovanje EU z Grčijo kot teritorialno izolirano članico EU ter z ostalimi pomembnejšimi urbanimi središči v vzhodni in jugovzhodni Evropi. Obenem obstaja nevarnost, da v primeru upočasnjenega izboljševanja pretočnosti in učinkovitosti prometne infrastrukture Ljubljano in Slovenijo obvozijo prometni koridorji sosednjih držav. Že povedano in dejstvo, da EU ter Ljubljana in Slovenija precej različno zaznavata in uporabljata V. in X. vseevropski prometni koridor v njunem poteku preko ozemlja Slovenije, govori v prid tezi, da je potrebno ob vzdrževanju kakovostne prometne prehodnosti krepiti predvsem Ljubljano, ki udejanja prometno središčnost Slovenije ter infrastrukturno poudarjati tiste prometne smeri, ki so dolgoročno (gospodarsko in prometno) najbolj obetavne.

Za sosednje države predstavlja Slovenija – kot makrogravitacijsko zaledje Ljubljane – na področju razvoja prometnega sektorja prehodno ter ciljno območje, ki naj bi z ustrezno razvito prometno infrastrukturo (avtoceste, posodobljena železnica in hitra železnica) ustvarilo primerne fizične pogoje za njihovo medsebojno povezovanje ter za boljšo navezavo na slovenski gospodarski potencial. Za sosednja urbana središča ter regije predstavlja Slovenija predvsem ciljno območje za širitev gravitacijskega vpliva. Od večjih slovenskih urbanih središč, ki bodo občutila močan gravitacijski vpliv sosednjih tujih centrov, je potrebno omeniti predvsem Maribor, Koper, Novo Gorico in tudi Ljubljano. Že povedano in dejstvo, da se prioritete prometne smeri ter smeri gospodarskega sodelovanja sosednjih držav s Slovenijo medsebojno velikokrat ne ujemajo, govori v prid doslednega upoštevanja ciljev in usmeritev Strategije prostorskega razvoja Slovenije (SPRS)²⁸. SPRS se zavzema za enakovredno vključenost Slovenije v evropski prostor, ki naj bi jo dosegali s krepitvijo konkurenčnosti slovenskih mest v evropskem urbanem omrežju, z učinkovitim povezovanjem slovenskih infrastrukturnih omrežij z evropskimi, s povezovanjem najvrednejših delov narave v omrežja, ustvarjanjem pogojev za izrabo primerjalnih prednosti slovenskega prostora ter skrbjo za enakovredno vključevanje v oblikovanje čezmejnih regij. Gre predvsem za ustvarjanje sistemskih in infrastrukturnih pogojev za to, da bi Slovenija – kot makrogravitacijsko zaledje Ljubljane – v čim večji meri zajela "sredobežne" prometne in gospodarske tokove sosednjih ter bolj oddaljenih držav in ustvarila pogoje za realizacijo na prometni in komunikacijski infrastrukturi ter storitvah temelječega ustvarjanja višje dodane vrednosti. Na ta način bi lahko Ljubljana in druga slovenska urbana razvojna središča s povečanjem raznovrstnosti ter učinkovitosti oplemenitila svojo gospodarsko strukturo, kar bi prispevalo k višji stopnji učinkovitosti slovenskega gospodarstva kot celote.

²⁸ <http://www.sigov.si/upp/doc/sprs/>.



7. Vizija in ciljne usmeritve za teritorialno sodelovanje Mestne občine Ljubljana

V tem zaključnem poglavju predstavljamo predlog vizije in ciljnih usmeritev za njeno prihodnje teritorialno sodelovanje MOL-a.

7.1. Vizija Mestne občine Ljubljana

MOL bo v prihodnjem programskem obdobju (2007-2013) utrdil svoj strateški položaj znotraj omrežja mest EU in širše na način, da bo postal aktiven deležnik na področju teritorialnega sodelovanja in bo na svojem teritoriju vmestil središče evroregije, ki bo delovala kot akcijska enota z ustrezno strateško kapaciteto.

7.2. Splošne ciljne usmeritve

Cilji s katerimi se bo MOL prizadeval uresničiti predlagano vizijo so naslednji:

MOL bo oblikoval jasno strateško predstavo o tem kakšne so prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti vključevanja MOL-a v obstoječa in prihodnja območja teritorialnega (medregionalnega in transnacionalnega) sodelovanja.

MOL bo oblikoval strateške interese o tem kako v razmerah pospešenih globalizacijskih in evropskih integracijskih procesov, po eni strani, ohranjati ter razvijati svojo lokalno nacionalno (kot državna prestolnica) gospodarsko, socialno, etnično in kulturno samobitnost, po drugi strani pa širiti njen ustvarjalni vpliv v multikulturni prostor Evrope in sveta.

MOL bo oblikoval strateške usmeritve na področju teritorialnega sodelovanja. Skupne strateške usmeritve so nujno potrebne, če želimo da vsi razvojni deležniki, ki se vključujejo v različne programe teritorialnega (medregionalnega in transnacionalnega) sodelovanja, uresničujejo poleg svojih posebnih ali skupnih interesov še opredeljene nacionalne strateške interese.

MOL bo zagotovil pogoje za vzpostavitev trdne in učinkovite organizacijske povezanosti vseh dejavnikov, ki nastopajo na področju teritorialnega sodelovanja MOL-a. V širšem smislu to pomeni učinkovito sinergijsko povezanost vseh vladnih resorjev pri uresničevanju strateških nacionalnih interesov in usmeritev, v ožjem smislu pa učinkovito sinergijsko povezanost organov (organa) upravljanja pri izvajanju programov in projektov v okviru teritorialnega (medregionalnega in transnacionalnega) sodelovanja.

MOL bo zagotovil sinergijsko povezanost programov in projektov transnacionalnega in medregionalnega sodelovanja.

MOL bo zagotovil koordinirano sodelovanje različnih oddelkov mestne uprave pri izvajanju programov in projektov na področju teritorialnega sodelovanja.

MOL se bo še naprej aktivno vključeval v sedanja in prihodnja območja transnacionalnega sodelovanja v okviru katerih bo uresničeval svoje strateške mestne interese in usmeritve.



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

MOL si bo prizadeval, za temeljito in vsestransko preučitev predloga za ustanovitev evropske evroregije »Evroregija prihodnosti« (Future EU-region) in če bodo rezultati ugodni se bo prizadeval, da se središče omenjene evroregije z vsemi institucijami vmesti v Ljubljani. V njej edino Slovenija nastopa v vlogi države članice EU, ostali partnerji so, poleg Hrvaške, sosednje italijanske, avstrijske in madžarske dežele oz. županije. Poleg tega zavzema Slovenija v omenjeni evroregiji središčni teritorialni položaj, kar ji vzpostavlja ugodne pogoje za to, da v okviru nje prevzame osrednjo koordinativno vlogo.

Zunanji položaj in vloga MOL-a je in bo odvisna predvsem od notranje gospodarske, družbene, kulturne, institucionalne in politične moči ter kohezivnosti MOL-a. Priložnosti iz vključevanja v različne območja transnacionalnega sodelovanja ter makro- in minievroregije, ki temeljijo na čezmejni teritorialni delitvi funkcij in dejavnosti, bodo uresničene edinole, če bo najprej dosežena optimalna teritorialna delitev funkcij in dejavnosti znotraj Slovenije ter v njem opredeljena vloga in položaj Ljubljane kot državne prestolnice. V prizadevanjih za dosego večje teritorialne kohezivnosti znotraj območij transnacionalnega sodelovanja ter evroregij v katere se vključuje MOL, je potrebno najprej izboljšati teritorialno kohezivnost znotraj Slovenije.

7.3. Predlogi konkretnih ciljnih usmeritev in ukrepov

7.3.1. Ciljne usmeritve Mestne občine Ljubljana v kontekstu globalnih sprememb

Menimo, da je pri koncipiranju prihodnjega dolgoročnega prostorskega razvoja MOL-a potrebno od samega začetka izhajati iz globalne teritorialne ravni ter sebi in vsem ključnim razvojnim deležnikom ter ostalim reprezentativnim predstavnikom širše javnosti postaviti vprašanje: *na kakšen način lahko MOL – kot srednje veliko evropsko mesto in prestolnica ene od držav EU – prispeva k trajnostnemu razvoju sveta, kakšne so njene prednosti in priložnosti ter na kakšen način jih lahko ustvarjalno izkoristi za dobrobit svojih prebivalcev, podjetij in drugih deležnikov?*

Na to vprašanje seveda ni lahko dati enostaven in enoznačen odgovor, še posebej ker ne razpolagamo z ustreznimi raziskavami, ki bi nam lahko pomagale pri opredeljevanju globalnih razvojnih ciljev in usmeritev MOL-a. Ustrezne raziskave bi nam lahko dale informacije o tem:

Kako se MOL-u primerljiva srednje velika mesta (prestolnice) v svetu soočajo z izzivi aktualnih globalizacijskih procesov?

Kako se prestolnice v Evropi, EU in v sosednjih državah soočajo z zgoraj omenjenimi razvojnimi procesi?

Kako se z izzivi globalizacije soočajo pomembni urbani centri v naši (ne)posredni soseščini in kako s svojimi eventuelnimi globalnimi razvojnimi strategijami vplivajo na sedanji in še bolj na prihodnji razvoj MOL-a?

Kakšne so prostorske posledice omenjenih razvojnih procesov in prostorske politike ter ukrepi?



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

Poleg zgoraj navedenega ne razpolagamo z informacijami o tem kakšni so strateški cilji in usmeritve ključnih gospodarskih subjektov, ki so sedaj alocirani na območju MOL-a. Ne nazadnje ne razpolagamo z vizijo in splošno razvojno strategijo MOL-a v kontekstu sodobnih globalizacijskih procesov?

V opisanem kontekstu se nahajamo pred izrazito zahtevno nalogo, da predlagamo ciljne usmeritve in ukrepe prihodnjega dolgoročnega (prostorskega) razvoja MOL-a v kontekstu globalnih sprememb. Kljub temu v nadaljevanju predlagamo ciljne usmeritve in ukrepe kot osnovo za razpravo in spreminjanje oz. dopolnjevanje s strani predstavnikov naročnika in vseh ostalih relevantnih javnosti.

Ciljne usmeritve:

- Gospodarstvo MOL je odprto tujim (multinacionalnim) podjetjem in svetovnemu trgu.
- Domača podjetja pospešeno vztopajo na mednarodni trg.
- Podjetja znotraj MOL-a uvajajo nove tehnologije in sodelujejo v procesih mreženja znotraj MOL-a ter navzven do globalne ravni in s povezovanjem ponudbe izkoriščajo možnosti na svetovnem trgu.
- MOL je lokacija kjer se pospešeno izvajajo raziskovalne in inovacijske dejavnosti, razvijajo nove tehnologije ob sočasni izgradnji potrebne infrastrukture in superstrukture.
- MOL je lokacija kjer pospešeno nastajajo in se širijo nova mala in srednje velika postindustrijska podjetja.
- MOL se uveljavlja kot priznano kongresno mesto na globalni ravni.
- MOL se uveljavlja kot svetovno znana in priznana destinacija za izvajanje vrhunskih kulturnih in športnih prireditev.
- MOL varuje svoje grajeno (naselij, infrastrukture) in naravno okolje (vodotoki, podtalnica, gozdovi in kmetijske površine, zelene površine) na način da uvaja ustrezne prilagoditvene politike in ukrepe pred možnimi negativnimi vplivi globalnih podnebnih sprememb (poplave, suše, neurja, itd.).

Za uresničevanje zgoraj predlaganih ciljnih usmeritev predlagamo določene ukrepe. Ukrepi – tako kot ciljne usmeritve – so sestavni del lastne »zunanje« razvojne politike MOL-a. Gre za naslednje ukrepe:

- Ustvarjanje ustreznega sistema regulatornih mehanizmov in instrumentov MOL-a, ki spodbujajo nastajanje odprtega tekmovalnega trga, ki privlačevalno vpliva na alociranje podružnic multinacionalnih podjetij (MOL kot regulator trga).
- MOL se pojavlja kot aktivni deležnik oz. katalizator nastajanja novih partnerskih omrežij med podjetji in ostalimi institucijami v smeri skupnega izkoriščanja priložnosti, ki se pojavljajo na globalnem trgu (MOL kot globalno podjetje).
- MOL se pojavlja kot mediator domačih in tujih subjektov na področju znanosti, izobraževanja ter gospodarstva s ciljem vzpostavljanja ustreznih organizacijskih okvirov in prostorskih pogojev za razvoj ter vmeščanje podjetniških inkubatorjev, znanstvenih in tehnoloških parkov na območju MOL-a (MOL kot mediator na področju podjetništva, znanosti in tehnologije).
- MOL se pojavlja kot mediator na področju razvoja sistema organizacije in upravljanja ter izgradnje sodobne infrastrukture za izvajanje vrhunskih kongresnih,



Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana

kulturnih in športnih prireditev (MOL kot mediator na področju znanosti, kulture in športa).

- MOL skupaj z ostalimi razvojnimi deležniki načrtuje in preoblikuje svoj prostor, da po eni strani blaži negativne vplive na podnebne spremembe, po drugi strani pa se jim aktivno prilagaja s tem zmanjšuje njihove potencialne negativne posledice v prostoru.

Instrumenti uresničevanja predlaganih razvojnih usmeritev in ukrepov so naslednji:

- Načrtovanje in izgradnja globalno privlačnega poslovnega središča (CBD – central business district) z najsodobnejšo poslovno infrastrukturo ter z odlično dostopnostjo z najsodobnejšo prometno in informacijsko-komunikacijsko infrastrukturo.
- Načrtovanje in izgradnja globalno privlačnega znanstvenega in tehnološkega parka.
- Načrtovanje in izgradnja globalno privlačnega kompleksa (objektov) za izvajanje kongresnih, kulturnih in športnih prireditev.
- Načrtovanje in izgradnja globalno privlačnega kliničnega centra za izvajanje vrhunskih zdravstvenih storitev.
- Vzpostavitev sodobne in fleksibilne mestne uprave, ki bo sposobna servisirati opisane ukrepe/projekte.
- Načrtovanje novih zazidalnih površin na območjih, ki niso neposredno ogrožena od negativnih vplivov podnebnih sprememb ter varovanje že izgrajenih površin (na primer dodatno varovanje grajenih površin na Viču pred stoletnimi in tisočletnimi vodami).

Za uresničevanje predlaganih ukrepov/projektov je potrebno izpolniti naslednje pogoje:

- Zgraditi potniško postajo na omrežju hitre železnice v Ljubljani, po možnosti v sklopu predlaganega globalno privlačnega poslovnega središča.
- Urediti potniško postajo tako, da bo obenem tudi mestno, regionalno in državno vozlišče za vodenje vseh oblik trajnostnega transporta in točka hitrega in kakovostnega dostopa do letališča Ljubljana.
- Zgraditi fiksno širokopasovno mestno teleoptično omrežje, ki bo predstavljajo infrastrukturo hrbtenico za mreženje vseh razvojnih deležnikov navznoter in navzven do globalne ravni.
- Razviti vrhunsko ponudbo finančnih in proizvodnih storitev.



7.3.2. Ciljne usmeritve Mestne občine Ljubljana v kontekstu EU

Ciljne usmeritve, ukrepi, instrumenti in pogoji za hitrejši (prostorski) razvoj MOL-a na globalni ravni so relevantni na vseh nižjih teritorialnih ravneh, tako tudi na ravni EU. V nadaljevanju dodajamo tiste vsebine, ki so specifične kontekstu povezovanja MOL-a znotraj teritorialne ravni EU.

Ciljne usmeritve:

- MOL – s svojim globalno privlačnim poslovnim središčem – je prostor kjer se vmetijo sedeži večine slovenskih multinacionalnih (multilokacijskih) podjetij (Alpina, Prevent, Kolektor, Hidria itd.).
- MOL gosti sedež pomembne inštitucije EU.
- MOL se aktivno vključi v predlagano Evropsko globalno integracijsko cono – Donavska cona (glej poglavje 6.2.5) v okviru katere prevzame vlogo logističnega in finančnega središča za države jugovzhodne Evrope in Mediterana.
- MOL postane središče evroregije »Evreregija prihodnosti« (Future EU-region).

Predlagani ukrepi, ki veljajo za globalno raven, se na tej ravni dopolnijo z naslednjim ukrepom:

- MOL se funkcionalno tesno poveže s Koprom s katerim ustvarita »globalno mestno regijo«.

Instrument uresničevanja zgoraj omenjenega ukrepa je naslednji:

- MOL postane globalno logistično središče, Koper pa globalno morsko pristanišče za države srednje Evrope, »Donavske cone« in jugovzhodne Evrope.

Pogoj za uresničitev predlaganega ukrepa je – poleg vseh predlaganih pogojev na globalni ravni – še naslednji:

- V MOL-u se vzpostavi osrednji logistično transportni center Slovenije in srednje Evrope v katerem potekajo vse potrebne logistično transportne dejavnosti s pretovorjenim blagom in koprskega pristanišča in drugih pristanišč Severnega Jadrana.



7.3.3. Ciljne usmeritve Mestne občine Ljubljana v kontekstu države

Ciljne usmeritve, ukrepi, instrumenti in pogoji za hitrejši (prostorski) razvoj MOL-a na globalni in evropski ravni so relevantni na vseh nižjih teritorialnih ravneh, tako tudi na ravni države. V nadaljevanju dodajamo tiste vsebine, ki so specifične kontekstu povezovanja MOL-a znotraj Republike Slovenije.

Ciljne usmeritve:

- »Ljubljana se na državni ravni razvija kot državno središče in najpomembnejše državno prometno vozlišče, kjer so skoncentrirane najvišje funkcije, vrhunske ustanove, osrednje poslovne, kulturne, storitvene in oskrbne dejavnosti ter institucije, pomembne za vso državo« (SPRS, s. 11).
- MOL predstavlja osrednje središče razvoja postindustrijskih dejavnosti v Sloveniji, industrijske dejavnosti se razvijajo in alocirajo v ostalih središčih države.

Ukrepi:

- MOL ohrani vsaj obstoječi obseg financiranja iz državnega proračuna.

Instrumenti:

- MOL oblikuje lastno razvojno vizijo in strategijo ter ustanovi lastno razvojno agencijo, ki operativno skrbi za uresničevanje razvojnih interesov MOL-a na vseh obravnavanih teritorialnih ravneh.

Pogoji:

- Pogoj za uresničitev zgoraj omenjenih ciljev, ukrepov in instrumentov je aktivno prizadevanje za opredelitev novega zakona o državni prestolnici in sodelovanje predstavnikov MOL-a pri njegovi pripravi.



7.3.4. Ciljne usmeritve Mestne občine Ljubljana v kontekstu Ljubljanske urbane regije (LUR)

Ciljne usmeritve, ukrepi, instrumenti in pogoji za hitrejši (prostorski) razvoj MOL-a na globalni, evropski ravni in državni ravni so relevantni na vseh nižjih teritorialnih ravneh, tako tudi na ravni LUR. V nadaljevanju dodajamo tiste vsebine, ki so specifične kontekstu povezovanja MOL-a znotraj LUR-a.

Ciljne usmeritve:

- V MOL-u se nahaja organizacijsko in logistično jedro regionalnega sistema trajnostne mobilnosti.
- V MOL-u so alocirane osrednje centralne dejavnosti regionalnega pomena.

Ukrepi:

- MOL skupaj z drugimi občinami v okviru LUR-a razvija sistem in infrastrukturo trajnostne mobilnosti prilagojeno sedanjim in pričakovanim procesom urbanizacije (suburbanizacija, dezurbanizacija, reurbanizacija).
- MOL skupaj z drugimi občinami v okviru LUR-a načrtovano vmešča dejavnosti v prostoru LUR-a skladno s sedanjimi in pričakovanimi razvojnimi potenciali.

Instrumenti:

- MOL razvije in prostorsko vmešča mestno/regionalno železnico (tramvaj) ali mestno/regionalni sodobni sistem avtobusnih prevozov temelječ na uporabi okoljsko prijaznejših goriv (zemeljski plin, vodik...) (na primer Ecobus²⁹).
- MOL razvije in prostorsko vmešča mestno letališče (na primer v občini Ig).

Pogoji:

- MOL se aktivni vključi v uresničevanje razvojnih dokumentov LUR-a na način, da jasno zastopa in uveljavlja v njem svoje strateške cilje in interese.

²⁹ Ecobus v Perthu, glej: <http://www.dpi.wa.gov.au/ecobus/1206.asp>