



**RAZISKOVALNI PROJEKT ZA POTREBE
CRP »KONKURENČNOST SLOVENIJE 2006-2013«**

TEŽIŠČE 5:

**URAVNOTEŽENI REGIONALNI IN PROSTORSKI RAZVOJ
TER RAZVOJNA VLOGA OKOLJA**

NASLOV PROJEKTA:

**»Povezovanje kriterijev in ukrepov
za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja mest
in drugih naselij v širšem mestnem prostoru«
(št. V5 – 0302)**

Končno poročilo – Zvezek 1

Ljubljana, maj 2008

Naročnik: Ministrstvo za okolje in prostor
Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije

Pogodba o sofinanciranju št. 1000-06-280302

Odgovorna predstavnika naročnika:

Mojca Strbad
Ministrstvo za okolje in prostor
Aljana Pogačnik
Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije

Odgovorna institucija izvajalka projekta:

Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani

Odgovori nosilec projekta:

doc.dr. Dejan Rebernik, univ.dipl.geogr.

Sodelavci: mag. Nataša Pichler-Milanović, univ.dipl.prost.planer;
univ.dipl.geogr., M.Sc. (Econ.)
doc. dr. Barbara Lampič, univ.dipl.geogr.
doc.dr. Dejan Cigale, univ.dipl.geogr.
mag.Irena Mrak, univ.dipl.geogr.
mag. Simon Kušar, univ.dipl.geogr;

Institucija so-izvajalka projekta:

Urbanistični inštitut Republike Slovenije (UIRS)

Odgovorni nosilec projekta na instituciji so-izvajalki:

dr. Barbara Goličnik, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Sodelavci: dr. Matej Nikšič, univ. dipl. inž. arh.
Katja Repič Vogelnik, univ. dipl. inž. arh.
Sabina Mujkić, univ.dipl. inž. geod.
Biba Tominc, univ. dipl. geogr.
dr. Matjaž Uršič, univ. dipl. soc., UL-FDV

»Povezovanje kriterijev in ukrepov za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja mest in drugih naselij v širšem mestnem prostoru«

Ključne besede:

trajnostni prostorski razvoj, mesta, širša mestna območja, urejanje in načrtovanje prostora, ukrepi, kriteriji, raba tal, zemljiška politika, stanovanjska oskrba, območja proizvodnih dejavnosti, poslovne cone, promet, trgovina, Slovenija, Evropa

KAZALO

- 1. Uvod: izhodišče, cilji in namen naloge ter potek dela na projektu**
 - 1.1. Izhodišče in znanstveno področje raziskovalnega projekta**
 - 1.2. Cilji in namen naloge**
 - 1.3 Pričakovani rezultati in metode dela**
 - 1.4. Potek dela na nalogi**
- 2. Trajnostni prostorski razvoj evropskih mest in širših mestnih območij**
 - 2.1. Stanje, trendi in procesi v razvoju Evropskih mest**
 - 2.2. Opredelitev trajnostnega razvoja mest in širših mestnih območij**
 - 2.3. Pregled pomembnejših globalnih in evropskih strateških dokumentov s področja prostorske politike in trajnostnega razvoja mestnih območij**
 - 2.3.1. Prostorske politike EU v smeri doseganja cilja trajnostnega razvoja mest in širših mestnih območij**
 - 2.3.2. Instrumenti prostorskih politik za uresničitev ciljev trajnostnega razvoja evropskih mest in širših mestnih območij**
 - 2.3.3. Novejše strategije in izhodišča za konkurenčen in trajnostni razvoj evropskih mest in širših mestnih območij**
 - 2.4. Sodelovanje za krepitev trajnostnega razvoja mest in širših mestnih območij v evropskem kontekstu**
- 3. Prostorski razvoj mest in širših mestnih območij ter prostorski in razvojni dokumenti v Sloveniji**
 - 3.1. Stanje, trendi in procesi**
 - 3.2. Prostorski dokumenti in akti**
 - 3.3. Razvojni dokumenti in akti**
 - 3.4. Pregled raziskovalnih projektov in nalog s področja usmerjanja trajnostnega prostorskega razvoja mest in širših mestnih območij**
- 4. Stanje, težnje in procesi v prostorskem razvoju mest in širših mestnih območij**
- 5. Analiza prostorskega razvoja ter ukrepi in kriteriji za doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja mest in širših mestnih območij po področjih**
 - 5.1. Prostorsko načrtovanje**
 - 5.2. Stanovanjska gradnja**
 - 5.3. Trgovina**
 - 5.4. Proizvodna območja**
 - 5.5. Promet**

Literatura in viri

Priloga: Analiza vprašalnika

1. Uvod: izhodišče, cilji in namen naloge ter potek dela na projektu

1.1. Izhodišče in znanstveno področje raziskovalnega projekta

Slovenska mesta doživljajo v času globalizacije, evropske integracije in strukturnih sprememb temeljito gospodarsko, prostorsko in socialno preobrazbo. Spremembe v funkcijski zgradbi mesta se kažejo v postopni preobrazbi grajenih struktur. Funkcijska preobrazba mest tako postavlja nova razmerja in odnose med posameznimi deli mesta, kot so na primer mestno središče in stanovanjska, oskrbno-storitvena, proizvodna in rekreacijska območja. S prostorskim razvojem in preobrazbo se v sodobnih mestih sočasno spreminja tudi prometna dostopnost, vrednost in intenzivnost izrabe mestnih zemljišč. Posledično prihaja do razvrednotenja in degradacije posameznih urbanih območij. Pomanjkanje in visoke cene zazidljivih zemljišč, poslabšana prometna dostopnost in zniževanje kvalitete bivalnega okolja v osrednjih delih mest povzročajo decentralizacijo prebivalstva in dejavnosti (trgovina, storitve, poslovne dejavnosti) v širša mestna območja. K temu prispevajo tudi obremenitve okolja, povezane zlasti z zgoščenim prometom, ki vplivajo na poslabšane bivalne razmere (zmanjšana kakovost zraka, hrup) v osrednjih delih mest. Neposredna posledica takšnih procesov je prostorska širitev mest v obliki razpršene in (ne)načrtovane urbanizacije širših mestnih območij (»urban sprawl«) in decentralizacija prebivalstva ter zaposlitve.

(Ne)načrtovana širitev poselitvene rabe površin ima številne negativne posledice in predstavlja izrazito netrajnostno obliko prostorskega razvoja. Tudi v Sloveniji se tako oblikujejo sodobne post-industrijske »urbane regije« (functional urban areas – FUA), ki jih označujejo procesi dekoncentracije in decentralizacije, policentrična mrežna prostorska struktura (poleg mestnega središča nastajajo posamezna suburbana oskrbna, poslovna in storitvena središča), intenzivni prometni tokovi in tokovi dnevne migracije. V zadnjih 10 letih so se v mestih in širših mestnih območjih z vzpostavitvijo tržnega gospodarstva močno okrepili interesi in pritiski zasebnega kapitala. Zasebni kapital je s svojimi investicijami postal poglavitni akter (pre)oblikovanja mesta in njegovih grajenih struktur. V večjih slovenskih urbanih območjih zasebni kapital intenzivno investira v stanovanjsko gradnjo, trgovska in storitvena središča ter poslovne cone. Pri tem sta se v zadnjih letih vzpostavila dva vzorca prostorskega razvoja mest. Na eni strani se nadaljuje (ne)načrtovano širjenje poselitvenih površin v širših mestnih območjih, zlasti v obliki skupin večdružinskih hiš, nakupovalnih središč in gospodarskih con. Na drugi strani pa se krepi tudi gradnja znotraj strnjениh urbanih območij, predvsem v mestnih središčih, na obrobju mestnega središča in v območjih degradiranih urbanih območij. Praviloma gre za posamezne večstanovanjske objekte ali manjše stanovanjske soseske, redkeje tudi za poslovna ali nakupovalna središča. Na ta način sicer prihaja do zgoščevanja urbanih struktur in izrabe prostih površin znotraj mesta, kar je ena izmed temeljnih usmeritev prostorskega razvoja mest v strateških dokumentih slovenskega prostorskega razvoja, toda ta »notranji razvoj« mest je v celoti prepuščen zasebni iniciativi, kar se pogosto odraža v neprimernih, neprilagojenih in neusklajenih posegih v prostor, ki zmanjšujejo kvaliteto bivalnega okolja, povzročajo nove prometne tokove in dodatno degradacijo urbanih območij. Javne investicije, zlasti izgrajevanje in prilagajanje prometnega omrežja in vzpostavljanje učinkovitega javnega prometnega sistema, ne sledijo intenzivnemu razvoju mest, kar je najbolj očitno v večjih urbanih (regionalnih) središčih

(Ljubljana, Maribor, Celje, Koper, Kranj, Novo mesto). Usklajevanje zasebnega in javnega interesa v prostoru je tako postalo osrednja naloga prostorskega načrtovanja v Sloveniji.

Dejstvo je, da je ob naraščajoči kompleksnosti in hitrosti procesov v prostoru vse pomembnejši izziv načrtovalske prakse je umeščanje različnih dejavnosti tako v ožjih kot širših urbanih območjih. V tem pogledu je zato pomembno preverjanje umeščanja različnih dejavnosti v prostor iz več vidikov hkrati, in usklajevanje teh vidikov na ravni namenske rabe prostora, varstva okolja, interesov različnih uporabnikov prostora (sektorji), investitorjev, ter na ravni interesov država - lokalna skupnost. V tem kontekstu je še posebej pomembna ugotovitev, da se urbanistično-planski dokumenti od sredine osemdesetih let niso sistematično dopolnjevali in da se v prostorski zakonodaji v pripravi vrača pomen urbanističnemu planiranju, ter, da bi kriteriji za umeščanje dejavnosti, vozlišč in povezav v prostor lahko ključno doprinesli k učinkoviti pripravi nove generacije urbanističnih zasnov in njihovi interpretaciji. Takšna situacija in okoliščine zahtevajo spremembe v konceptualnih pristopih k urejanju prostora in postavljajo prostorsko načrtovanje v odgovorno in povezovalno-posredniško vlogo, v kateri mora korektno »odčitati« dinamiko sprememb in interesov in se nanje učinkovito odzvati. Ob tem mora pri izbiri vrednotenja in umeščanja dejavnosti v prostor stremeti k osmišljanju prostora in kvaliteti delovnega in bivalnega okolja kot tudi skrbeti za morfološko skladno rast mest.

Poznavanje in razumevanje razvoja in preobrazbe mest in drugih naselij je pogoj za uspešno in celovito urejanje in načrtovanje prostora ter za doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja širših mestnih območij. Integralne razvojne strategije urbanih območij temeljijo na analizi teženj v prostoru, določitvi ciljev prostorskega razvoja in opredelitvi strategije in ukrepov prostorskega razvoja urbanih območij. Glede na osnovna izhodišča bo predlagana raziskava pojave in dinamiko sprememb obravnavala na dveh nivojih: splošnem, ki bo zajel pregled strateških dokumentov oz. politik in njihovih ukrepov za izvajanje trajnostne paradigme v urbanih območjih in »konkretnem«, kjer bo poudarek na določanju kvalitativnih kriterijev umeščanja rab v prostoru.

Osnovni cilji in usmeritve sodobnega razvoja mestnih območij, ki so tudi cilji pete razvojne prioritete *Strategije razvoja Slovenije*, so krepitev notranjega razvoja mest, racionalna raba mestnih zemljišč, zgoščevanje urbanih struktur ter zaviranje razpršene poselitve. *Okvir gospodarskih in socialnih reform za povečanje blaginje v Sloveniji* še posebej podpira nabore ukrepov za povečanje konkurenčnosti in gospodarske rasti mest in regij.¹ Pomemben cilj načrtovanja razvoja mest je tudi ohranjanje in izboljševanje kvalitete bivalnega okolja, kar vpliva na privlačnost in posledično tudi gospodarsko uspešnost mest. Pri tem mora biti urbano bivalno okolje prilagojeno potrebam mestnega prebivalstva in še posebno potrebam bolj ranljivih socialnih skupin, kot so na primer starejši, mlade družine in otroci. Za doseg te ciljev je nujno potrebna »aktivna« urbana zemljiška politika, ki mora ponuditi učinkovite inštrumente za usmerjanje prostorskega razvoja mest in drugih naselij v širših mestnih območjih. Raba zemljišč je v tržnem gospodarstvu rezultat planskih odločitev ter tržnih transakcij. V tržnem gospodarstvu

¹ Vlada RS je na seji 3. 11. 2005 sprejela Okvir gospodarskih in socialnih reform za povečanje blaginje v Sloveniji, ki zajema predlog nabora ukrepov za izvrševanje *Strategije razvoja Slovenije* na področju povečanja gospodarske rasti in zaposlovanja.

inštrumenti zemljiške politike omogočajo zavarovanje javnih interesov in uresničevanje javnih projektov. Nova prostorska zakonodaja v Sloveniji uvaja ali na novo opredeljuje vrsto inštrumentov prostorske in zemljiške politike, ki naj zagotovijo uresničevanje strateških in izvedbenih aktov urejanja prostora. Na ta način »urbana« zemljiška politika omogoča tudi uresničevanje ciljev gospodarskega (hitrejša gospodarska rast, povečevanje konkurenčnosti) in socialnega razvoja (dostop do stanovanj in zemljišč dohodkovno šibkejšim skupinam, izboljševanje kvalitete bivalnega okolja).

V sodobnem evropskem merilu se vidiki umeščanja dejavnosti v prostor odražajo skozi prioritete problematike, kot so urbana zemljiška politika in zlasti urbani management, urbani transport, urbana ekologija, urbana sociologija in demografija ter urbanistično oblikovanje s poudarki na trajnostih konstrukcijah in gradbenih sistemih. Kljub njihovi prepoznavnosti in vključenosti je njihova pomanjkljivost v tem, da pogosto niso soočeni ali v procesih odločanja in upravljanja ustrezno usklajeni. Poleg poznavanja potrebnih meril za vrednotenje umeščanja dejavnosti v prostor, je pomembno oblikovati modele njihove medsebojne hierarhične so-odvisnosti in to uporabiti za oblikovanje kazalcev in meril konkurenčnosti lokacij razvoja in umeščanja dejavnosti, vozlišč in povezav v prostor. Pomanjkanje kazalcev uspešne prakse in nabora kriterijev kot tudi modelov poznavanj njihovih skupnih učinkov so pomembni razlogi za nesmiselno, nepremišljeno, pogosto celo škodljivo uvajanje sprememb v prostoru.

Ker lokacijsko privlačnost mest določajo lastnosti kot so razvitost javne infrastrukture, pestrost gospodarskih panog oz. programov, socialna vključenost prebivalcev, izrabljanje opuščenih mestnih območij, preudarno upravljanje z mestnimi ekosistemi, dostopnost do različnih vrst prometa znotraj mesta samega in omejevanje nenadzorovanega širjenja mesta, je ključno, da kriteriji za presojo umeščanja dejavnosti v prostor temeljijo na teh vidikih. Za nadaljnjo implementacijo in uresničevanje strateško-planskih dokumentov, ki so bili sprejeti v zadnjih letih je nujna vzpostavitev ustreznih in učinkovitih prijemov na nižjih ravneh urejanja prostora: urbanistično-planerski (urbanistična zasnova) in načrtovalski (lokacijski načrt). Ta raven obravnave je še posebej aktualna v času, ko se pričakuje nova generacija urbanističnih zasnov, in ob dejstvu, da je bilo področje urbanističnega planiranja od začetka osemdesetih let (sistem družbenega planiranja, prednostni pomen varstva kmetijskih zemljišč) v podrejeni vlogi, kar se še vedno odraža v sedanjih problemih razvoja mest in naselij.

Glede na ugotovljeno problematiko urbanističnega urejanja in načrtovanja prostora, se bo projekt na podrobni ravni osredotočil na raven urbanistične zasnove in njene implementacije znotraj urejanja mestnih območij. Favorizira kvalitativno rast mest in podrobneje obravnava: pretežno grajeno mestno območje, strnjeno širitev mest in primestno gradnjo oz. razvoj izven mestnih naselij. Glavna problemska izhodišča, ki opredeljujejo zahteve po vzpostavitvi niza kazalcev in kriterijev za opredelitev konkurenčnosti lokacij in predlogov razvoja optimalnih lokacij so: (i) prenova, oživljanje in skladen kakovostni razvoj širših urbanih območij, (ii) opredelitev vloge in pomena mešane rabe pri vrednotenju lokacij umeščanja dejavnosti, ter (iii) opredelitev namenske rabe zemljišč ter smiselnega prepletanja funkcij med urbanih naselji in podeželjem.

Iz vidika revitalizacije in skladnega kakovostnega razvoja širših urbanih območij je poleg poznavanja značilnosti, razvojnih možnosti in priložnosti slovenskih mest na lokalni ravni in višjih ravneh (predvsem regionalni) vse do državne, ključno izpostaviti tudi primerjavo z evropskimi mesti. Še posebej ob dejstvu, da z višjo kakovostjo

življenja in prepletanjem urbanega in naravnega okolja velika slovenska mesta in druga mestna naselja pogosto po kakovosti presegajo ponudbo v sosednjih državah in imajo konkurenčne prednosti. Kot taka predstavljajo privlačno okolje predvsem za razvoj novih tehnologij in privabljajo visoko usposobljene strokovnjake. Ne glede na hierarhijo mest v urbanem sistemu, je za zagotovitev revitalizacije in kakovostnega razvoja mestnih območij pomemben vidik mešanja urbanih rab in primerne gostote. Ta predstavlja enega kompleksnejših vidikov za določitev kriterijev in je generator umeščanja dejavnosti v prostor. Pogosto pozitivno vpliva na socialno in kulturno raznoličnost in omogoča priložnosti ter spodbuja možnosti večkratne uporabe prostora. Iz vidika ekonomske upravičenosti in vitalnosti urbanih območij lahko predstavlja ključni kriterij.

CRP Projekt »Povezovanje kriterijev in ukrepov za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja mest in drugih naselij v širšem mestnem prostoru«, s poudarkom na hkratnem upoštevanju obeh planersko-načrtovalskih načel: od »zgoraj navzdol« (FF-UL) in od »spodaj navzgor« (UIRS) bo soočil upravljalske vidike in z njimi povezane ukrepe z izvedbenimi vidiki prostorskega načrtovanja in zanje pomembne in primerne kriterije. Tako se bo v veliki meri navezal na rezultate projektov v Sloveniji in Evropski uniji (EU) s področja raziskovanja mest in širših mestnih območij.

Na področju iskanja in vzpostavitve kriterijev za razvoj širših mestnih območij, s poudarkom na lokacijskem vidiku organizacije dejavnosti, bo projekt temeljil predvsem na pregledu, preveritvi in ovrednotenju kriterijev, ki jih je izdelal Urbanistični inštitut RS (Katja Repič Vogelšek in Kaliopa Dimitrovska Andrews, Urbanistični kriteriji, normativi in standardi za prostorsko planiranje in urbanistično načrtovanje v R Sloveniji) v letih 1993-1995 ter na študijah primerov dobrih in slabih praks doma in v tujini. Analiza obstoječih ukrepov bo temeljila predvsem na pregledu in ovrednotenju različnih tujih (ESDP, 1999; CEMAT, 2000, 2003; INTERREG III, Alpska konvencija, itn.) in domačih (npr. SGRS, SRRS, DRP, NPVO, itn.) strateških dokumentov, ter nekaterih CRP raziskovalnih nalog (2001-2006) izdelanih v okviru *Težišča 5* na področju razvoja mest in drugih naselij v širšem mestnem območju.

V zadnji petih letih je bilo zaključenih več CRP raziskovalnih nalog, ki so proučevali (ne)načrtno širjenje mestnih območij, dinamiko spreminjanja poselitvene rabe zemljišč, ukrepe zemljiške politike in policentrični sistem poselitve. Za projekt so še posebno relevantni rezultati naslednjih projektov: »(Ne)načrtno širjenje mestnega območja – izziv za trajnostni razvoj, urejanje in načrtovanje prostora« (Nataša Pichler-Milanović, FF-UL, s sodelavci), »Kako reševati vzroke in posledice (ne)načrtnega širjenja poselitvenih območij v Sloveniji in združeni Evropi« (Andreja Cirman, EF-UL in Nataša Pichler-Milanović, FF-UL) in projekt iz 5. okvirnega programa EU »URBS PANDENS«, (nosilec v Sloveniji Nataša Pichler-Milanović, s sodelavci). Našteti projekti so opredelili tipične prostorske vzorce v procesu (ne)načrtnega širjenja mestnih območij v Sloveniji in v EU, vzroke in posledice netrajnostnega prostorskega razvoja mest, »anti-sprawl« rešitve in smernice ter priporočila za preprečevanje ne(načrtnega) širjenja poselitvenih območij.

Za identifikacijo in analizo procesov prostorske preobrazbe mest in širših mestnih območij bomo uporabili tudi rezultate projektov »Dinamika spreminjanja poselitvene rabe zemljišč v Sloveniji v obdobju 1991 – 2002« (Marko Krevs, FF-UL) in »Regionalna primerjava spreminjanja poselitvene rabe zemljišč med statističnimi regijami v Sloveniji v obdobju 1991 – 2002: po vzorčnih mestih in suburbanih območjih« (Marko Krevs, FF-

UL). Projekt »Ukrepi zemljiške politike v regiji Alpe Jadran« (Nataša Pichler-Milanović, FF-UL s sodelavci) podaja primere dobrih praks na področju izvajanja ukrepov zemljiške politike, pogoje za uresničevanje »aktivne« urbane zemljiške politike (zlasti na področju stanovanjske oskrbe) in nabor ukrepov za izboljšanje uresničevanja zemljiške in stanovanjske politike v Sloveniji.

Predlagana CRP naloga se tudi navezuje na nekatere mednarodne raziskovalne naloge v katerih so aktivno sodelovali slovenski raziskovalci: ESPON projekt 1.1.1. »Potentials for Polycentric Development in Europe« (2002-2004), ESPON projekt 1.1.3: »Enlargement of the European Union and the wider European perspective as regards its polycentric spatial structure« (2003-2005), ter na projekte v okviru INTERREG III B programa: CONSPACE: »Comparative Analysis of Goals, Indicators and Data of Spatial Development in States and Regions« (2004-2006), PLANET CENSE »Planners Network for Central and South East Europe« (2004-2006), in REPUS »Strategy for a Regional Polycentric Urban System in Central Eastern Europe Economic Integrating Zone« (2006-2008).

1.2. Cilji in namen naloge

Temeljito proučevanje in poznavanje razvoja mest in širših mestnih območij in najnovejših procesov prostorske preobrazbe ter vrednotenje njihovih učinkov na gospodarski, socialni in prostorski razvoj je nujno za učinkovito in celovito načrtovanje razvoja slovenskih mest in drugih naselij ter doseganje ciljev *Strategije prostorskega razvoja Slovenije*, *Strategije razvoja Slovenije* in uresničevanje predlaganih ukrepov v *Okvirju gospodarskih in socialnih reform za povečanje blaginje v Sloveniji*.

Cilj predlagane CRP naloge je torej povezati predlagane kriterije in ukrepe iz dosedanjih raziskovalnih projektov v skladu s strateškimi dokumenti na (nad)nacionalni ravni ter izvedbenimi dokumenti na lokalni (občinski, medobčinski, regionalni) ravni v Sloveniji, potrebnih za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja mest in drugih naselij v širšem mestnem območju. Namen naloge je določiti specifične kazalce in kriterije za opredelitev konkurenčnosti in primernosti lokacij za posamezne dejavnosti, glede na njihovo umeščenost v širše mestno območje, prometno dostopnost in kompatibilnost z drugimi dejavnostmi. Ustreznost predlaganih rešitev bomo preverjali v posameznih vzorčnih primerih v izbranih slovenskih mestih oz. širših mestnih območjih. Tako izdelana naloga bo uporabna v procesu urejanja in načrtovanja prostora na državni, regionalni in lokalni ravni. S tem bo raziskava pomembno prispevala k razširitvi temeljnih in aplikativnih znanj o prostorskem razvoju in prostorski preobrazbi mest in širših mestnih območij v Sloveniji. Raziskava bo razdeljena na več med seboj povezanih vsebinskih sklopov z naslednjimi poudarki:

- **funkcijska preobrazba mest** : terciarizacija mest in decentralizacija trgovine, storitev in poslovnih dejavnosti, zamiranje trgovine in storitev v mestnih središčih, predlog ukrepov in inštrumentov za usmerjanje razvoja trgovine, storitev in poslovnih dejavnosti v mestih in drugih naselij v širšem mestnem območju.
- **promet v mestih** : analiza spremenjenih prometnih tokov in poteka potovanja znotraj urbanih območij kot posledica procesov prostorske preobrazbe mest, analiza prometnih tokov in prometnih navad prebivalstva ter njihovega vpliva na

kakovost življenjskega okolja, vpliv prostorske preobrazbe mest na privlačnost in učinkovitost javnega prometa, predlogi za ukrepe prometne politike v mestih in širših mestnih območjih.

- **stanovanjska oskrba:** analiza stanovanjske gradnje in trga nepremičnin, vrednotenje ukrepov stanovanjske in zemljiške politike, predlog ukrepov in inštrumentov za zagotavljanje zazidljivih zemljišč za stanovanjsko gradnjo v širšem mestnem območju;
- **preobrazba mestnih središč:** analiza in vrednotenje procesov funkcijske, socialne in fizične preobrazbe mestnih središč v slovenskih mestih, vrednotenje in predlogi programov prenove in revitalizacije mestnih središč.
- **širjenje poselitvene rabe zemljišč v širših mestnih območjih:** analiza najnovejših prostorskih vzorcev (ne)načrtnega širjenja poselitvene rabe na obrobju širših mestnih območij, predlog ukrepov in inštrumentov za preprečevanje (ne)načrtnega širjenja poselitvene rabe tal.

V tem okviru so iz praktičnega vidika in iz vidika podpore projekta za učinkovito pripravo prostorskih aktov na lokalni ravni (urbanistična zasnova, lokacijski načrt) so cilji in namen, v skladu s cilji *Strategije prostorskega razvoja Slovenije*, predvsem: spodbujanje razvoja vitalnih in urejenih mest in naselij, medsebojno dopolnjevanje funkcij urbanih območij na regionalni, nacionalni in nad nacionalni ravni, kot tudi v odnosu do urbanega zaledja in podeželja, ohranitev krajinske pestrosti in naravnih kakovosti, in vključevanje dediščine, kar pomeni zagotavljanje dostopnosti do dediščine in s tem povečanje identifikacijskih, vzgojnih in gospodarskih potencialov ter njeno trajnostno rabo.

Izhajajoč iz strateških ciljev in problematike urbanega razvoja v Sloveniji so temeljni cilji vezani na predstavljene vsebinske sklope ter na izoblikovanje »sinergijskih« kriterijev za vrednotenje prostora, in ukrepe ki omogočajo skladen gospodarski, socialni in kulturni razvoj in s tem zagotoviti:

- izboljšanje kakovosti bivanja v mestnih območjih
- zaustavitev pritiskov na izven mestni prostor
- smotrno usmerjanje delitve in dopolnjevanje funkcij mestnih območij.

Za doseganje ciljev projekta, projekt predvideva primerjalno preveritev kriterijev in ukrepov med mesti in mestnimi naselji v različnih hierarhij na regionalni ravni.

1.3 Pričakovani rezultati in metode dela

Na operativni ravni je pričakovani rezultat zasnova delovnega ogrodja, ki ga sestavljajo kriteriji in njihovi kazalci uspešnosti ter ukrepi za podporo skladnega gospodarskega, socialnega, kulturnega in morfološkega razvoja mest. Kriteriji bodo izbrani na podlagi poznavanj dosedanjih problemov v razvoju mest (EU dokumenti in priporočila ter domače relevantne raziskave) in tako, da bodo pokrili spekter ključnih vidikov umeščanja dejavnosti, vozlišč in povezav v prostor, na podlagi analiz razkoraka med načrtovalsko prakso in upravljavskimi vidiki urejanja prostora izraženimi s planskimi dokumenti (urbanistična zasnova). Temeljili bodo na interdisciplinarnem strokovnem znanju, analizi ključnih problemov v dosednji praksi mestnega razvoja oz. upoštevanja v planih izpostavljenih ciljev in meril na ravni države in lokalnih skupnosti, ter

usklajevanju vidikov na ravni rabe prostora, varstva okolja, interesov različnih investorjev in drugih interesov iz dialogov država-lokalna skupnost.

Pričakovani rezultati so naslednji:

- Analiza stanja in teženj v prostoru: (i) analiza najnovejših procesov prostorskega razvoja in preobrazbe mest in drugih naselij v širšem mestnem območju, podrobnejša analiza na vzorčnih območjih (Mariborska urbana regija); (ii) analiza in pregled stanja na področju učinkovitosti udejanjana in vključevanja kvalitativnih kriterijev razvoja mest v planskih dokumentih, predvsem na lokalni ravni (urbanistična zasnova);
- Analiza prakse prostorskega načrtovanja na poglavitnih problemov
- Opredelitev metod za analizo in vrednotenje procesov prostorskega razvoja in preobrazbe mest in drugih naselij v širšem mestnem območju z vidika trajnostnega prostorskega razvoja.
- Določitev nabora kazalcev za opredelitev »optimalnih« lokacij za posamezne dejavnosti v mestih in širših mestnih območjih. Za tematsko področje lokacijski vidik organizacije dejavnost v prostoru, ki se navezuje na pristop od spodaj navzgor in je ključen za doprinos k izboljšavi priprave in izvajanja planskih dokumentov kot je urbanistična zasnova ali še podrobneje, lokacijski načrt, je ključni rezultat vzpostavitev kompleksnega in odzivnega sistema kriterijev in njihovih kazalcev.
- Opredelitev nabora ukrepov za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja mest in drugih naselij v širšem mestnem območju.

Rezultati raziskave bodo pomembni predvsem v okviru načrtovanja in usmerjanja celovitega trajnostnega prostorskega razvoja slovenskih mest. Uporabni bodo za uresničevanje ciljev in prioritet *Strategije razvoja Slovenije*, *Strategije prostorskega razvoja Slovenije*, razvojnih programov in ukrepov iz *Okvira gospodarskih in socialnih reform za povečanje blaginje v Sloveniji*. Predvsem bodo rezultati naloge uporabni za uresničevanje naslednjih ciljev *Strategije razvoja Slovenije*: »Trajno obnavljanje prebivalstva«, »Skladnejši regionalni razvoj« in »Izboljšanje gospodarjenja s prostorom«.

V okviru cilja »Trajno obnavljanje prebivalstva« bodo rezultati naloge pripomogli k uresničevanju ciljev :

- »prilagoditi gospodarjenje s prostorom – ciljem splošne demografske in socialne politike ter predvidenim migracijskim gibanjem;«
- »povečati ponudbo najemnih stanovanj ter z izboljšanjem ponudbe zemljišč in učinkovitosti stanovanjskega trga povečati ponudbo in zniževati cene tržnih stanovanj«;

V okviru cilja »Skladnejši regionalni razvoj« bodo rezultati naloge pripomogli k uresničevanju ciljev :

- »krepi razvoj policentričnega urbanega sistema, razvoja regionalnih središč (zlasti središč nacionalnega pomena), oblikovati mestne (inovativne) regije in spodbujati regionalne ekonomije s tehnološkimi parki in podjetniškimi inkubatorji«;

- »spodbuditi kvalitetnejšo pripravo prostorskih aktov v skladu z razvojnimi potrebami, poenostaviti prostorske predpise, okrepiti financiranje neprofitne stanovanjske gradnje«.

V okviru cilja »Izboljšanje gospodarjenja s prostorom« bodo rezultati naloge pripomogli k uresničevanju ciljev :

- »povečati razpoložljivost zazidljivih zemljišč za gospodarstvo in stanovanjsko gradnjo s smotnim povečevanjem urbanega prostora naselij, s povečanjem izkoriščenosti poselitvenega prostora (koncentracija stavb) ter z usposobitvijo degradiranih in drugih urbanih zemljišč za ponovno rabo«;
- »ekonomske spodbude za boljšo izrabo razpoložljivega stavbnega sklada, podpora notranjemu razvoju naselij (prednost zgostitve ekstenzivno izrabljenih poseljenih površin pred širjenem na nova območja)«;
- »razvijati nepremičninski trg (evidence, obdavčitev, hipotekarno kreditiranje)«;
- »vzpodbujati poselitev v mesta, ki imajo med 7.000 in 30.000 prebivalcev«.

S tem bodo rezultati pripomogli k uresničevanju ciljev doseganja trajnostnega razvoja in posredno k povečevanju konkurenčnosti, ekonomske in socialne kohezivnosti na lokalni, regionalni in državni ravni.

Raziskave iz področja ustroja mest so v Sloveniji zelo redke, čeprav za prostorski razvoj države pomembne. Zlasti bodo rezultati raziskave uporabni pri opredelitvi usmeritev za prostorski razvoj trgovine ter storitvenih in proizvodnih dejavnosti, pri usmerjanju stanovanjske gradnje v mestih in ukrepih stanovanjske politike, in pri usmerjanju razvoja prometa in povečevanju učinkovitosti javnega prometa v mestih in širših mestnih območjih. Rezultati raziskave bodo lahko služili tudi pri izdelavi naslednjih prostorskih in razvojnih dokumentov :

- strateški in izvedbeni prostorski akti na državni, regionalni in (med)občinski ravni;
- strategije razvoja za posamezna slovenska mesta in širša mestna območja;
- regionalni razvojni programi in regionalne prostorske strategije;
- ukrepi zemljiške in stanovanjske politike.

Na lokalni ravni bodo rezultati predlaganega projekta pomenili in predstavili možnosti za izboljšanje uresničevanja dokumentov na področju razvoja mest, predvsem za pripravo urbanističnih zasnov (za mesta in izven mestna naselja), neposredno uporabni pri načrtovanju, vrednotenju in izboru rešitev, in primerno gradivo za izdelavo priročnikov o skladnem razvoju mest v okviru paradigme trajnostnega razvoja, ki so lahko koristen pripomoček za prostorske načrtovalce in tiste, ki odločajo o upravljanju, urejanju in načrtovanju razvoja mestnih območij, na podlagi ustreznih vrednotenj dinamike dejavnosti v prostoru pa kot osnova za nove standarde in normative. Glede na zakonsko določilo, po katerem so občine dolžne pripraviti analizo stanja v prostoru, strategijo prostorskega razvoja in prostorski red občine, bi takšna raziskava lahko bila koristna za pripravljalce teh dokumentov na občinski in regionalni ravni.

Rezultati raziskave bodo objavljeni v obliki izvirnih znanstvenih člankov v uveljavljenih slovenskih (*Dela, Geografski vestnik*) in tujih (geografskih) publikacijah. Objave so predvidene tudi v interdisciplinarnih znanstvenih publikacijah s področja urbanizma in prostorskega planiranja (*Urbani izziv, Urban Studies, Cities, Progress in Planning*, itn.). Predvidena je predstavitev rezultatov na letnem *Sedlarjevem srečanju* DUPPS,

zasedanju Urbane komisije pri *Mednarodni geografski zvezi* (IGU), *Evropski mreži za stanovanjske študije* (ENHR), *Mednarodnem združenju urbanih in regionalnih planerjev* (ISoCaRP), *Združenju evropskih planerskih šol* (AESOP), itn. S tem bo raziskava in njeni rezultati predstavljena domači in širši mednarodni strokovni javnosti.

V raziskavi bo sodeloval tudi podiplomski študent na Oddelku za geografijo FF-UL mag. Simon Kušar, ki izdeluje doktorsko disertacijo z naslovom »Vpliv prostorskega planiranja na lokacijo proizvodnih dejavnosti v Sloveniji«. Metodologija in rezultati CRP raziskave bodo vključeni v visokošolski študijski program *Geografija* v okviru predmetov *Urbana geografija* in *Regionalno planiranje* ter v seminarju pri študijski usmeritvi *Prostorsko planiranje*.

V raziskavi bodo uporabljene različne uveljavljene družboslovne, urbanistične in planerske metode in tehnike proučevanja mest, ki pa bodo prilagojene za slovenske razmere :

- kvantitativna analiza obstoječih (statističnih) podatkov
- metoda študije primerov, kvalitativna analiza
- kartografsko prikazovanje in uporaba GIS-a
- analiza stanja in teženj v prostoru
- evalvacija in povezovanje predlaganih kazalcev, kriterijev in ukrepov
- anketiranje predstavnikov državne uprave

Za vsak posamezni vsebinski sklop bo izdelana podrobnejša metodologija proučevanja. V zaporednih fazah raziskave bodo tako opredeljeni vsebinski sklopi povezani in ovrednoteni z vidika medsebojne soodvisnosti in glede na povezljivost metod med pristopi od spodaj navzgor in od zgoraj dol. Na podrobni ravni raziskave bo pri izbiri nabora kriterijev poudarek na tistih vidikih urejanja prostora in umeščanja dejavnosti vanj, za katere se pričakuje največjo uporabnost glede na problemska izhodišča in za katere se hkrati ocenjuje, da so v sedanji praksi premalo ali neustrezno vključeni. Naloga bo zastavljena tako, da je možno stalno spremljanje in dopolnjevanje.

1.4. Potek dela na nalogi

V **prvi fazi** izvajanja CRP raziskovalne naloge v letu 2006 je raziskovalna skupina (Filozofska fakulteta UL in Urbanistični inštitut RS) v sodelovanju z naročnikom (MOP) pripravila podrobnejšo projektno nalogo in opredelila skupne cilje in namen naloge.

V **drugi fazi** izvajanja raziskovalne naloge (november 2006 – april 2007) je raziskovalna skupina pregledala gradiva, strateške prostorske dokumente in temeljna pravila urejanja prostora v EU in Sloveniji ter nekatere raziskovalne naloge v okviru 5. OP EU, INTERREG III B, ESPON, URBAN in CRP »Konkurečnost Slovenije 2001-2006«. Rezultati druge faze so podrobneje predstavljeni v 2. faznem poročilu. Analiza obstoječih vrednotnih sistemov in ukrepov v okviru paradigme trajnostnega urbanega razvoja temelji predvsem na pregledu in ovrednotenju različnih evropskih in slovenskih izhodiščnih dokumentov v predteklih 10 let, kot na so na primer: *European Sustainable Cities* (1996), *Towards an Urban Agenda in the European Union* (1997), *Sustainable*

Urban Development in the European Union: A Framework for Action (1998), Towards a thematic strategy on the urban environment (1998 /2006), European Spatial Development Perspective (ESDP, 1999), Lille Urban Action Program (2000), Cohesion Policy and cities: the urban contribution to growth and jobs in the regions (2006), Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2005), Strategija razvoja Slovenije in Državni razvojni program (2007).

Glede na ugotovljeno problematiko urbanističnega urejanja in načrtovanja prostora, se bo CRP projekt na podrobni ravni osredotočil na raven urbanistične zasnove in njene implementacije znotraj urejanja mestnih območij. Favorizira kvalitativno rast mest in podrobneje obravnava: pretežno grajeno mestno območje, strnjeno širitev mest in primestno gradnjo oz. razvoj izven mestnih naselij. Glavna problemska izhodišča, ki opredeljujejo zahteve po vzpostavitvi niza kazalcev in kriterijev za opredelitev konkurenčnosti lokacij in predlogov razvoja optimalnih lokacij so: (i) prenova, oživljanje in skladen kakovostni razvoj širših urbanih območij, (ii) opredelitev vloge in pomena mešane rabe pri vrednotenju lokacij umeščanja dejavnosti, ter (iii) opredelitev namenske rabe zemljišč ter smiselnega prepletanja funkcij med urbanimi naselji in podeželjem. Za dosedanje faze naloge je značilna metoda dela: pregled literature in analize izbranega gradiva. Pregledali smo različna gradiva UIRS, ki se nanašajo na urbanistične kriterije v planerski praksi in ostala aktualna gradiva, ki obravnavajo kriterije in indikatorje prostorskega razvoja (različni internetni viri in MOPE). Glede na rezultate teh analiz smo pregledali še DUO (1998) in Indikatorji... (UIRS, 1999). DUO (1998) je primer raziskave, ki se ukvarja s problematiko prestrukturiranja in preobrazbo degradiranih urbanih območij. Ker so to območja, ki z vidika umeščanja dejavnosti v prostor pomenijo velik potencial, so rezultati študije DUO dobra izhodiščna osnova za implementacijo urbanističnih kriterijev v praksi. Dobri indikatorji in kriteriji so predpogoj za kakovostno prestrukturiranje degradiranih območij. Poleg tega pomembno terminološko osnovo za obravnavano tematiko predstavlja študija Indikatorji ... (UIRS, 1999), ki je bila prav tako temeljito pregledana v začetni fazi dela.

Poleg osnovnih vsebinskih gradiv smo pregledali tudi relevantne mednarodne projekte, predvsem z vidika povezovanja kriterijev in ukrepov za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja mest in drugih naselij. Ti vidiki so predvsem: vloga celovite prenove, tako mestnih središč (Re-urban) kot sosesk (Restate) in prenove 'rjavih con' (RARE) ter vloga zelenega sistema kot mehanizma trajnostnega razvoja mest (Greenkeys). Poleg tega je bil opravljen tudi temeljit pregled strateških slovenskih dokumentov in zakonodaje s področja planiranja

V **tretji fazi** raziskovalnega projekta je bila izdelana analiza prostorskega razvoja z vidika doseganja ciljev trajnostnega prostorskega razvoja v vzorčnem območju. Za izbor mariborske urbane regije (namesto celjske urbane regije) smo se odločili ker je mariborsko urbano območje trenutno v obdelavi v okviru mednarodnega projekta INTERREG III B CADSES *Strategy for a Regional Polycentric Urban System in Central-Eastern Europe Economic Integrating Zone* - REPUS (2005-2007) ter v okviru projekta CRP *Pomen majhnih in srednje velikih mest za razvoj urbanih območij* (2006-2008). Ugotovitve bomo dopolnili z potrebnimi ukrepi za doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja mest in drugih naselij v širšem mestnem območju za potrebe strateškega prostorskega načrtovanja na lokalni (občinski) ravni. Na ta način bo naročnik projekta CRP (MOP) imel tudi celoviti pregled nad stanjem v prostoru na območju

mariborske urbane regije. Rezultati tretje faze so podrobneje predstavljeni v 3. faznem poročilu

Analiza vzorčnega območja obsega predstavitev geografskega in upravnega položaja mestnega območja Maribora, analizo prometne dostopnosti in prometnih tokov, analizo demografskih trendov in razmer, analizo morfološke značilnosti mesta Maribor (proizvodna območja, degradirana urbana območja, trgovina, stanovanjska gradnja) in predstavitev mariborske urbane regije. Maribor je drugo največje mesto v Sloveniji in ima v urbanem sistemu položaj središča mednarodnega pomena. Gravitacijsko območje najvišjih funkcij obsega celotno severovzhodno Slovenijo, oziroma območje 4 statističnih NUTS 3 regij (Pomurska, Podravska, Koroška in Savinjska). Širše mestno območje imenovano tudi LLS (»Local Labour System«) v INTERREG IIIB CADSES REPUS projektu (2005-2007) v primeru mestne regije Maribor obsega tri »mikro-regije« (NUTS 4) in 12 občin (NUTS 5): Maribor, Ruše, Lovrenc na Pohorju, Selnica, Pesnica, Kungota, Šentilj v Slovenskih goricah, Miklavž na Dravskem polju, Hoče-Slivnica, Rače-Fram, Starše in Duplek. LLS Maribor ter sosednji LLS Lenart in LLS Slovenska Bistrica tvorijo ali RLS (»regional labour system«) Zgornje Podravje.

Maribor leži v križišču 5. in 10. prometnega koridorja, ki povezujeta Srednjo Evropo z državami na Balkanskem polotoku ter mediteranski prostor z Vzhodno Evropo. Poleg tega je pomembno križišče regionalnih prometnic iz vzhodne proti osrednji in iz vzhodne proti zahodni Sloveniji. Izohrona 30 minutne dostopnosti pokriva celotno območje subregije (RLS) Zgornje Podravje, z izjemo skoraj neposeljenih delov bližnjega hribovja (Pohorje). Demografske razmere označuje zmanjševanje števila prebivalstva zaradi negativnega naravnega prirasta in staranje prebivalstva. Zaradi suburbanizacije se demografsko krepi obmestje, mesto Maribor pa nazaduje. Na mariborskem urbanem območju sledimo intenzivnemu procesu terciarizacije. Ne le da se povečuje število zaposlenih v terciarnih in kvartarnih dejavnostih, povečuje se tudi število poslovnih subjektov iz področja oskrbnih in storitvenih dejavnosti. Gospodarski razvoj v mestu Mariboru je intenzivnejši kakor v njegovem zaledju. Najpomembnejša gospodarska dejavnost glede na število delovnih mest je predelovalna industrija, najhitreje pa narašča število zaposlenih v turizmu, financah, trgovini in drugih storitvenih dejavnostih. Pomen (vpliv) Maribora kot gospodarskega središča je danes manjši od njegovega socialnega pomena. V socialnem smislu mariborska regija močno presega območje LLS Maribor, v gospodarskem pa le nekoliko. Za veliko prebivalcev severovzhodne Slovenije je Maribor glavno nakupovalno, kulturno in upravno središče. V Mariboru so skoncentrirane vse dejavnosti regijskega pomena, kar povečuje njegovo vlogo regijskega središča. Funkcionalne vezi med regijskim središčem in okolico počasi preraščajo iz enosmernih v komplementarne. Poleg storitvenih dejavnosti je v okolici gospodarsko najpomembnejši turizem. Medobčinsko sodelovanje je do sedaj omejeno na področje varovanja okolja, gradnjo infrastrukturnih sistemov in dejavnosti na področju turizma. Prostorski razvoj je najintenzivnejši v suburbanih naseljih, ki se razvijajo zaradi stanovanjske gradnje in storitvenih dejavnosti. Prostorski razvoj mesta Maribor je usmerjen predvsem v zapolnjevanje in prestrukturiranje grajenih struktur v primestnih občinah pa je opazna nova stanovanjska gradnja ter ustanovitev novih podjetij in delovnih mest. Občina Maribor ima že sprejeto urbanistično zasnovo, v pripravi je strateški prostorski načrt občine Maribor ter drugih občin na mariborskem urbanem območju.

Kot nadaljevanje in poglobitev Analize vzorčnega območja Mariborske urbane regije, smo v **četrty fazy** raziskovalnega projekta na osnovi vprašalnika izdelali strokovno analizo prostorskega načrtovanja in doseganja ciljev trajnostnega prostorskega razvoja na lokalnem (občinskem) nivoju. Analiza je bila narejena na osnovi vprašalnika, ki je bil namenjen strokovnim delavcem, zaposlenih na področju prostorskega načrtovanja v vseh dvanajstih občinah v proučevanjem območju. Vprašalnik je bil sprva poslan vodjem oddelkov za okolje in prostor oziroma prostorsko načrtovanje v občinah. Vprašalnik so kontaktne osebe na občinah že delno izpolnile, v drugem delu pa smo v skupnem razgovoru člani raziskovalne skupine iz Oddelka za geografijo vprašalnik še dopolnili. Konec meseca februarja smo tako opravili 12 razgovorov s predstavniki občin.

Glavni namen vprašalnika je bil pridobitev informacij o praksi, izvajanju in poglavitnih problemih pri prostorskem načrtovanju in doseganju ciljev trajnostnega prostorskega razvoja na lokalnem (občinskem) nivoju. Vprašalnik je razdeljen na več vsebinskih sklopov: prostorsko načrtovanje v občini, prostorski razvoj in doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja v občini ter analiza prostorskega razvoja po izbranih področjih: stanovanjska gradnja, trgovina, območja proizvodnih dejavnosti in promet.

Izvedba anketiranja strokovnih delavcev na področju prostorskega načrtovanja v občinah se je izkazala za zelo uspešno in koristno za raziskovalni projekt, saj smo na osnovi zbranih informacij poglobili in dopolnili analizo prostorskega razvoja in prostorskega načrtovanja na lokalnem (občinskem) nivoju. Zbrane informacije so zelo dragocene za poznavanje realnih in vsakodnevnih problemov na področju prostorskega razvoja in prakse izvajanja prostorskega načrtovanja v občinah. V nadaljevanju so bili rezultati, pridobljeni z vprašalnikom, analizirani na dveh nivojih: po posameznih občinah in po posameznih področjih. Analiza vprašalnika je prikazana v nadaljevanju poročila. Analiza vprašalnika na primeru Mariborske urbane regije je pokazala na določene pereče probleme pri prostorskem načrtovanju na nivoju občin. Še zlasti izstopa ugotovitev, da je praksa prostorskega načrtovanja in posledičen prostorski razvoj v občinah pogosto v nasprotju s cilji in usmeritvami evropskih in nacionalnih strateških dokumentov. To je posledica več dejavnikov: pritiski lokalnega prebivalstva, zasebnega kapitala in investitorjev, pomanjkanje strokovnih kadrov, prevlada lokalnih in zasebnih interesov pri ključnih odločitvah o prostorskem razvoju, zelo slabo sodelovanje med občinami oziroma izostanek pokrajinskega nivoja prostorskega načrtovanja, nejasna zakonodaja oziroma pogosto spreminjanje zakonov in podzakonskih aktov, neupoštevanje oziroma zelo različna interpretacija veljavnih prostorskih aktov in podobno. Zaskrbljujoča je tudi ugotovitev, da v občinah določenih procesov v prostorskem razvoju ne zaznavajo kot (ne)trajnostnih, čeprav močno odstopajo od strateških usmeritev na nacionalni ravni. V občinah zato pogosto tudi ne vidijo potrebe za izvajanje posebnih nukrepov za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja. Čeprav je bilo anketira je izvedeno samo v enem (vzorčnem) območju pa lahko ključne ugotovitve vsaj pogojno posplošimo na celotno Slovenijo. Mariborska urbana regija je namreč z vidika značilnosti poselitve in prostorskega razvoja zelo heterogeno območje. Vključuje med seboj zelo različna območja (drugo največje mesto v Sloveniji z obsežnimi degradiranimi urbanimi območji, območja intenzivne suburbanizacije, demografsko stabilna redkeje poseljena podeželska območja in območja depopulacije), ki lahko služijo kot »vzorčna« območja za celotno Slovenijo.

2. Trajnostni prostorski razvoj evropskih mest in širših mestnih območij

2.1. Stanje, trendi in procesi v razvoju Evropskih mest

Za EU je značilna visoka raven urbanizacije vendar le približno tretjina prebivalstva živi v pomembnejših velemestih, druga tretjina prebivalstva živi v majhnih in srednje velikih mestih. V nasprotju z drugimi celinami so za prostorske poselitvene vzorce v Evropi značilna ruralna območja, ki so razmeroma gosto naseljena. Zgodovina Evrope – za katero je bila značilna decentralizacija, z neodvisnimi nacionalnimi državami, je bila naklonjena nastanku močnega policentričnega urbanega sistema. Nastalo je kompleksno omrežje velikih, srednje velikih in manjših mest, ki v razsežnih delih Evrope tvori osnovo za urbanizirane prostorske strukture celo v ruralnih območjih. Po zadnji širitvi EU v letu 2004 približno 70 večjih mest z več kot 500.000 prebivalci prevladuje v evropskem urbanem sistemu. Okoli 20% prebivalstva razširjene EU (27 članic) živi v teh mestih. Približno 120 mil. ali 40% urbanega prebivalstva v Evropi živi v 600 mestih med 100.000 – 500.000 prebivalcev, ki so motorji gospodarskega razvoja, nosilci policentričnega in trajnostnega razvoja in konkurenčnosti mest in regij v EU. Razširjena EU vključuje raznolike urbane regije, aglomeracije, somestja, mala in srednje velika mesta in raznolika ruralna zaledja.

Urbani sistem in poselitvena struktura v Evropi se srednjeročno verjetno ne bosta bistveno spremenila. Svetovna mesta, kot sta London in Pariz, ter metropolitanske regije, kot sta Ruhr in Randstad, bodo obdržale svojo vodilno vlogo. Nove funkcije in omrežja pa lahko v prihodnje bistveno vplivajo na razvoj posameznih mest in regij. Tekmovanje med mesti in regijami na področju vlaganj narašča, zato je za nekatere ohranjanje ali ponovno vzpostavljanje konkurenčnosti velik in pomemben izziv. Številna mesta bodo morala razviti nov gospodarski potencial. Stara industrializirana mesta in regije morajo nadaljevati s procesi gospodarskega posodabljanja. Mesta in regije, ki so v pretirani meri odvisna od enega samega gospodarskega sektorja, kot je javna uprava, turizem ali industrija, si morajo prizadevati za razširjanje lastne gospodarske osnove. Nekaterim mestom v podeželskih ali obrobni regijah bo težko zavarovati in razviti svojo gospodarsko osnovo. Celotno v obrobni regijah pa gotovo obstajajo mesta, ki so dovolj močna in privlačna, da pritegnejo investicije zase in za območja, ki jih obkrožajo. Še zlasti mesta, ki prevzamejo funkcijo »vhodnih« mest, lahko izrabijo svojo obrobno lego za doseganje zelo pozitivnih učinkov. Mesta in regije, ki znajo izrabljati svoje lastne gospodarske možnosti in potencial, ne počnejo tega v škodo drugih, temveč nasprotno lahko okrepijo konkurenčnost EU v svetovnem merilu. V tem smislu je tekmovanje zelo pozitivno. Pomembno pa je, da je tekmovanje med mesti, regijami in državami članicami socialno vključujoče in odgovorno do okolja. Brezpogojno tekmovanje »z uporabo vseh razpoložljivih sredstev« bo srednjeročno škodilo mestom in regijam ter ne bo prispevalo k trajnostnemu razvoju Evrope (Pichler-Milanović, 2008).

Vedno bolj se krepi medsebojno sodelovanje in združevanje sredstev med mesti in širšim mestnim prostorom, na primer z razvojem komplementarnih funkcij ali z delitvijo funkcij in storitev. Takšno sodelovanje je lahko ugodno za regionalni razvoj, ker izboljšuje obseg ponujenih storitev in gospodarske pogoje v regiji, s tem pa narašča tudi njena konkurenčnost. Zaradi naraščajočega števila gospodinjstev in povprečnega bivalnega prostora na prebivalca narašča tudi povpraševanje po novih stanovanjih in

stavbnih zemljiščih. V številnih mestih zagotavljajo nova stanovanja v obstoječih bivalnih območjih ali na novih lokacijah. V številnih primerih je to potekalo v skladu z načrtu in metodično, včasih pa tudi razmeroma nenadzorovano. Nenadzorovano širjenje pozidanih zemljišč ima za posledico večje število zasebnega prometa, večjo porabo energije, dražjo infrastrukturo in storitve ter ima negativen vpliv na kakovost podeželja in okolja. Poleg tega pa naraščajoča blaginja na številnih območjih spodbuja povpraševanje po počitniških in sekundarnih bivališčih. Na številnih širših mestnih območjih je razvojni pritisk na območja v okolici mest postal problem (URBS PANDENS, 2005; Couch et al. 2007). Zato je potrebno sodelovanje pri iskanju trajnostnih rešitev in inovativnih ukrepov za prostorsko in razvojno načrtovanje v upravljanju mest in širših mestnih območij.

2.2. Opredelitev trajnostnega razvoja mest in širših mestnih območij

Zanimanje za trajnostni razvoj mest in mestnih območij je skokovito naraščalo z rastjo okoljskih problemov. Zgoščenost ljudi in dejavnosti povzroča, da so mesta temeljni vir lokalnih, regionalnih in globalnih okoljskih sprememb. Mestne aktivnosti povzročajo negativne vplive na okolje v mestu i okolici u onesnaževanjem zraka, prsti, vode, z odpadki, hrupom in svetlobnim onesnaževanjem (Šašek Divjak, 1998). Najresnejši prostorski in okoljski problemi, s katerima se spopadajo globalna velika in majhna mesta so (Agenda Habitat, 1997): gradnja na črno in/ali nenačrtna raba površin, promet, onesnaževanje okolja, pomanjkanje zelenih površin, nezadostna komunalna opremljenost naselij, neusklajen prostorski in urbani razvoj, večja dovzetnost za (antropogene in naravne) nesreče. Vso omenjeni problemi so med drugim resno ogrozili zmožnost mest, da bi uresničevala gospodarski in socialni razvoj ter varstvo okolja. To so med seboj odvisne in podpirajoče se sestavine trajnostnega razvoja, okvir prizadevanj za doseg večje kakovosti življenja za vse (Agenda Habitat, 1997).

Tudi evropska mesta se soočajo s številnimi razvojnimi, socialnimi in okoljskimi problemi kot so velika poraba naravnih virov, potrošnja in obremenjevanje regionalnega in globalnega okolja, suburbanizacija, naraščajoča stopnja motorizacije, pomanjkanje učinkovitega javnega prometa, socialna in prostorska diferenciacija v mestnem območju. Evropska mesta imajo edinstvene kulturne in arhitekturne kakovosti, veliko moč socialnega vključevanja in izjemne možnosti za gospodarski razvoj. So centri znanja ter viri rasti in inovacij. Hkrati se evropska mesta srečujejo z demografskimi problemi, socialno neenakostjo, socialno izključenostjo nekaterih skupin prebivalstva, pomanjkanjem cenovno dostopnih in primernih stanovanj ter okoljskimi problemi. Dolgoročno gledano mesta ne bodo mogla opravljati svoje vloge nosilca družbenega napredka in gospodarske rasti, kot je zapisano v Lizbonski strategiji (2000, 2005), če ne bodo uspela ohranjati socialnega ravnotežja tako znotraj mest kot med različnimi mesti, ohranjati kulturne raznolikosti in ustvariti visoke kakovosti na področjih urbanizma, arhitekture in okolja.

Sodobne, trajnostno zasnovane definicije mest in mestnega območja poudarjajo nujnost trajne prilagoditve mestnega razvoja zmogljivostim ekosistemov. Tako poročilo OECD (1990) navaja naslednjo trajnostno zasnovano definicijo mestnega območja: »trajnostno mestno območje se razvija in raste v harmoniji s produktivno zmogljivostjo lokalnih, nacionalnih in globalnih ekosistemov, ki se spreminjajo«. Mesto se torej ne more navznoter razvijati trajnostno, navzven (v okolico) pa "izvažati" visoko entropijo in

emisijsko obremenjevanje. Haughton in Hunter (1994) sta trajnostno mesto definirala kot mesto, v katerem se ljudje in dejavnosti trajno prizadevajo za izboljšanje njegovih naravnih, grajenih in kulturnih okolij na lokalni in regionalni ravni, v smeri podpore ciljev globalnega trajnostnega razvoja. Trajnosten razvoj mesta je torej razvoj, ki prinaša trajnostno izboljšanja gospodarskega, socialnega in okoljskega blagostanja brez lokalnega/globalnega izčrpavanja okoljskega kapitala.

Definicija mestnega območja predstavlja kompleksen izziv. Urbano območje je kompleksno, sestavljeno iz naravnih, grajenih in družbenih sestavin. Pojem mesta vključuje tudi ekološke razmere, možnosti za rekreacijo, kakovost arhitekture in pokrajine, ter urbane »udobnosti« (prijetnost, harmonija in kulturna kakovost bivanja). Sodobna mesta označuje vse bolj razvejan urbani ekosistem, in velika snovno-surovinska odvisnost mest od neurbaniziranih ekosistemov ter visoka stopnja izmenjave s primestnim okoljem (Plut, 2006). Nenehna intenzivna medsebojna izmenjava snovi, energije, informacij, prebivalcev, proizvodov in storitev med mesti in okolico je eksistenčno pomembna za urbani metabolizem (Kupchella, Hyland, 1993; Plut, 2006, URBS PANDENS, 2005). Mitlin in Satterthwaite (1996) so že pred desetletjem opozarjala, da sama mesta kot strnjena celota niso toliko odgovorna za porabo virov, generiranje odpadkov, onesnaževanje in emisije toplogrednih plinov, ampak so to posamezna industrijska in druga podjetja ter prebivalci z življenjskim slogom visoke potrošnje v predmestjih, obmestjih in urbaniziranem podeželju, torej na območju suburbanizacije, saj imajo njihova gospodinjstva velike hiše, dva ali tri avtomobile in trošijo več virov kot meščani strnjenih mestnih območij (Plut, 2006). Nenadzorovana rast mest, njihovo zraščanje v večja nenačtrovana urbana območja, aglomeracije, somestja, urbane regije, lahko povzroči zlom ekoloških izmenjav med mesti in zaledjem. Oskrba s hrano, surovinami, energijo in odlaganje odpadkov, postaje za mesta bolj težavna, narašča pa onesnaževanje zraka, prsti in voda. Zato je z vidika zagotavljanja pogojev za zdravo, varno, materialno zadovoljivo življenje sedanje ter bodočih generacij človeške in ostalih vrst osrednje vprašanje, na kakšen način omogočiti primeren, kakovostni razvoj mest in širših mestnih območij, ki ne bi slabšal kakovost okolja in izčrpaval osnovne naravnih virov mesta, njegove okolice, regije, planeta (Plut, 2006).

Prednostni pristop k trajnostnemu razvoju evropskih mest in drugih naselij v širšem mestnem območju naj bi imel dve stopnji (European Sustainable Cities, 1996): učinkovitejša raba zemljišč v obstoječih strnjenih mestnih območjih, zlasti sanacija opuščenih zemljišč in minimizacija rabe energije za potovanje z načrtovanjem mešane rabe stavbnih zemljišč. Banister et al. (2000) sodijo, da so sklenjena mesta energetskega najbolj primerna oblika bivanja, ker je poraba energije za promet najmanjša, obenem pa je največ možnosti za učinkovito organiziranje javnega prometa. Po mnenju Evropske komisije (1990) nudijo sklenjena mesta višjo kvaliteto življenja kot suburbana območja, obenem pa se naj bi tudi bodoči urbani razvoj vršil znotraj obstoječih že pozidanih območij v širšem mestnem območju. Tudi Friends of the Earth s konceptom okoljskega prostora in s tem povezane minimalne in "pravične" rabe naravnih virov za vse prebivalce planeta zagovarjajo koncept sklenjenih mest (Hille, 1997). Gosto, kompaktno mesto, ki varčuje s prostorom in rešuje probleme prevoza, postaja tki. »urbanistični ideal« (Petrešin, 2000).

Število prebivalcev v strnjenem mestu, zlasti zgodovinskih mest, naj bi še naprej upadalo. Vloga središča mesta se bo spreminjala v kraj socialnih stikov, kulture, turizma, gostišč, upravnih zgradb, prestižnih bank, zavarovalnic. Tradicionalne funkcije mestnih

središč, kot so stanovanjska, trgovska, obrtna, industrijska pa naj bi se skoraj v celoti preselile v okolico. Definicijo mesta naj bi zamenjala definicija širšega mestnega območja ali urbane regije (Pogačnik, 2000, Pichler-Milanović, 2004, 2007). Tako npr. oskrbne funkcije, ki jih mesto opravlja za svojo gravitacijsko zaledje, niso več ključne za opredelitev mestnosti. Nakupovalni, zaposlitveni, rekreacijski in drugi centri v okolici mesta namreč lahko opravljajo funkcije za prebivalstvo v strnjenem mestu in širšem mestnem območju. Tako mesto pravzaprav gravitira navzven, v obratni smeri kot v preteklosti. V novem kontinuumu urbanega in ruralnega rastejo satelitska, robna naselja, polnijo se prostori med večjimi mesti, ki se širijo glede na značilnosti prostora, poselitve in poteka ključnih cestnih povezav.

Trajnost, torej približevanje, prilagodljivost urbanega ekosistema delovanju lokalnih naravnih ekosistemov in hkrati globalnemu ekosistemu je skupna, temeljna sestavina dolgoročno zasnovanih razvojnih vizij sodobnih mest. Po mnenju Nebela in Wrighta (1998) so za prilagajanje trajnostnim načelom v mestnih strategijah bistveni različni ukrepi med katerimi so zmanjšanje avtomobilskega prometa in večja vloga javnega prometa, kolesarjenja in peš hoje, zmanjšanje porabe energije in onesnaževanja, ki zmanjšujejo potrebo po prevozu, pospešuje reciklažo, ozelenitev posameznih mestnih območij, povečanju gostote prebivalstva v strnjenem in sklenjenem mestnem območju. Novi pristopi v trajnostnem razvoju mest in širših mestnih območij morajo povezati različne politike, ukrepe in inštrumente na lokalni, regionalni in (nad)nacionalni ravni ter vgraditi okoljske sestavine v prostorske in razvojne načrte na (med)občinski in regionalni ravni.

2.3. Pregled pomembnejših globalnih in evropskih strateških dokumentov s področja prostorske politike in trajnostnega razvoja mestnih območij

Agenda Habitat, Carigradska deklaracija o mestnih in drugih naseljih, in Deklaracija Svetovnega zbora mest in lokalnih uprav so potrjene na Konferenci ZN Habitat II o človekovih naseljih leta 1996 v Carigradu. Glavni načeli Agende Habitat, načelo »primerne bivališča za vse« in načelo »trajnostnega razvoja« človekovih naseljih, naj bi bili kot splošno sprejeti civilizacijski normi temeljno izhodišče in cilj delovanja na področju prostorskih posegov in urejanja prostora. V vse bolj povezanem in medsebojno odvisnem svetu so takšne skupne strategije in usmeritve vse nujnejše. Ne glede na različne smeri urbanih sprememb razvitega in nerazvitega sveta ter posebnosti kulturnega in družbenega okolja postajajo nekatera vprašanja urbanega in podeželskega razvoja zaradi vplivov, pritiskov in posledic procesov globalizacije vedno bolj podobna. Revščina, socialna izključenost, socialna in kulturna diferenciacija, degradacija okolja, gospodarski razvoj, preraščevanje družbenega bogastva so teme, ki jih je močno reševati le z mednarodnim sodelovanjem ob vse večji odgovornosti posameznih vlad, predvsem pa skupaj z vsemi subjekti na lokalni in regionalni ravni držav. Tudi Slovenija se je kot podpisnica omenjenih dokumentov obvezala, da bo sledila sprejetim sklepom, ciljem in načelom ter jih v svojih razvojnih in prostorskih dokumentih in dejavnostih tudi uresničevala (glej Slovensko nacionalno poročilo o izvajanju Agende Habitat »Istanbul +5« (2001) in »Istanbul +10« (2007). Deklaracija o mestih in drugih naseljih v novem tisočletju (ZN, 2001) je bila sprejeta na posebnem zasedanju generalne skupščine Združenih narodov za pregled in oceno izvajanja Agende Habitat z naslovom »Istanbul+5«. Pomeni nadgradnjo in ponovno potrditev in utrditev leta 1996 v Carigradu

sprejete Agende Habitat ter Carigrajske deklaracije, ki sta skupaj z Agendo 21 in drugimi sporazumi o okolju in razvoju iz Ria de Janeiro temeljna mednarodna dokumenta o razvoju mest in drugih človekovih naselij ter o človekovem bivalnem okolju. Namen te deklaracije je predvsem ponovno utrditi cilje in zaveze, sprejete na konferenci UN Habitat II (1996), katerih pomen zaradi hitrih sprememb urbanega razvoja zadnjih let vse bolj narašča. Deklaracija poleg tega pozdravlja že dosežen napredek in nekatere uspehe, opozarja na pomanjkljivosti in ovire ter ponuja pobude in sklepe glede nadaljnjih ukrepov pri uresničevanju načel Agende Habitat.

V več kot tridesetih letih sodelovanja v okviru Evropske konference ministrov odgovornih za regionalno planiranje Sveta Evrope (CEMAT) je bilo ob izmenjavi mnenj, vzpostavljanju in promociji sodelovanja, omogočanju dostopa do znanja in informacij, sprejetih tudi veliko dokumentov, katerih vsebina je usmerjala prostorski razvoj evropske celine in služila kot smernica državam članicam Sveta Evrope (43) pri izvajanju politik trajnostnega prostorskega razvoja. V letu 2000 so bila sprejeta »Vodilna načela za vzdržen prostorski razvoj evropske celine«, dokument, ki opredeljuje načela trajnostnega razvoja in skupne smernice za njihovo implementacijo v državah članicah Sveta Evrope. Publikacije vsebuje pregled aktivnosti pri uresničevanju teh skupnih načel v prvih treh letih po njihovem sprejemu, ko je CEMAT-u predsedovala Republika Slovenija ter sprejete dokumente na 13. Evropski konferenci ministrov odgovornih za regionalno planiranje Sveta Evrope, ki je potekala v Ljubljani septembra 2003. Osnovno sporočilo konference je zajeto v dokumentu »Ljubljanska deklaracija o prostorski dimenziji vzdržnega razvoja«, s katero so predstavniki držav članic podrobneje definirali razumevanje paradigme trajnostnega razvoja kot ekonomske, socialne, okoljske in kulturne dimenzije ter opredelili vlogo politik prostorskega razvoja pri zagotavljanju trajnostnega razvoja evropske celine. Z Ljubljansko deklaracijo so ministri sprejeli obveznost, da bodo v okviru svojih pristojnosti zagotavljali celovitost pri pripravi razvojnih politik, ki bodo ob upoštevanju regionalnih lastnosti zagotavljale čim bolj sprejemljive predloge trajnostnih razvojnih rešitev. Za izvedbo te naloge je nujno v pripravo predlogov razvojnih ukrepov vključiti čim širši krog udeležencev in zagotoviti pravočasno usklajevanje interesov ob upoštevanju lastnosti in endogenih potencialov območij za katere se pripravljajo predlogi razvojnih odločitev.

2.3.1. Prostorske politike EU v smeri doseganja cilja trajnostnega razvoja mest in širših mestnih območij

Urbana politika se je na ravni EU začela oblikovati v devetdesetih letih prejšnjega stoletja. Glavni razlogi za razvoj usklajene urbane politike so bili zavedanje o pomenu mest za gospodarski, socialni in kulturni razvoj Evrope, spopadanje s ponavljajočimi se sorodnimi problemi v evropskih mestih ter spoznanje, da imajo različne EU politike močan vpliv na razvoj mest, pri čemer so si nemalokrat med seboj v nasprotju. Prvi dokumenti na področju urbane politike nastanejo v okviru okoljske politike EU: Green Paper on the Urban Environment (1990) in poročilo European Sustainable Cities (1996). Prvi formalni odraz skupne urbane politike je bil dokument »Towards an urban agenda in the European Union«, ki ga je Evropska komisija izdala v maju 1997, na podlagi dokumenta »European Sustainable Cities« (1996), s podrobnim okvirjem za lokalne ukrepe in poudarkom na upravljanje mest, integrirane sektorske politike, ekološko razmišljanje, sodelovanje in partnerstvo za doseganje ciljev trajnostnega razvoja v evropskih mestih. Kasneje pa so mu sledili še drugi dokumenti: »Sustainable Urban

Development in the European Union: A Framework for Action« (1998) v katerem je bila zaznamovana pomembnost integrirane obravnave ekonomskih, socialnih in okoljskih pristopov ter potreba po obravnavi mest v EU politikah (1998) in »Towards a thematic strategy on the urban environment« (1998) v katerih so večplastne politične teme integrirano obravnavane v okviru prostorskega razvoja posameznega mesta. European Spatial Development Perspectives (ESDP, 1999) v katerih je označen prispevek prostorsko-razvojne politike v smeri uravnoteženega in trajnostnega razvoja evropskega ozemlja namenja več pozornosti procesu evropskih integracij, konkurenčnosti in trajnostnem razvoju evropskih mest in regij ter teritorialnem sodelovanju. globalnimi integracijskimi conami, vstopnimi mesti, urbanimi grozdi in posameznimi urbanimi regijami v podporo boljše ozemeljske uravnoteženosti znotraj razširjene EU«. ESDP ni pravno obvezujoč dokument, vendar zastavlja politični okvir za boljše sodelovanje med sektorskimi politikami EU, ki pomembno vplivajo na prostorski razvoj in je inštrument za usklajevanje nalog med državami članicami, med regijami in med mesti. ESDP izpostavlja posebne vloge mest, ki bi jih lahko prevzele z »evropskimi koridorji,

Države članice EU so se leta 2000 dogovorili o novem strateškem cilju EU, in sicer »do leta 2010 postati najbolj konkurenčno, dinamično ter na znanju temelječe gospodarstvo na svetu«. Od tedaj je napovedani cilj in proces izvrševanja tako imenovane Lizbonske strategije doživel kar nekaj modifikacij in prehod v novo fazo. Cilj Lizbonske strategije je izboljšanje konkurenčnosti evropskega gospodarstva, vzporedno z jasno zavezanostjo evropskemu socialnemu modelu in upravljanju s pritiski na okolje. Lizbonska strategija poudarja splošne cilje rasti in zaposlovanja, pri čemer v širokem obsegu in na različnih področjih določa številne ukrepe in specifične cilje. Čeprav »teritorialna kohezija« doslej ni bila izrecno vključena v ciljih Lizbonske strategije, njeno vrednotenje poudarja pomembnost prostorskega pristopa in vlogo regionalne in lokalne uprave pri doseganju splošnih in specifičnih ciljev Lizbonske strategije. Evropski svet je marca 2005 potrdil predlog reforme Lizbonske strategije, ki ga je v svojem poročilu *Nov začetek za Lizbonsko strategijo* predstavila Evropska komisija. Evropski svet je poudaril, da sta rast in zaposlovanje najpomembnejša cilja Lizbonske strategije, obenem pa je opozoril, da mora lizbonski proces še naprej temeljiti na enakovredni obravnavi treh vidikov strategije - gospodarske, socialne in okoljske. Kot bistvene prednostne naloge za uresničitev lizbonskih ciljev je Evropski svet označil vlaganje v znanje in inovacije, vzpostavitev privlačnega poslovnega okolja, ustvarjanje več in boljših delovnih mest ob ohranjanju socialne kohezije ter poudarek na fleksibilnosti trga dela. Da bi se izboljšalo upravljanje lizbonskega procesa, je Evropski svet potrdil predlog Evropske komisije o pripravi nacionalnih lizbonskih akcijskih programov, ki naj bi vsebovali ključne reforme za uresničevanje lizbonskih ciljev, državam članicam pa je dal na razpolago možnost, da po potrebi imenujejo nacionalnega koordinatorja za spremljanje izvajanja Lizbonske strategije. Evropska komisija je leta 2006 predstavila prvo *letno poročilo o izvajanju Lizbonske strategije*, v katerem je ocenila nacionalne programe reform in predlagala štiri stebre Lizbonske strategije - vlaganje v znanost in inovacije, spodbujanje podjetniških zmogljivosti, spopadanje z izzivi globalizacije in demografskih sprememb ter energetsko politiko. Pri uresničevanju reform, ki jih morajo države članice izvesti v okviru Lizbonske strategije, je bil dosežen precejšen napredek na državni in evropski ravni, kljub temu Evropa še zaostaja za načrtovanimi cilji. Evropski svet v Gothenburgu (2001) je sprejel prvo Strategijo EU za trajnostni razvoj. Zunanjo razsežnost ji je leta 2002 ob upoštevanju Svetovnega vrha o trajnostnem razvoju v Johannesburgu (2002) dodal Evropski svet v Barceloni. Gothenburška strategija določa številne ključne okoljske cilje,

tako politične kot zakonodajne mejnike. Med pglavitne prednostne naloge sodijo podnebne spremembe, trajnostni promet, zdravje ljudi in gospodarjenje z naravnimi viri.

Vendar pa netrajnostni trendi, ki zadevajo podnebne spremembe in porabo energije, grožnje javnemu zdravju, revščino in socialno izključenost, demografske pritiske in staranje, upravljanje z naravnimi viri, upad biotske raznovrstnosti, rabo zemlje in promet, še vedno obstajajo in pojavljajo se novi izzivi. Ker ti negativni trendi ustvarjajo občutek, da je treba nujno ukrepati, so potrebni kratkoročni ukrepi, vendar pa se pri tem ne sme pozabiti na dolgoročno perspektivo. Glavni izziv je postopna sprememba netrajnostnih vzorcev porabe in proizvodnje ter nepovezan pristop k oblikovanju politik. Na podlagi navedenih ugotovitev je Evropski svet v zaključku pregleda Strategije EU za trajnostni razvoj, ki ga je sprožila Evropska Komisija v letu 2004, ter na podlagi sporočila Pregled strategije trajnostnega razvoja – izhodišča za ukrepanje (2005) in prispevkov Evropskega Sveta, Evropskega parlamenta, Evropskega ekonomsko-socialnega odbora in drugih, sprejel ambiciozno in celovito prenovljeno *Strategijo trajnostnega razvoja za razširjeno EU*, ki temelji na strategiji, ki je bila sprejeta leta 2001. Ta dokument določa enotno in skladno strategijo o tem, kako bo EU učinkoviteje izpolnjevala dolgotrajno zavezo o izpolnitvi izzivov trajnostnega razvoja. Ponovno potrjuje potrebo po solidarnosti na svetovni ravni in priznava pomen sodelovanja s partnerji izven EU, vključno s hitro razvijajočimi se državami, ki bodo bistveno vplivale na globalni trajnostni razvoj. Splošen cilj prenovljene strategije EU za trajnostni razvoj je opredeliti in oblikovati ukrepe, ki bodo EU omogočili nenehno izboljševanje življenjskih pogojev za sedanje in prihodnje generacije, in sicer z vzpostavitvijo »trajnostnih skupnosti«, ki lahko učinkovito upravljajo in uporabljajo vire, ter izkoriščajo ekološki in družbeni inovacijski potencial gospodarstva, da bi zagotovili gospodarsko blaginjo, varstvo okolja in socialno kohezijo.

Gothenburška strategija EU za trajnostni razvoj in Lizbonska strategija za rast in delovna mesta se dopolnjujeta. Strategija trajnostnega razvoja obravnava predvsem kakovost življenja, enakost med generacijami in znotraj njih ter skladnost med vsemi področji politike, vključno z zunanjimi vidiki. Priznava vlogo gospodarskega razvoja pri spodbujanju prehoda k bolj trajnostni družbi. Lizbonska strategija bistveno prispeva k vseobsegajočemu cilju trajnostnega razvoja, ki je osredotočen predvsem na dejavnosti in ukrepe, ki skušajo povečati konkurenčnost in gospodarsko rast ter število delovnih mest. Strategija EU za trajnostni razvoj zagotavlja splošen okvir, znotraj katerega je Lizbonska strategija z novim poudarkom na rasti in delovnih mestih motor bolj dinamičnegagospodarstva. V teh dveh strategijah je upoštevano, da se gospodarski, socialni in okoljski cilji lahko vzajemno dopolnjujejo in jih je zato treba razvijati skupaj. Obe strategiji skušata podpirati potrebne strukturne spremembe, ki gospodarstvom držav članic omogočajo, da sesočijo z izzivi globalizacije, in sicer z ustvarjanjem enakih pogojev, pod katerimi lahko uspevajo dinamičnost, inovacije in ustvarjalno podjetništvo ob zagotavljanju socialne pravičnosti in zdravega okolja. V tem smislu strategija trajnostnega razvoja upošteva, da so naložbe v človeški, družbeni in okoljski kapital ter tehnološke inovacije predpogoj za dolgoročno konkurenčnost in gospodarsko blaginjo, socialno kohezijo, kakovostno zaposlovanje in boljše varstvo okolja.

Cilj glavnih prednostnih nalog strateških smernic je tesna usklajenost kohezijskih politik EU s cilji Lizbonske strategije. Poudarjajo pomembnost teritorialne kohezije in teritorialnega sodelovanja, še posebej glede dostopnosti, prispevka mestnih območij k rasti in zaposlovanju, potrebe po gospodarski diverzifikaciji podeželja in vloge

medobčinskega, medregionalnega, transnacionalnega in čezmejnega sodelovanja. V skladu s strateškimi smernicami za razvoj podeželja morajo politike razvoja podeželja dopolnjevati druge politike, tako na primer kohezijsko politiko in politiko zaposlovanja, hkrati pa morajo igrati pomembno vlogo pri trajnostnem razvoju podeželja in doseganju bolj uravnoteženega teritorialnega modela EU. Ministri držav članic EU odgovorni za urbani razvoj so v Lillu (Francija) v letu 2000 sprejeli *Akcijski načrt* (*»Lille Action Program«*) za uresničevanje »urbane agende«, ki ga države članice ob podpori Evropske komisije še vedno izvajajo. Nove poudarke in zagon je urbana politika dobila z dokumentom *»Kohezijska politika EU in mesta: prispevek mest in drugih naselij k rasti in zaposlovanju v regijah«* (2006). Obenem je s smernicami za kohezijsko politiko v programskem obdobju 2007-2013 »urbana dimenzija« postala obvezna sestavina vseh programskih dokumentov, ki so nastali in še nastajajo pod okriljem kohezijske politike. S tem je z bolj abstraktne evropske ravni urbana politika prodrla v mnogo bolj konkretne dokumente nižjih ravni, s tem pa se je v mnogih regijah, med njimi tudi v Sloveniji, odprl nov vir financiranja za reševanje urbanih problemov in razvoj mest. Evropska komisija je v skladu s ciljem, določenim na zasedanju Evropskega sveta marca 2005, predlagala povečanje prispevka kohezijske politike k rasti in zaposlovanju v obdobju 2007-2013. Strateške smernice namenjajo posebno pozornost značilnim potrebam mestnim območjem ki niso namenjene le večanju rasti in zaposlovanja, ampak vključujejo tudi socialne in okoljske cilje. Predsedstva EU so priznala pomen vprašanj v zvezi z razvojem mestnih območij, zlasti med neuradnima svetoma v Rotterdamu (2004) in v Bristolu (2005), kjer je bilo to sporočilo predstavljeno kot delovni dokument. Poleg tega Evropski parlament v svojem sporočilu o urbani razsežnosti razvoja v okviru širitve EU pozdravlja vključitev trajnostnega razvoja mest v kohezijsko politiko. Parlament je tudi zahteval, da Svet Evrope zagotovi spremljanje tega ukrepa v okviru letnih poročil o izvajanju strategije v skladu s uredbo Sveta o splošnih določbah o Strukturnih skladih. Strateške smernice določajo področja, ki jim je treba dati prednost pri pripravi operativnih programov kohezijske politike v obdobju 2007 - 2013. To sporočilo poudarja nekatere posebne vidike razvoja mest, ki so v tem okviru lahko pomembni, dopolnjuje ga delovni dokument Evropske komisije, ki vsebuje analize in utemeljitev predlaganih ukrepov.

2.3.2. Inštrumenti prostorskih politik za uresničitev ciljev trajnostnega razvoja evropskih mest in širših mestnih območij

Urbana politika je do programskega obdobja 2007-2013 bila v finančnem smislu obrobna EU politika, zato je v svojem pristopu za doseganje svojih ciljev izkoriščala inštrumente drugih politik. Lastni finančni inštrumenti so zelo usmerjeni in namenjeni v veliki meri tiki »mehkim ukrepom«, kakršni so izmenjave izkušenj in znanja ter krepitev človeških potencialov za upravljanje z mesti. Za prepoznavnost in popularnost urbane politike so bili zelo pomembni ukrepi z neposrednimi vidnimi učinki za prebivalce mest v okviru programov URBAN I-II (1994-2006). Mesta so v njej prepoznala inštrument, ki jim je pomagal do vsaj delne finančne neodvisnosti od nacionalnih politik. Zaradi močnega vpliva posameznih evropskih mest in njihovih združenj pri oblikovanju urbane politike, ter zaradi razvoja na podlagi praktičnih izkušenj je ta pridobila močan značaj politike oblikovane »od spodaj«, princip subsidiarnosti oz. izvajanja politike na čim bolj lokalni ravni pa je bil vgrajen v samo logiko politike. Program URBACT je bil ustanovljen leta 2003 za organizacijo izmenjav med mesti, ki so vključena v program URBAN, pridobivanje izkušenj na podlagi izvedenih projektov in širjenje pridobljenega

znanja. Od leta 2004 so vanj vključena tudi mesta iz 10 novih držav EU članic. V novem obdobju 2007-2013 bodo v URBACT II zajeta mesta v vseh državah članicah EU, ter izkušnje, pridobljene v okviru nacionalnih mrež in informacijskih centrov za urbane politike.²

Program INTERREG III je pobuda EU, katere poglobitni cilj je spodbujanje skladnega in uravnoveženega razvoja evropskega ozemlja, kjer državne meje ne bi več predstavljale ovire združevanju in razvoju. Predstavlja nadaljevanje pobude INTERREG II C, v katero se je aktivno vključevala tudi Slovenija. V okvirih te pobude so financirani projekti in ukrepe, ki ustrezajo pogojem programov. INTERREG III je potekal v obdobju 2000 – 2006, projekti pa naj bi se zaključili do leta 2008. Sredstva za financiranje prihajajo iz EU sklada za regionalni razvoj (ESRR) in različnih nacionalnih virov. INTERREG III sestavlja 5 glavnih aktivnosti (INTERREG III A, INTERREG III B, INTERREG III C, ESPON, INTERACT). INTERREG III A promovira integrirano čezmejno sodelovanje, INTERREG III B zadeva transnacionalno sodelovanje na področju prostorskega razvoja. Osnovni namen programa INTERREG III B je spodbujanje transnacionalnega sodelovanja med nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi organi oblasti, da bi dosegli višjo raven harmoničnega razvoja na ozemlju EU in boljše ozemeljske integracije s pridruženimi članicami in ostalimi državami. INTERREG III C izboljšuje in vzpodbuja medregionalno sodelovanje. Namen INTERACT programa je da pripomore h kvaliteti INTERREG programov s tem, ko omogoča in vzpodbuja prenos izkušenj in dobrih praks med institucijami in posamezniki na različnih območjih ter hkrati oblikuje skupne postopke in standarde za izvajanje programov. Program ESPON je vzpostavljen leta 2001 v okviru programa INTERREG III in je namenjen izvajanju (1999) ter zmanjševanje razlik med poznavanjem prostorskih razvojnih trendov in prostorskih učinkov evropskih politik ter izboljšanju povezanosti prostorskih in regionalnih ekonomskih politik. Program naj bi služil doseganju bolj usklajenih prostorsko razvojnih odločitev držav v evropskem prostoru. Projekti v okviru ESPON I so potekali do leta 2006, ESPON II program se izvaja v obdobju 2007-2013. ESPON sodeluje s programom INTERACT v cilju izboljšanja sinergij med dvema programoma. Del sodelovanja je tudi izdelava preglednih tematskih študij o skupnih ugotovitvah sorodnih projektov ter predlog novih aktivnostih v okviru tematskih področjih: promet in infrastruktura, okoljske in upravljanje s tveganji, prostorske vizije in scenariji razvoja, čezmejno sodelovanje, policentrični urbani razvoj in sodelovanje med mesti in podeželjem. Za program ESPON je to pomembno zaradi določanja o ciljnih uporabniških skupin rezultatov in znanja o evropskem prostorskem razvoju.

V okviru projektov izvedenih v 5. Okvirnem programu EU: Ključna akcija 4: Mesto prihodnosti in kulturna dediščina (157 sofinanciranih projektov v obdobju 1998-2002) so sodelovale tudi raziskovalne institucije iz Slovenije. UIRS je bil partner v več projektih v okviru »Ključne akcije 4« (npr. URBS PANDENS, RESTATE, RE-URBAN MOBIL) katera vključujejo tudi smernice in rešitve za trajnostni prostorski razvoj mest in širših mestnih območij. Projekt URBS PANDENS »*Urban Sprawl: European Patterns, Environmental Degradation and Sustainable Development*« (2002-2005) podaja enotno oceno okoljskih, gospodarskih, socialnih in političnih vidikov v procesu (ne)načrtnega širjenja mest (»urban sprawl«) v izbranih državah članic EU in pridruženi članic EU. Poleg znanstvenih rezultatov, objavljenih v izbranih znanstvenih in strokovnih revijah in

² Slovenska mesta niso sodelovala v projektu URBAN, vendar se po vstopu Slovenije v EU (2004) upravičena tudi ona. Do sedaj so najbolj aktivna mesta Ljubljana, Maribor in Velenje.

kot samostojna knjiga, je pripravljen tudi »vodič politike« namenjen načrtovalcem prostora v evropskih mestih ki se soočajo s problemi širjenja mestnega območja, da glede na »tipične vzorce«, oblikujejo smernice, ukrepe in inštrumente za nadaljnji trajnostni prostorski razvoj evropskih mest. Projekt RESTATE (2002-2005) »*Restructuring Large Housing Estates in European Cities: Good Practices and New Visions for Sustainable Neighbourhoods and Cities*« priložnosti za trajnostni razvoj mest vidi skozi prestrukturiranje velikih stanovanjskih sosesk zgrajenih po drugi svetovni vojni, s ciljem izboljšanja razmer za prebivalce v teh soseskah. Pri tem poudarjajo vlogo vključevanja lokalnega prebivalstva, to je lokalne skupnosti in nosilcev odločanja. Projekt RE-URBAN MOBILE »*Mobilising Re-urbanisation on the condition of demographic change*« (2002-2005) zagovarja celovito prenovo kot mehanizem trajnostnega razvoja in upravljanja mest. To dosega predvsem s hkratnim upoštevanjem in analizami socio-demografske, ekonomske, fizične in okoljske strukture. Pomemben rezultat projekta je GIS kot orodje za sistematsko spremljanje trajnostnega razvoja.

2.3.3. Novejše strategije in izhodišča za konkurenčen in trajnostni razvoj evropskih mest in širših mestnih območij

Teritorialna agenda EU: za bolj konkurenčno in trajnostno Evropo raznolikih regij je bila sprejeta na neformalnem srečanju ministrov pristojnih za prostorsko načrtovanje, urbani razvoj in teritorialno kohezijo maja 2007 v Leipzigu v času nemškega predsedstva EU. Na neformalnem srečanju ministrov v Rotterdamu (2004) so se ministri dogovorili o skupni politiki prostorskega razvoja da bi bolje ocenili perspektive EU. V Luksemburgu (2005) so se ministri dogovorili o prednostnih nalogah prostorskega razvoja kot osnovi za skupne aktivnosti v prihodnjem obdobju 2007-2013 in o pripravi strokovnega poročila o »Stanju prostora in razvojnih perspektivah EU«, kot osnovo za Teritorialno Agendo EU.

Teritorialna Agenda temelji na treh glavnih ciljih Evropske prostorsko razvojne perspektive (ESDP, 1999), ki so še vedno aktualni. Ti cilji so: (i) razvoj uravnoteženega in policentričnega urbanega sistema ter novega partnerstva med mesti in podeželjem; (ii) zagotavljanje enakega dostopa do infrastrukture in znanja; (ii) trajnostni razvoj, upravljanje ter varstvo naravne in kulturne dediščine. Poleg tega Teritorialna Agenda temelji na *Vodilnih načelih trajnostnega prostorskega razvoja evropske celine* (načela CEMAT). Teritorialna Agenda je akcijsko usmerjen politični okvir prihodnjega evropskega sodelovanja ki prispeva k trajnostni gospodarski rasti in ustvarjanju delovnih mest, družbenemu in okoljskemu razvoju v vseh regijah EU ter uresničevanju Lizbonske in Gothenburške strategije, ki se medsebojno dopolnjujeta. Teritorialna Agenda spodbuja policentrični prostorski razvoj EU in si pri tem prizadeva za boljšo izrabo razpoložljivih virov v evropskih regijah. Pomemben vidik je prostorska integracija mest in drugih naselij v širšem mestnem območju. Na ta način naj bi razširjena EU bolj trajnostna tako s kulturnega in socialnega kot tudi okoljskega in gospodarskega vidika. Teritorialna Agenda bo z vidika »teritorialne kohezivnosti« pomagala zagotavljati boljše življenjske razmere in kakovost življenja ter enake možnosti za vse prebivalce na podlagi regionalnih in lokalnih potencialov, ne glede na to, ali ljudje živijo v središču EU ali na njenem obrobju. Prihodnja naloga »teritorialne kohezije« je stalen proces sodelovanja, v katerega so vključeni različni akterji in interesne skupine s področja prostorskega razvoja na politični, upravni in tehnični ravni. Sodelovanju dajejo pečat zgodovinski, kulturni in institucionalni sistemi vseh držav članic. Kohezijska politika EU mora biti sposobna, da

se učinkoviteje kot doslej odzove na prostorske potrebe in značilnosti, posebne geografske izzive ter možnosti v posameznih regijah in mestih.

Leipziška listina o trajnostnem razvoju evropskih mest (2007) je tako kor Teritorialna Agenda, sprejeta na neformalnem srečanju ministrov pristojnih za urbani razvoj in teritorialno kohezijo, v Leipzigu, maja 2007. Leipziška listina je nadgradnja procesa sodelovanja za krepitev urbanega razvoja v evropskem kontekstu. Z Leipziško listino so ministri sprejeli sporazum o skupnih načelih in strategijah za integralen pristop k politiki urbanega razvoja in o potrebi po delovanju v socialno in ekonomsko ogroženih urbanih območjih kot tudi v širših mestnih območjih. S ciljem varovati, krepiti in še naprej razvijati evropska mesta, EU močno podpira Strategijo trajnostnega razvoja EU (Göthenburško strategijo), ki temelji na akcijskem programu iz Lilla, (2000), urbanističnem pravnem redu iz Rotterdama (2004) in Bristolskem sporazumu (2005). Pri tem je treba sočasno in uravnoteženo upoštevati vse razsežnosti trajnostnega razvoja, vključno z gospodarsko blaginjo, socialnim ravnotežjem in zdravim okoljem. Poleg tega je treba upoštevati ter ustrezno pozornost nameniti institucionalnim zmogljivostim v državah članicah.

Medsebojno dopolnjevanje Leipziške listine in Teritorialne Agende bo obravnavano v Prvem akcijskem programu za izvajanje Teritorialne Agende EU dogovorjenem novembra 2007 v Ponta Delgadi na Azorih v času portugalskega predsedstva Sveta EU. S tem sporazumom se države članice EU zavezujejo, da bodo v skladu s svojimi sredstvi in pristojnostmi izvajali cilje in prednostne naloge Teritorialne Agende na evropski, nacionalni, regionalni in lokalni ravni. Prvi Akcijski program predstavlja korak naprej v procesu, ki se je na osnovi izkušenj ESDP in CEMAT začel v Rotterdamu (2004), in v Leipzigu (2007) pod okriljem nemškega predsedstva, privedel do sprejetja Teritorialne Agende EU. Prvi akcijski program je oblikovan za izvajanje v obdobju 2007-2011 tako v kontekstu sedanjega neformalnega sodelovanja na področju teritorialne kohezije med državami članicami in institucijami Evropske skupnosti kot tudi glede na okvir, določen s Pogodbo, ki spreminja Pogodbo o EU in Pogodbo o ustanovitvi Evropske skupnosti (Lizbonska pogodba), ki teritorialno kohezijo obravnava kot tretjo razsežnost kohezijske politike.³ Prvi akcijski program ima pet vodilnih načel: (i) solidarnost med regijami in ozemlji, (ii) večravenjsko upravljanje, (iii) integracija politik, (iv) sodelovanje v teritorialnih zadevah in (v) subsidiarnost. Ta vodilna načela naj bi pomenila spodbude za politično delovanje in orientacijo pri posameznem in skupnem izvajanju Teritorialne Agende ter omogočiti oblikovanje skupnih teritorialnih pobud in priporočil, nadgrajevanje ESDP in Vodilnih načel CEMAT in osredotočanje na teritorialne prednostne naloge in izzive, ki jih je določila Teritorialna Agenda, in katerih delovanje naj bi vplivalo na oblikovanje politik tako na ravni EU kot na ravni držav članic. Prvi akcijski program povezuje prednostne teritorialne naloge, izzive in aktivnosti, ki so omenjene v Teritorialni Agendi, s ciljno usmerjenimi aktivnostmi, katerih izvajanje je vezano na določene institucionalne izvajalce in zainteresirane strani v vmesnem časovnem obdobju (2007-2011). V ta namen bomo obravnavani ključni dosjeji EU, ki se bodo pojavljali do leta 2011, in sicer izziv podnebnih sprememb, Lizbonsko listino,

³ Pogodba, ki spreminja *Pogodbo o Evropski Uniji in Pogodbo o ustanovitvi Evropske skupnosti* je bila sprejeta oktobra 2007 v Lizboni. Pogodba bo stopila v veljavo po zaključku ratifikacijskega procesa v državah članicah. Nova pogodba vključuje teritorialno kohezijo kot tretjo razsežnost kohezijske politike. Teritorialna kohezija bo v deljeni pristojnosti EU in držav članic.

Strategijo EU za trajnostni razvoj, politiko razvoja podeželja, prometno politiko in kohezijsko politiko EU, pri čemer bomo upoštevali prihodnjo revizijo proračuna EU. Spodbujali se bodo širjenje informacij in razprave o teh ključnih temah na primernih forumih z ustreznimi institucijami in nosilci interesov na evropski ravni in na ravni držav članic in tako spodbujali primerno upoštevanje prostorske in urbane razsežnosti pri oblikovanju in izvajanju sektorskih politik.

Teritorialni učinki podnebnih sprememb opravičujejo vključevanje te teme v Prvi akcijski program, s čimer je poudarjena pomembnost prostorsko utemeljenega pristopa in uporabe orodij politike trajnostnega prostorskega razvoja pri določanju in izvajanju stroškovno učinkovitih ukrepov za ublažitev podnebnih sprememb in za prilagoditev nanje. Ministri, odgovorni za prostorsko načrtovanje in urbani razvoj v EU, so na sestanku novembra 2007 v Ponta Delgadu na Azorih, razpravljali o Zeleni knjigi "Prilagajanje podnebnim spremembam v Evropi – možnosti za delovanje EU" in dosegli skupno stališče glede vprašanj, povezanih s teritorialno kohezijo ob upoštevanju, da so podnebne spremembe eden najpomembnejših novih izzivov, s katerim se sooča evropsko ozemlje in da morajo evropska mesta in regije postati bolj prilagodljive v odzivanju na podnebne spremembe. Vplivi podnebnih sprememb zahtevajo strategije in ukrepe za blažitev in prilagajanje, ki vključujejo tehnične, družbene, gospodarske in institucionalne rešitve. Zaradi kompleksnosti prilagajanja podnebnim spremembam je potreben tako sektorski kot integralen medsektorski pristop s horizontalnim sodelovanjem in sodelovanjem med nacionalno, regionalno in lokalno upravo, kakor tudi udeležbo nosilcev interesov. V Zeleni knjigi EU je prostorsko načrtovanje omenjeno kot primerno orodje za opredelitev stroškovno učinkovitih ukrepov prilagajanja.

Slovenija se je zavezala v času svojega predsedovanja v letu 2008 pripraviti predlog povezave teritorialne in urbane dimenzije na ravni EU ter držav članic, kar je prva izmed aktivnosti, ki jih predvideva Akcijski program za izvajanje Teritorialne Agende EU.

2.4. Sodelovanje za krepitev trajnostnega razvoja mest in širših mestnih območij v evropskem kontekstu

»*Teritorialna kohezija*« se obravnava kot tretja razsežnost kohezijske politike in je vključena v tretje in četrto kohezijsko poročilo ter v strateške smernice za kohezijsko politiko, sprejete leta 2006. Četrto poročilo o ekonomski in socialni koheziji (2007) poudarja pozitiven prispevek kohezijske politike k enakomerni splošni konvergenci. Vendar pa so še vedno pomembna neskladja med državami in regijami kot posledica dveh poglavitnih dejavnikov: (i) širitev EU in (ii) splošni trend h koncentraciji rasti v najbolj dinamičnih (urbanih) območjih različnih držav članic. Glede socialne kohezije Četrto poročilo opozarja, da doslej še ni bil dosežen napredek, ki ga je kot splošni cilj za stopnjo zaposlenosti in raven izobrazbe določila Lizbonska strategija. Glede »teritorialne kohezije« Četrto poročilo poudarja pomen bolj uravnotežene razporeditve BDP, tako da se sredstva nekaj manj koncentrirajo v tradicionalno bolj razvitih regijah in da se spodbuja nastanek novih centrov rasti v drugih in bolj obrobni območjih EU. Neuravnotežen regionalni razvoj, suburbanizacija in širjenje mestnega območja ter selitve s podeželja so še vedno pomembni problemi v večjem delu EU. Za boljšo teritorialno kohezijo in za uresničevanje trajnostnega razvoja, skladnega z Lizbonsko in Gothenburško strategijo, je bistvenega pomena boljša koordinacija različnih programov in orodij politike in novih oblik upravljanja v mestu in regiji.

Z novimi smernicami za *Kohezijsko politiko EU* so se stvari spremenile. S tem, ko je urbana dimenzija postala sestavina celovite Kohezijske politike je načeloma postala pomembnejša, za njeno izvajanje pa so se odprla večja sredstva. Hkrati pa se je s tem močno povečala vloga nacionalnih politik, bolj pa je tudi podvržena osrednjim ciljem evropskih politik, npr. ciljem Lizbonske in Gothenburške strategije. Značaj urbane politike se na ta način bistveno spreminja in šele naslednja leta bodo pokazala, če je bila odločitev za vključitev v Kohezijsko politiko pravilna. Ali je s tem uresničevanje »urbane agende« dobilo nov zagon ali pa bo poniknilo v prizadevanjih za čim uspešnejše "črpanje" finančnih sredstev EU v cilju pospešene urbane in regionalne »konkurenčnosti«. Obenem ostaja urbana politika tudi v novem programskem obdobju 2007-2013 brez skupnih analitičnih in metodoloških orodij za spremljanje politike in njenih učinkov, kar je še posebej nenavadno ob hitrem razvoju prostorskih inštrumentov in urbanih študij v zadnjem desetletju. Podlaga predstavljenim predlogom ukrepov v okviru programa URBAN so statistični podatki ki izhajajo zlasti iz projekta URBAN AUDIT (1997-2006), in rezultati izvajanja ukrepov za razvoj mest v okviru strukturnih skladov, in drugih ukrepov ki jih financira EU. Spremljanje stanja preko indikatorjev v okviru programa ESPON je nadgrajeno z analizami in metodološkimi orodji, ki omogoča interpretacijo podatkov na primerljivi osnovi. Ministri odgovorni za prostorsko načrtovanje in urbani razvoj v EU, priporočajo, da se v okviru programa ESPON II v tesnem sodelovanju z Evropsko komisijo izvede bolj poglobljena analiza učinkov politik EU na teritorialno kohezijo, opredelijo razmerja med vzroki in učinki ter razvijejo operativni kazalniki za redno poročanje o prostorskih vprašanjih. Pri tem je pomembno sodelovanje programov ESPON - URBACT – URBAN AUDIT - INTERACT. Povezovanje med programi je nujna v cilju spremljanja izvajanja Teritorialne Agende in Lizbonske listnine ne samo na EU ravni, vendar tudi na nacionalni, regionalni in lokalni ravni v državah članicah EU. Koordiniran pristop na evropski, nacionalni, regionalno in lokalni ravni, usklajen z načelom subsidiarnosti, je ključen dejavnik uspeha teritorialnega upravljanja, in je osrednja in povezovalna vsebina pri izvajanju Teritorialne Agende EU.

Teritorialna agenda EU pomaga krepiti globalno konkurenčnost in trajnostni razvoj vseh mest in regij Evrope, kar je v skladu s prenovljeno Lizbonsko strategijo in Gothenburško strategijo (2005). Vsaka posamezna evropska regija in mesto lahko na svoj način prispeva k varčevanju z energijo, lastni decentralizirani preskrbi z energijo in zmanjševanju podnebnih sprememb, na primer s podporo razvoja naselij z nizkimi ali ničnimi emisijami, razvojem potenciala novih obnovljivih virov energije in spodbujanjem energetske učinkovitosti, zlasti stavbnega sklada. Prostorski razvoj po svoji naravi s svojim integralnim in medsektorskim pristopom in večravnim sistemom upravljanja zagotovi ustrezen okvir in temelj za izvajanje strategij in ukrepov prilagajanja, ki spoštujejo teritorialno raznolikost Evrope, obenem pa omogoča upoštevanje posebnih potreb posameznih mest in regij. Trajnostni prostorski razvoj zagotavlja integrativni okvir, ki povezuje presojo ranljivosti in tveganja s prilagoditvenimi zmožnostmi in odzivi ter tako omogoča opredelitev različnih ukrepov in stroškovno učinkovitih strategij, zlasti na »ranljivih« območjih, kot so obalna območja, gore, namakane površine ali poplavne ravnice. Prostorsko in urbanistično načrtovanje lahko prispeva tudi k izvajanju ukrepov, smernic in pravila za prostorsko razporeditev dejavnosti, rabo prostora in infrastrukturo na različnih ravneh. Okoljska presoja prostorskih vplivov lahko tudi pomembno analitično orodje za pridobivanje znanja o prostorskih učinkih sektorskih politik EU pri upoštevanju podnebnih sprememb in tako daje podatke o sinergijah in morebitnih nasprotjih med politikami.

Aplikativne raziskave, ki jih je treba opraviti v okviru programa ESPON II, bodo prispevale k boljšemu razumevanju regionalnih in lokalnih učinkov različnih scenarijev podnebnih sprememb. Ti rezultati bodo obravnavali različne vrste regij in njihovih gospodarstev. Projektne aktivnosti iz operativnega programa INTERREG IV in tudi »Cilja 3« strukturnih skladov za evropsko teritorialno sodelovanje prav tako lotevale podnebnih sprememb in konkretnih načinov blažitve in prilagajanja v mestih in regijah ter na širših (čezmejnih) območjih, kar bo zagotovilo pomembno izkušnjo in prispevek strategij in ukrepov za blažitev in prilagajanje podnebnim spremembam. Strokovni odbor »Teritorialna kohezija in urbane zadeve« v okviru tematske aktivnosti o podnebnih spremembah, bo opredelil in določil značilnosti glavnih prostorskih vplivov na podnebne spremembe, da primerjajo načine, kako se države članice lotevajo tega vprašanja in ugotovijo primere dobre prakse, ki bi jih bilo mogoče uporabiti v drugih državah članicah.

Evropska skupnost bo uspešneje izpolnjevala zastavljene cilje Lizbonske in Gothenburške strategije, če bodo sodelovale in prispevale vse evropske regije. Mesta igrajo pri tem pomembno vlogo. V mestih je večina delovnih mest, podjetij in visokošolskih ustanov, njihovo sodelovanje je bistveno za doseganje ekonomske, socialne in teritorialne kohezije. Mesta so središča sprememb, ki temeljijo na inovaciji, podjetniški miselnosti in gospodarski rasti. Gospodarska rast je trajnostna, če jo spremljajo ukrepi za zmanjšanje revščine, socialne izključenosti in okoljskih problemov. Vprašanje trajnostnega razvoja ima poseben pomen v mestih, ki so najbolj izpostavljena socialni izključenosti, uničevanju okolja, nastajanju odlagališč odpadkov in širjenju mestnega območja. Mesta imajo lahko zelo različne gospodarske in socialne možnosti za uresničitev trajnostnega razvoja. Za Evropo je značilna urbana struktura z več središči, sestavljena iz majhnih, srednjih in velikih mest. Številna mesta se združujejo v metropolitanska območja, urbane regije, somestja, medtem ko druga sestavljajo enotno aglomeracijo ali strnjeno urbano središče ene regije. Evropska mesta privabljajo naložbe in delovna mesta. Na voljo imajo več načinov kako povečati svojo privlačnost, številni elementi predlogov kohezijske politike pa lahko te pobude podprejo. Izzivi so za vsako posamezno mesto drugačni. Nekatera mesta morajo rešiti probleme, ki izhajajo iz povečanja števila prebivalstva, višanja cen nepremičnin, pomanjkanja stavbnih zemljišč, prometnih zamaškov ter preobremenjenih javnih storitev. Druga pa se soočajo z zmanjšanjem števila prebivalstva, propadanjem mestnega središča, pomanjkanjem delovnih mest in slabe kakovosti življenja. Da bi se privlačnost mest povečala, je treba upoštevati vsaj štiri temeljne točke: (i) promet, dostopnost in mobilnost; (ii) dostop do storitev in lokalne infrastrukture; (iii) naravno in fizično okolje ter (iv) kulturno ponudbo. Trajnosten razvoj potrebuje celovite strategije in usklajeno delovanje vseh institucij, skupin in posameznikov udeleženih v procesu razvoja mest in širših mestnih območij. Vse ravni upravljanja – lokalna, regionalna, nacionalna in evropska – so odgovorne za prihodnost mest. Da bo upravljanje na več ravneh zares učinkovito, potrebno je izboljšati usklajevanje sektorskih politik in razviti nov občutek odgovornosti za celovito politiko urbanega razvoja. Zagotoviti moramo tudi, da vsi, ki so dejavni pri uresničevanju teh politik, na vseh ravneh pridobijo splošne in interdisciplinarne spretnosti in znanja, potrebne za trajnosten razvoj mest in širših mestnih območij.

3. Prostorski razvoj mest in širših mestnih območij ter prostorski in razvojni dokumenti v Sloveniji

3.1. Stanje, trendi in procesi

V zadnjih dveh desetletjih so tudi slovenska mesta in regije izpostavljena naraščajočim vplivom in posledicam globalizacije, evropeizacije ter širšim izzivom konkurenčnosti in zahtevam trajnostnega razvoja. Novejši prostorski procesi v Evropi tudi (ne)posredno vplivajo na strukturo in funkcije slovenskih mest in preobrazbo širših mestnih območij. Zaradi izjemne geopolitične in strateške lege Slovenije na stičišču EU, srednje in jugovzhodne Evrope ter članstva v EU lahko pričakujemo obsežne spremembe v čezmejnem prostoru, v katerem je potrebno izkoristiti primerjalne prednosti slovenskih mest. Oblikuje se težnja po policentrični organizaciji evropskega prostora, ki vključuje tudi širša območja mest ne glede na nacionalne meje⁴. Razvoj medsebojno povezanih in konkurenčnih evropskih mest sodi med najpomembnejše politične in gospodarske cilje EU, razvoju urbane in regionalne konkurenčnosti, hkrati pa uravnoteženosti in prostorski funkcionalnosti omrežja mest na evropski ravni. V kolikor si slovenska mesta želijo pridobiti ustrezen položaj v novem evropskem omrežju mest, morajo objektivno oceniti svojo vlogo in primerjalne ter konkurenčne prednosti, ki naj bi jim omogočile razvoj v novih okoliščinah. Prav v tem kontekstu je pomembna vloga urejanja in načrtovanja prostora na državni in lokalni ravni, zlasti priprava strategij, smernic in priporočil za učinkovit, predvsem pa policentričen in trajnosten razvoj mest in drugih naselij v širšem mestnem območju. Hkrati pa je treba uresničiti strateške in izvedbene načrte in reševati razvojne probleme na lokalni ravni.

Za Slovenijo sta značilni relativno gosta poselitve in velika razpršenost naselij, kar je posledica prevladujoče agrarne dejavnosti v preteklosti, naravnih pogojev in razmeroma pozne industrializacije. Slovenski poselitveni vzorec sestavlja skoraj 6000 naselij, v povprečju eno na tri km². Ob tako veliki naselbinski gostoti prevladujejo majhna naselja. Več kot 90% naselij ima do 500 prebivalcev, kar četrtina naselij ima samo do 50 prebivalcev, samo 7 mest pa ima več kot 20.000 prebivalcev. Mesta in druga mestna naselja so predvsem zaposlitvena, izobraževalna, upravna, kulturna in storitvena središča, v katerih dela 95% vseh zaposlenih v Sloveniji. Značilnosti poselitvenega razvoja so tudi zmerna urbanizacijska stopnja in koncentracija prebivalstva v mestih in mestnih naseljih (cca 50%)⁵. V kontekstu razpršene poselitve je potrebno upoštevati tudi visoko stopnjo *deagrarizacije* oz. veliko razliko med urbanim (51%) in kmečkim prebivalstvom (4,5% - v l. 2002). Pospešena suburbanizacija od 1980-ih letih in razpršena poselitve prebivalstva v obmestnih in primestnih območjih, predvsem v 1990-ih letih, koncentracija zaposlitve v mestih in mestnih naseljih, ugodna dostopnost do urbanih središč ter

⁴ *Territorial Agenda of the EU: Towards a More Competitive and Sustainable Europe of Diverse Regions* (2007).

⁵ Statistični urad Republike Slovenije je leta 2003 za potrebe statističnega raziskovanja izdelal nov seznam vseh mestnih naselij (104) in naselij mestnih območij (52). Mestno območje (104) je območje, znotraj katerega se nahaja centralno mestno naselje, ki mu daje ime, in še sosednja naselja, ki mejijo na centralno mestno naselje in se vraščajo vanj.

visoka stopnja individualnega prometa so vzrok visokega deleža dnevnih migracij na delo, šolanje ali nakupovanje⁶.

Težnje v prostoru jasno nakazujejo naraščanje pomena nekaj najmočnejših urbaniziranih območij in zgoščevanje poselitve predvsem v širših mestnih območjih: Ljubljana-Kranj, Maribor-Ptuj, Obalno somestje (Koper-Izola-Piran), Celje-Velenje, Nova Gorica-Ajdovščina, Novo mesto, Murska Sobota ter Zgornje gorenjsko (Jesenice-Bled-Radovljica) in Posavsko somestje (Brežice-Krško-Sevnica). Nadaljnja posodobitev prometnega in infrastrukturnega omrežja ter navezave na evropsko omrežje (letališča, avtoceste in hitra železnica) bodo atraktivnost teh mestnih območij le še povečale z naraščajočimi zahtevami po novih, predvsem stanovanjskih, storitvenih in rekreacijskih površinah.

V Sloveniji je bil že pred več desetletji sprejet koncept *policentričnega razvoja* poselitve kot cilj politike regionalnega razvoja in vodilo za alokacijo investicij v regionalne, ter od leta 1970 naprej v občinske (komunalne) centre. Ta ideja se je tudi v planskih dokumentih večinoma obdržala, vendar ni bila nikoli izrecno dodelana ali popolnoma uresničena. Tudi glede večjih središč so bila mnenja prav tako neenotna in nikoli ni prišlo do pravega soglasja, kakšen naj bo urbani sistem, ki bi slovenskim razmeram najbolj ustrezal. Posredno je tudi to prispevalo, da se Ljubljana, glavno mesto Slovenije, ni razvila v veliko mesto glede na število prebivalcev, ter na dokaj razvito *omrežje mest (in somestij)*, v katerem imajo dominantno vlogo Ljubljanska urbana regija, Mariborska aglomeracija in Obalno somestje (Koper-Izola-Piran/Portorož) kot edina srednje velika mestna območja v evropskem kontekstu (Ravbar, 2000, 2001; Pichler-Milanović, 2004).

3. 2. Prostorski dokumenti in akti

Prostorsko načrtovanje v Sloveniji je v predteklih desetletjih izoblikovalo nekatera ključna področja svojih spoznanj. Z njimi so bile usmeritve, instrumenti in ukrepi osredotočeni na tri ključna področja: na usmerjanje razvoja omrežja urbanega sistema in s tem na usmerjanje poselitvenih struktur, na planiranje smotrne namenske rabe površin z okoljsko vgrajenimi sestavinami trajnostnega razvoja in načrtovanja prometne in gospodarske infrastrukture. Z naraščajočo internacionalizacijo in evropeizacijo v 1990-ih letih prejšnjega stoletja in na začetku 21. stoletja se to v temeljih spreminja. Hkrati nastaja potreba po poenotenju prostorskega načrtovanja na evropski ravni in oblikovanju aktivnejšega modela na izvedbeni ravni. V ospredju je projektna naravnost, novi kooperacijski in moderacijski modeli, povezani z vprašanji, kako razvojne cilje dejansko prenesti v prostor. Z novimi instrumenti je mogoče relativno abstraktno zasnovane cilje, zapisane v razvojnih dokumentih in strategijah, konkretizirati, razvojne težnje nosilcev pa natančneje določiti in z okoljsko trajnostnega vidika tudi s soglasjem umestiti v prostor (Ravbar, 2007).

Širši smotri in cilji (globalnega) prostorskega razvoja poselitve, omrežja naselij in urbanega razvoja Slovenije izhajajo iz listin Združenih narodov, zlasti *Agende Habitat*, *Carigradske deklaracije* in *Deklaracije svetovnega zbora mest in lokalnih uprav* iz leta 1996 in novejših dokumentov o izvajanju *Agende Habitat* na lokalni ter državni ravni,

⁶ Dimitrovska Andrews, K. et al. (1998, 2002); Gosar, 1995; Kreitmayer, 2001; Pichler-Milanović, 2001, 2003; 2004; Ravbar et al, 1995, 2000, 2001; Stanovnik et al., 2000; Zupančič et al. 2000.

zlasti pa iz *Berlinske deklaracije* (2000)⁷ in zaključne *Deklaracije mest in drugih naselij v novem milenijumu* (2001). Slovenija se je na svetovnih konferencah v Riu (1992), Kairu (1995), Carigradu (1996) in New Yorku (2001) obvezala, da bo gospodarski, demografski in poselitveni razvoj odgovorno snovala v okvirih nosilnih sposobnosti okolja. *Trajnostni prostorski razvoj* je pomembna strateška opredelitev vsake države. *Uravnotežen regionalni razvoj z ohranjanjem značilnosti poselitve, naravne in kulturne dediščine ter ustvarjanje enakih pogojev za življenje pa je eden pglavlitnih strateških ciljev trajnostnega razvoja*. Inštrument za doseg tega cilja je *policentrično zasnovano omrežje mest in drugih naselij*, začrtano tudi v *Strategiji prostorskega razvoja Slovenije* (2004).

Slovenija je kot predsedujoča Evropski konferenci ministrov, odgovornih za regionalno prostorsko planiranje (CEMAT) v obdobju 2000-2003, podpirala trajnostni in uravnotežen razvoj Evrope s posebnim poudarkom na *kulturnih razseženostih trajnostnega razvoja mest in drugih naselij*, ki je potrjen v *Ljubljanski deklaraciji* septembra 2003.⁸ Spodbujanje razvoja *policentričnega in bolj uravnoteženega sistema mestnih območij ter urbanih mrež* je eden glavnih ciljev pri oblikovanju razvoja policentričnega evropskega urbanega sistema. Osnovni cilj in namen *ESDP* (1999) je *uravnotežen in trajnostni razvoj evropskega prostora ki obsega gospodarsko in socialno kohezivnost, ohranjanje naravne in kulturne dediščine kot tudi pospeševanje uravnotežene konkurenčne sposobnosti mest in regij*. V kontekstu mednarodnih izhodišč je treba omeniti tudi čezmejno regionalno sodelovanje med sosednjimi državami pri usklajevanju specifičnih medregionalnih in lokalnih stališč in interesov pri uresničevanju zastavljenih razvojnih ciljev in potreb. Za Slovenijo čezmejno regionalno sodelovanje na področju urejanja prostora poteka delno v okviru *Delovne skupnosti Alpe-Jadran*, bilateralnih pogajanj/usklajevanj s sosednjimi državami: Avstrijo, Italijo, Madžarsko in Hrvaško, ki prispevajo k sodelovanju, usklajevanju ciljev in smernic prostorskega razvoja. Za Slovenijo je bil do sedaj izmed vseh programov EU, v katerih sodeluje od leta 1993, najpomembnejši program PHARE za razvoj čezmejnega sodelovanja in program *INTERREG III*, v okviru katerega so skupni projekti prispevali h krepitvi čezmejnega sodelovanja, transnacionalnega in medregionalnega sodelovanja. V širši in predvsem v strokovni javnosti v Sloveniji je razmeroma dobro poznan sklop politike »teritorialne kohezije«, predvsem skozi programe teritorialnega sodelovanja *INTERREG*, v katerih so bili do sedaj slovenski akterji nadpovprečno aktivno udeleženi. Manj poznan je sklop urbane politike EU, ki je namenjen v prvi vrsti mestom. Čeprav se v nekaterih elementih povezuje s politiko teritorialne kohezije gre vendarle za povsem samostojen sklop politike, ki v zadnjih letih iz različnih razlogov pridobiva na pomenu.

V Sloveniji so dopolnjeni sektorski nacionalni programi, po vsebini razširjena *Strategija gospodarskega razvoja RS* (SGRS, 2001), z njo usklajena *Strategija regionalnega razvoja RS* (SRRS, 2001), *Politika urejanja prostora* (2002) in *Strategija prostorskega razvoja RS* (SPRS, 2004) ter usklajena *Strategija razvoja Slovenije* (SRS, 2005) z *Okvirom gospodarskih in socialnih reform za povečanje blaginje v Sloveniji* (2006) – so

⁵ Cilj globalne konference o prihodnosti mest (*URBAN 21*, 2000) je bil združitev okoljske *Agende 21* (1992) in urbane *Habitat Agende* (1996) ter izoblikovanje (globalnih) rešitev za socialno in okoljevarstveno uresničljiv *trajnostni razvoj mest* (Hall, P., Pfeiffer, U. 2000.)

⁶ *Agenda Habitat* (UN) in *ESDP* (EU) so bili najbolj vplivni mednarodni dokumenti, iz katerih izhajajo smernice za urejanje prostora, poselitve in omrežja mest in drugih naselij ter trajnostnega, uravnoteženega in policentričnega urbanega in regionalnega razvoja v Sloveniji.

osnovna strateška *prostorska in razvojna izhodišča na državni ravni* - s ciljem izboljšanja konkurenčnosti in (nad)nacionalne uveljavitve slovenskih mest in regij v okviru paradigme *trajnostnega razvoja*. Omenjeni dokumenti so tudi pogoj za koriščenje strukturne pomoči EU. Osnovni cilji vseh strateških dokumentov na državni ravni izhajajo iz razvojne vizije in strategije Slovenije – *na znanju temelječe družbe z mednarodno konkurenčno ekonomijo ter trajnostnim in regionalno uravnovešanim razvojem* - s poudarkom na zmanjšanju gospodarskega zaostanka Slovenije v razmerju do povprečja EU ter zaustavitev povečanja razlik med slovenskimi regijami.

Politika urejanja prostora Slovenije (2002) je skupaj z *Oceno stanja in teženj v prostoru Slovenije* (2002) prvi prostorski dokument, s katerim je Vlada RS v novem sistemu demokratične ureditve in tržnega gospodarstva določila smeri nadaljnjega urejanja prostora. *Politika urejanja prostora* je temeljno vodilo za dolgoročno, stalno in usklajeno usmerjanje prostorskega razvoja ob spoštovanju pravnega reda države, kulturne samobitnosti naroda in življenjskih interesov vseh državljanov. S tem so oblikovane usmeritve za reformo pravnega sistema urejanja prostora in prostorske zasnove Slovenije, ki je zamenjala sistemsko in vsebinsko zastarel *Dolgoročni plan* iz sredine osemdesetih let. *Politika urejanja prostora* temelji na spoznanju, da je vzpostavitev novega sistema prostorskega urejanja, saj spremembe, ki jih je Slovenija doživela v devetdesetih letih prejšnjega stoletja - osamosvojitve, sprememba družbenopolitičnega sistema, prehod v tržno gospodarstvo, reforma lokalne samouprave in evropske integracije skupaj z globalizacijo, nezadržno spreminjajo slovenski prostor in zahtevajo prevrednotenje dosedanjih ciljev, norm in praks urejanja prostora v Sloveniji. S tem dokumentom bo Slovenija zagotavljala trajnostni razvoj in postopoma odpravljala slabosti dosedanjega spontanega in enostranskega razvoja v prostorskem, gospodarskem, socialnem in okoljskem pogledu. V procesu evropskega povezovanja pa bo omogočala suvereno odločanje o slovenskem prostoru. Skupaj s *Strategijo gospodarskega razvoja* in *Strategijo regionalnega razvoja* je pomemben razvojni dokument države ter okvir za usklajevanje sektorskih politik v prostoru. Soglasje, doseženo pri pripravi prostorske politike, je zagotovilo za njeno učinkovitost in dolgoročnost, hkrati pa pogoj za njeno vpetost v prizadevanja za tržno gospodarsko učinkovitost in socialno pravičnost v Sloveniji ter za blaginjo in zdravje vseh njenih prebivalcev. Pri tem je v Sloveniji tako kot drugod v Evropi poglobljena naloga urejanja prostora zagotavljanje trajnostnega razvoja ob varčni rabi prostora in naravnih dobrin ter ob upoštevanju zahtev varovanja okolja in narave. Vzpostavljane sistem meril in kazalcev bo omogočil pregled in nadzor nad izvajanjem zastavljenih ciljev ter hitro in učinkovito ukrepanje ob ugotovljenih odstopanjih ali spremenjenih pogojih.

Zakon o urejanju prostora (ZuReP-1, 2002) in *Zakon o graditvi objektov* (ZGO, 2002) urejata prostorsko načrtovanje in uveljavljanje prostorskih ukrepov za izvajanje načrtovanih prostorskih ureditev, zagotavljanje opremljanja zemljišč za gradnjo ter vodenje sistema zbirk prostorskih podatkov. *Zakon o urejanju prostora* določa tudi pogoje za opravljanje dejavnosti prostorskega načrtovanja in določa prekrške v zvezi z urejanjem prostora in opravljanjem dejavnosti prostorskega načrtovanja. Prostorske ureditve se določajo in načrtujejo s prostorskimi akti: državni, občinski in skupni prostorski akti. Z uvedbo ZuReP-1 so prenehali veljati: *Zakon o urejanju prostora* (1984, 1989), *Zakon o urejanju naselij in drugih posegov v prostor* (1984, 1985, 1986, 1990, 1991, 1993, 1997, 2001), *Zakon o planiranju in urejanju prostora v prehodnem obdobju* (1990, 2000), *Zakon o katastru komunalnih naprav* (1974, 1986), *Zakon o stavbnih zemljiščih* (1997), razen v delu, kolikor se nanaša na urejanje grajenega okolja

ter v delu, ki se nanaša na nadomestilo za uporabo stavbnega zemljišča. Do uveljavitve *Strategije prostorskega razvoja Slovenije* (2004) naj bi po ZuREP-1 ostale v veljavi *prostorske sestavine dolgoročnega plana Republike Slovenije za obdobje od 1986 - 2000 leta in prostorske sestavine srednjeročnega družbenega plana Republike Slovenije za obdobje od 1986 - 1990* (tki.. *Prostorski plan Slovenije*). Po uveljavitvi ZuREP-1 so ostali v veljavi prostorski izvedbeni načrti (PIN), sprejeti na podlagi *Zakona o urejanju naselij in drugih posegov v prostor*. Začeti postopki za spremembe in dopolnitve »prostorskega plana Slovenije« in začeti postopki za spremembe prostorskih izvedbenih načrtov se nadaljujejo in končajo po določbah ZuREP-1. Prostorske sestavine občinskega dolgoročnega plana za obdobje od leta 1986-2000 in prostorske sestavine srednjeročnega družbenega plana za obdobje od 1986-1990 veljajo največ tri leta po uveljavitvi *Strategije prostorskega razvoja Slovenije* (2004). Do uveljavitve SPRS (2004) lahko občine pripravljajo in sprejemajo spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin občine v skladu s prostorskim planom Slovenije. Občine pričnejo s pripravo strategije prostorskega razvoja občine po uveljavitvi SPRS, s pripravo prostorskega reda občine pa po uveljavitvi Prostorskega reda Slovenije (2004) v skladu s ZuREP-1 in ju morajo sprejeti najkasneje v 3 letih po sprejemu SPRS. Prostorski ureditveni pogoji po ZUN prenehajo veljati z dnem uveljavitve prostorskega reda občine, najkasneje pa tri leta po uveljavitvi SPRS. Prostorski ureditveni pogoji ki do uveljavitve ZuREP-1 niso sprejeti, se sprejemajo kot sestavina Prostorskega reda Slovenije. Ob sprejemu prostorskega reda občine občinski svet z odlokom ugotovi, kateri prostorski izvedbeni načrti, sprejeti na podlagi ZUN ter zazidalni načrti, sprejeti na podlagi Zakona o urbanističnem planiranju (1967, 1972 in 1978) oziroma njihove posamezne sestavine so bodisi v nasprotju s strategijo prostorskega razvoja občine ali prostorskim redom občine, bodisi so že izvedeni. Če občina ugotovi, da je občinski prostorski izvedbeni načrt že izveden, kakor tudi, da je v celoti ali v posameznih delih neskladen s strategijo prostorskega razvoja občine in prostorskim redom občine, ga v celoti oziroma v neskladnem delu z navedenim odlokom razveljavi.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS, 2004) je temeljni strateški prostorski akt in celovit prostorski dokument, ki udejanja koncept *trajnostnega prostorskega razvoja*. Skupaj s *Strategijo gospodarskega razvoja Slovenije* (SGRS) predstavlja krovni dokument za usmerjanje prostorskega razvoja v državi in je osnova za usklajevanje sektorskih politik. V procesu priprave SPRS so sodelovala vsa vladna ministrstva in službe, katerih vsebina je pomembna za uresničevanje trajnostnega prostorskega razvoja in prostorske kohezije države ter njene vključenosti v prostorski razvoj Evrope. Izhodišča in usmeritve, ki so jih podali, so vključena v prostorsko razvojne cilje in usmeritve prostorske strategije, katerih uresničevanje se bo zagotavljalo tudi z njihovimi programi, kot tudi s programi lokalnih skupnosti in mednarodnim sodelovanjem. Prostorska strategija, upoštevajoč raznolikost in pestrost slovenskega prostora ter izhajajoč iz njegovih primerjalnih prednosti, postavlja pogoje za skladen gospodarski, socialni in kulturni razvoj, pri čemer zagotavlja trajnostni razvoj, ki bo omogočil tudi ohranitev okolja, narave in dediščine ter kvalitet bivanja. *Prostorski red Slovenije* (2004) določa v skladu s SPRS temeljna pravila za urejanje prostora na državni, regionalni in lokalni ravni. *Prostorski red Slovenije* lahko določa za celotno območje države ali njena posamezna območja tudi podrobnejša pravila za urejanje prostora, s katerimi se zagotavlja enotno izvajanje zakona o urejanju prostora ter oblikujejo zahteve v zvezi s prostorskim načrtovanjem ter arhitekturnim in krajinskim projektiranjem glede na značilnosti posameznih območij države.

Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt) je sprejet marca 2007 v Državnem zboru RS. Področje prostorskega načrtovanja, ki ga obravnava novi zakon, je kot del urejanja prostora v veljavnem pravnem sistemu urejeno v ZUreP-1, ki poleg prostorskega načrtovanja ureja tudi prostorske ukrepe, opremljanje zemljišč za gradnjo, zbirke prostorskih podatkov ter opravljanje dejavnosti prostorskega načrtovanja. Vsebino veljavnega ZUreP-1, ki ureja navedena področja in je v na določenih mestih nepopolno ali neustrezno urejena, bo postopoma nadomeščeno s posameznimi zakoni, zlasti s področja ukrepov aktivne zemljiške politike ter statusa arhitekturne in načrtovalske stroke, ki bodo v povezavi z nujnimi spremembami Zakona o graditvi objektov celovito obravnavali področja urejanja prostora od strateškega prostorskega načrtovanja do izdaje uporabnega dovoljenja za zgrajene objekte. V končni fazi bodo ti zakoni predstavljali prostorski zakonik. ZPNačrt ureja prostorsko načrtovanje kot del urejanja prostora, tako da določa vrste prostorskih aktov, njihovo vsebino in medsebojna razmerja ter postopke za njihovo pripravo in sprejem. ZPNačrt ureja tudi opremljanje stavbnih zemljišč ter vzpostavitev in delovanje prostorskega informacijskega sistema. ZPNačrt v pravni red Republike Slovenije prenašajo tudi zahteve Direktive 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje, ki se nanašajo na obveznost zagotavljanja kakovosti okoljskih poročil.

Načelo trajnostnega prostorskega razvoja v ZPNačrt je da država in občina morata s prostorskim načrtovanjem omogočiti kakovostno življenjsko okolje s takšno rabo prostora, ki ob upoštevanju dolgoročnega varovanja okolja, ohranjanja narave in trajnostne rabe naravnih dobrin in drugih virov ter celostnega ohranjanja kulturne dediščine omogoča zadovoljevanje potreb sedanje generacije ter ne ogroža zadovoljevanja potreb prihodnjih generacij. Trajnostni prostorski razvoj se zagotavlja z usklajevanjem razvojnih potreb z varstvenimi zahtevami v prostoru tako, da se ob upoštevanju obstoječih kakovosti naravnih, grajenih in drugače ustvarjenih sestavin prostora ter prepoznavnosti krajine, dosega racionalna raba prostora za posamezne dejavnosti. Načelo usmerjanja prostorskega razvoja naselij v ZPNačrt je da se prostorski razvoj usmerja in načrtuje na prostih, degradiranih in nezadostno izkoriščenih površinah znotraj obstoječih naselij, pri čemer ima prenova prednost pred novogradnjo. Z razvojem naselij se ne sme slabšati kakovost življenjskega okolja in se morajo v čim večji meri ohranjati zelene površine naselja. Širitev naselja je dopustna le, če znotraj obstoječega naselja nadaljnji prostorski razvoj ni možen. Širitev naselja je treba prvenstveno usmerjati na zemljišča, ki so z vidika trajnostne rabe naravnih virov, ohranjanja najboljših kmetijskih zemljišč, ohranjanja narave in varstva kulturne dediščine manj pomembna in so funkcionalno povezana z obstoječim naseljem.

Prostorske ureditve se načrtujejo s *prostorskimi akti*. S prostorskimi akti se določajo usmeritve v zvezi s posegi v prostor, vrste možnih posegov v prostor ter pogoji in merila za njihovo izvedbo. Po ZPNačrt so prostorski akti državni, občinski in medobčinski prostorski akti. Državna prostorska akta sta *državni strateški prostorski načrt* in *državni prostorski načrt*. Občinska prostorska akta sta občinski prostorski načrt (OPN) ter občinski podrobni prostorski načrt (OPPN). Občina lahko sprejme strateški del občinskega prostorskega načrta kot občinski strateški prostorski načrt, ki je v tem primeru samostojen občinski prostorski akt. Medobčinski prostorski akt je regionalni prostorski načrt. Občinski prostorski načrt je prostorski akt, s katerim se, ob upoštevanju usmeritev iz državnih prostorskih aktov, razvojnih potreb občine in varstvenih zahtev, določijo cilji in izhodišča prostorskega razvoja občine, načrtujejo prostorske ureditve

lokalnega pomena ter določijo pogoji umeščanja objektov v prostor (tki. prostorski izvedbeni pogoji). Občinski prostorski načrt vsebuje strateški in izvedbeni del. Strateški del občinskega prostorskega načrta določa izhodišča in cilje ter zasnovo prostorskega razvoja občine; usmeritve za razvoj poselitve in za celovito prenovo, usmeritve za razvoj v krajini, za določitev namenske rabe zemljišč in prostorskih izvedbenih pogojev ter zasnovo gospodarske javne infrastrukture lokalnega pomena; ter območja naselij, vključno z območji razpršene gradnje, ki so z njimi prostorsko povezana; Izvedbeni del občinskega prostorskega načrta po posameznih enotah urejanja prostora določa: območja namenske rabe prostora; prostorske izvedbene pogoje; območja, za katera se pripravi občinski podrobni prostorski načrt. Občinski prostorski načrt je podlaga za pripravo projekta za pridobitev gradbenega dovoljenja po predpisih o graditvi objektov. Minister podrobneje predpiše vsebino, obliko in način priprave občinskega prostorskega načrta ter pogoje za določitev območij sanacij razpršene gradnje in območij za razvoj in širitev naselij.

3. 3. Razvojni dokumenti in akti

Strategija razvoja Slovenije (SRS, 2005) opredeljuje vizijo in cilje razvoja Slovenije ter pet razvojnih prioritet z akcijskimi načrti. Strategija se ne osredotoča samo na gospodarska vprašanja, temveč vključuje socialna, okoljska, politična, pravna ter kulturna razmerja. Zaradi takšne postavitve ciljev je SRS po svoji vsebini tudi *strategija trajnostnega razvoja Slovenije*, hkrati pa pomeni tudi prenos ciljev *Lizbonske strategije* v nacionalno okolje, to je ob upoštevanju specifičnih razvojnih priložnosti in zaostankov Slovenije. Osnovni cilji in usmeritve sodobnega razvoja mestnih območij, ki so tudi cilji pete razvojne prioritete SRS, so krepitev notranjega razvoja mest, racionalna raba mestnih zemljišč, zgoščevanje urbanih struktur ter zaviranje razpršene poselitve. *Okvir gospodarskih in socialnih reform za povečanje blaginje v Sloveniji* še posebej podpira nabore ukrepov za povečanje konkurenčnosti in gospodarske rasti mest in regij.⁹ Pomemben cilj načrtovanja razvoja mest je tudi ohranjanje in izboljševanje kvalitete bivalnega okolja, kar vpliva na privlačnost in posledično tudi gospodarsko uspešnost mest. Pri tem mora biti urbano bivalno okolje prilagojeno potrebam mestnega prebivalstva in še posebno potrebam bolj ranljivih socialnih skupin, kot so na primer starejši, mlade družine in otroci. Za doseg te ciljev je nujno potrebna »aktivna« urbana zemljiška politika, ki mora ponuditi učinkovite inštrumente za usmerjanje prostorskega razvoja mest in drugih naselij v širših mestnih območjih. Raba zemljišč je v tržnem gospodarstvu rezultat planskih odločitev ter tržnih transakcij. V tržnem gospodarstvu inštrumenti zemljiške politike omogočajo zavarovanje javnih interesov in uresničevanje javnih projektov. Pravno podlago za črpanje sredstev kohezijske politike EU predstavlja *Uredba Evropskega Sveta o splošnih odločbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu*, ki jo dopolnjujejo bolj podrobne uredbe za posamezen sklad. Skladno z uredbo mora država članica EU pripraviti programske dokumente na dveh hierarhičnih ravneh: *Nacionalni strateški referenčni okvir (NSRO)*, ki opredeljuje generalno strategijo države članice EU za doseganje hitrejše konvergence, ter na osnovi NSRO se pripravijo operativni programi. V okviru NSRO programa se pripravi analiza stanja, strategija, opredelijo se osnovni mehanizmi doseganja zastavljenih ciljev, vključno z določitvijo števila operativnih programov in

⁹ Vlada RS je na seji 3. 11. 2005 sprejela Okvir gospodarskih in socialnih reform za povečanje blaginje v Sloveniji, ki zajema predlog nabora ukrepov za izvrševanje *Strategije razvoja Slovenije* na področju povečanja gospodarske rasti in zaposlovanja.

osnovnimi finančnimi razdelitvami. Pri tem je ključnega pomena, da država članica v tem dokumentu izkaže usklajenost po eni strani z *Strateškimi smernicami Evropske skupnosti za kohezijo ter Nacionalnim programom reform* (Lizbonska strategija) ter *Skupnim poročilom o socialni vključenosti* na drugi. Glede na pomen in funkcijo NSRO ta dokument predstavlja osnovo za pripravo *Državnega razvojnega programa 2007-2013 (DRP)*, ki ga bo po uskladitvi NSRO z Evropsko komisijo. V DRP naj bi bili namreč vključeni vsi tisti razvojno-investicijski programi in projekti v Sloveniji v obdobju 2007 – 2013, ki bodo financirani ali sofinancirani iz državnega proračuna in občinskih proračunov, NSRO pa vključuje tiste programe in projekte, ki bodo sofinancirani s sredstvi evropskega proračuna in ki bodo izpolnjevali kriterije novih uredb EU s področja kohezijske politike za obdobje 2007– 2013. V tem smislu DRP predstavlja *instrument* za uresničevanje *Strategije razvoja Slovenije* na področju razvojno-investicijsko programov in projektov, NSRO pa predstavlja njegovo podmnožico, pri čemer je ključnega pomena, da je zagotovljen strateški pristop z jasno pripravljenimi programi in instrumenti. Operativni programi bodo v obdobju 2007-2013 imeli enako funkcijo kot Enotni programski dokument za obdobje 2004-2006 in torej v pravnem smislu predstavljajo pravno podlago za črpanje sredstev, saj jih Evropska komisija potrdi z odločbo. Operativni programi preko skladnega niza razvojnih prioritet določajo razvojno strategijo in cilje razvoja, ki jih želi država na posameznem področju doseči s finančno pomočjo evropskih skladov. Cilji pete razvojno-investicijske prioritete v NSRO »povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja« je zagotoviti visoko kakovost življenja, ki temelji na razvoju kulture in nacionalne identitete, skladnejšem razvoju regij, varnosti, gospodarjenju s prostorom in trajnostni mobilnosti ter izboljšani kakovosti okolja in ustrezni komunalni infrastrukturi. *V okviru omenjene prioritete se želi zagotoviti, da bodo ukrepi različnih politik usmerjeni, poleg doseganja sektorskih ciljev, tudi v zagotavljanje trajnostnega razvoja Slovenije.*

Regionalni razvojni program je kot temeljni programski in izvedbeni dokument na regionalni ravni, ki vsebuje razvojne prednosti regije in finančno ovrednotene programe in podprograme, instrument za spodbujanje uravnoveženega gospodarskega, socialnega in prostorskega razvoja, zmanjševanje razlik v gospodarski razvitosti in pri življenjskih možnostih med regijami, preprečevanje nastajanja novih območij z večjimi razvojnimi problemi, ohranjanje poseljenosti na celotnem ozemlju Republike Slovenije in pospeševanje okolju prijaznega gospodarstva. V regionalnih razvojnih programih so preko razvojnih programov in podprogramov prikazane vsebine, cilji in ukrepi za prihodnji razvoj. Regionalni razvojni programi so bili pripravljeni za vsako od 12 statističnih NUTS 3 regij, ki so do ustanovitve pokrajin funkcionalne ozemeljske enote za izvajanje regionalne strukturne politike. Prvi regionalni razvojni programi so bili pripravljeni za obdobje med letoma 2002 in 2006. Vsak regionalni razvojni program s svojimi programi, podprogrami in predvidenimi projekti pomembno vpliva na procese v mestih in na njihove prebivalce, s tem pa na socialno, funkcijsko in morfološko zgradbo. Na osnovi analize regionalnih razvojnih programov in podprogramov lahko ocenimo njihov predviden vpliv na prostorsko preobrazbo mest in drugih mestnih naselij v Sloveniji do leta 2006. Mesta in druga mestna naselja se bodo zgoščevala in zaradi gradnje prometne, okoljske in gospodarske infrastrukture tudi širila (gradnja cest, centrov za ravnanje z odpadki, čistilnih naprav, poslovnih, industrijskih in obrtnih con). Povečala se bo prometna, izobraževalna, bivalna in storitvena funkcija mest, zlasti (sub)regionalnih središč. Rudarska funkcija bo izginila. Mestna središča bodo zaradi revitalizacije pridobivala na pomenu. Gostota zazidave se bo povečala, mestna središča bodo obnovljena. Kakovost zelenih javnih površin se bo povečala. Vnešeni bodo novi

morfološki strukturni elementi kot so otoki za ločeno zbiranje odpadkov, razdelilne plinske postaje, sodobne obrtno-poslovno-storitvene cone. Mestna naselja se bodo širila tudi na vzven. Povečal se bo delež prometnih površin. Nova industrijska, obrtna, poslovna in storitvena območja, tehnološki parki, revitalizacija historyčnih mestnih središč, povečanje površin namenjenih prometu, sanacija starih industrijskih območij in drugih degradiranih urbanih površin, oblikovala se bodo izobraževalna središča, povečal se bo pomen storitvenih dejavnosti (svetovalne, podporne, izobraževalne, poslovne storitve). Pomen regionalnih in subregionalnih središč se bo zaradi novih izobraževalnih in storitvenih funkcij povečal. Mesta bodo z izgradnjo novih cest, obnove železnic in ureditvijo javnega prevoza potnikov lažje dostopna.

Regionalni razvojni programi sledijo temeljnim strateškim ciljem Republike Slovenije. *Med njimi je tudi trajnostni (prostorski) razvoj.* Usmeritve, cilji in ukrepi v regionalnih razvojnih programih so usmerjeni k bolj *trajnostnemu prostorskemu razvoju mest.* Z novim programskim obdobjem med letoma 2007-2013 bodo v veljavi novi regionalni razvojni programi. Groba analiza osnutkov programov kaže, da novi razvojni programi in podprogrami ne odstopajo bistveno od prejšnje serije regionalnih razvojnih programov, saj zaradi časovnih, organizacijskih in finančnih omejitev njihova (popolna) izvedba ni bila mogoča. Zato njihov vpliv na doseganje trajnostnega prostorskega razvoja mest in regij ne bo bistveno drugačen, kot je bilo načrtovano v prvi generaciji regionalnih razvojnih programov (2004-2006).

3.4. Pregled raziskovalnih projektov in nalog s področja usmerjanja trajnostnega prostorskega razvoja mest in širših mestnih območij

Zbirka *Prostor Slovenije 2020* zajema povzetke strokovnih podlag, ki so nastale zaradi priprave Strategije prostorskega razvoja Slovenije (2004). Prostorsko - razvojna vprašanja so tako zajeta v štirih tematskih sklopih: izhodišča in temeljne opredelitve prostorskega razvoja Slovenije, sistem poselitve, infrastrukturni sistemi in sistem krajine. Vse raziskave imajo enotno osnovno zgradbo nosilnih tematskih poglavij: opredelitev ciljev prostorskega razvoja, analiza stanja in trendov v prostoru, opredelitev možnosti prostorskega razvoja, oblikovanje in vrednotenje alternativnih možnosti prostorskega razvoja in predlog zasnove prostorskega razvoja. Pri pripravi strokovnih podlag so sodelovali številne raziskovalne ustanove in priznani strokovnjaki z različnih področij. Strokovne podlage so predvsem avtorsko delo posameznih raziskovalcev ali skupine raziskovalcev, zato njihova vsebina ni vedno skladna z vsebino nove SPRS, ki je nastala tudi na podlagi vrste drugih raziskav in strokovnih nalog, sektorskih strokovnih nalog posameznih ministrstev, strokovnega dela na MOP in temeljnih prostorskih dokumentov: *Ocene stanja in teženj v prostoru Slovenije, Politike urejanja prostora Slovenije in Zakona o urejanju prostora (ZuREP-1, 2002).*

V zadnji petih letih je bilo zaključenih več raziskovalnih nalog v okviru ciljnega raziskovalnega programa CRP »*Konkurenčnost Slovenije 2001-2006*«, ki so proučevali policentrični sistem poselitve, prenova mest, (ne)načrtno širjenje mestnih območij, dinamiko spreminjanja poselitvene rabe zemljišč, ukrepe zemljiške politike, vrednote prostora, prepoznavnost krajin, itd., ki prinašajo mnenja strokovne javnosti, smernice in rešitve ter različne sezname ukrepov za doseganje želenega stanja v prostoru Slovenije v okviru paradigme trajnostnega razvoja. CRP projekti bodisi identificirajo potencialne

trajnostni razvoj mest bodisi razvijajo in iščejo inštrumente, ukrepe in strategije za uresničevanje trajnostnega razvoja mest in širših mestnih območjih in s tem izboljšanja kakovosti življenja v mestih.

4. Stanje, težnje in procesi v prostorskem razvoju mest in širših mestnih območij

Usmeritve in cilji (SPRS, PRS)	Stanje, težnje in procesi v prostoru
Notranji razvoj naselij	Notranji razvoj naselij : prostorski razvoj »ožjega mestnega območja«
Notranji razvoj naselij, ki pomeni zapolnjevanje in zgoščanja oziroma intenzivnejšo rabo ekstenzivno izrabljenih ali praznih zemljišč, ima prednost pred širjenjem na nova področja. Na ta način se zmanjšuje pritisk na nova zemljišča na obrobjih mest (Obrazložitev in utemeljitev, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, str. 42). Zgoščevanje in notranji razvoj mest pomeni tudi priložnost za bolj učinkovito in racionalno zagotavljanje dostopnosti do oskrbe, storitev in delovnih mest ter organizacijo javnega prometa. Strategija ugotavlja, da zemljišča, ki so v prostorskih planih občin, namenjena gradnji, v večini primerov zadostujejo potrebam razvoja določenega naselja, da pa se zaradi zadrževanja parcel vedno znova pojavljajo zahteve po širitvi naselij. Potrebna je torej aktivna zemljiška politika, tudi z uveljavitvijo višjih davčnih stopenj za ekstenzivno izrabljena zemljišča.	Prostorski razvoj naselij v Sloveniji je večinoma ekstenziven, naselja se pretežno širijo na nepozidane površine v okolico, najpogosteje v obliki razpršene poselitve. Kljub temu je po letu 1995 z razmahom zasebne stanovanjske gradnje in razvojem poslovnih, oskrbnih in storitvenih dejavnosti opazno povečanje izrabe prostih zemljišč znotraj naselij. Pojav je še posebno značilen za večja urbana središča, na primer Ljubljano, Maribor in Celje. Zasebni kapital je s svojimi investicijami postal pglavitni akter (pre)oblikovanja mesta in njegovih grajenih struktur. V večjih slovenskih urbanih območjih zasebni kapital intenzivno investira v stanovanjsko gradnjo, trgovska in storitvena središča ter poslovne cone. Pri tem sta se v zadnjih letih vzpostavila dva vzorca prostorskega razvoja mest. Na eni strani se nadaljuje (ne)načrtovano širjenje poselitvenih površin v širših mestnih območjih, zlasti v obliki razpršene gradnje enodružinskih hiš, skupin večdružinskih hiš, nakupovalnih središč in gospodarskih con. Na drugi strani pa se krepi tudi gradnja znotraj strnjenih urbanih območij, predvsem v mestnih središčih, na obrobju mestnega središča in v območjih degradiranih urbanih območij. Praviloma gre za posamezne večstanovanjske objekte, redkeje tudi za manjše stanovanjske soseske oziroma za objekta namenjene poslovnim ali storitvenim dejavnostim. Na ta način prihaja do zgoščevanja urbanih struktur in izrabe prostih površin znotraj mesta, kar je ena izmed temeljnih usmeritev prostorskega razvoja mest v strateških dokumentih slovenskega prostorskega razvoja, toda ta »notranji razvoj« mest je v celoti prepuščen zasebni iniciativi, kar se pogosto odraža v neprimernih, neprilagojenih in neuklajenih posegih v prostor, ki zmanjšujejo kvaliteto bivalnega okolja, povzročajo nove prometne tokove in dodatno degradacijo urbanih območij. Gradnja na prostih parcelah znotraj naselij je večinoma »točkovna«, najpogosteje v obliki posameznih večstanovanjskih hiš (»vila blok«). Gradnja pogosto ni usklajena z morfološkimi značilnostmi območja (na primer gradnja dvo ali tri nadstropnih stanovanjskih blokov v območju enodružinskih hiš). Izraba parcele je pogosto previsoka, kar poslabšuje kvaliteto bivalnega okolja oziroma preobremeni prometno omrežje v določenem delu mesta. Ob tem opozarjamo na pomanjkanje ustreznih urbanističnih normativov in mejnih vrednosti v prostorski zakonodaji in dokumentih. Zaradi pomanjkljive urbanistične dokumentacije za urejanje naselij se večina prostorskih ureditev izvaja na osnovi veljavnih prostorskih dokumentov (Dolgoročni plani občin) in na osnovi določil prostorskih ureditvenih pogojev. V mestih je zato nujna izdelava nove generacije prostorskih aktov, vključno z občinskimi lokacijskim načrti za posamezne prostorske ureditve.
Prenova naselij	Prenova naselij
Prenova naselij, ob upoštevanju varovanja kulturne dediščine, predstavlja prednostno razvojno usmeritev. Prenova naselij zagotavlja izboljšanje kakovosti bivalnega okolja in sanacijo degradiranih urbanih območij. Ocenjuje se, da je se v Sloveniji zaradi	Prenova naselij se v sedanji praksi praviloma osredotoča na fizično prenovo stavbnega fonda (izboljšanje fasad) in se redko izvaja za večja strnjena območja. Značilna je točkovna prenova. Temu botrujejo tako toga zakonodaja kot tudi neskladja in različni interesi lastnikov, investitorjev in oblasti, nerešena lastniška struktura, denacionalizacija ipd. (Delna) programska in fizična prenova pogosto predstavlja »edino« prenovo naselja. Pomembno usmeritev pri prenovi naselij zato predstavlja celostni pristop. To pomeni prenovo, pri kateri se hkrati upoštevajo socio-demografski, ekonomski, fizični in okoljski vidiki prenove. Take preнове pomenijo izboljšanje razmer s korekcijami funkcionalnih, socialnih,

opuščanja in slabega vzdrževanja izgublja okrog 25 % stanovanjskega fonda oziroma, da bi bilo mogoče s prenovo pridobiti vsaj 20000 novih stanovanj (Obrazložitev in utemeljitev, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, str. 42). Razvrednotenje starih mestnih jeder je še posebno vidno v manjših in gospodarsko šibkejših mestih.	ekonomskih in kulturnih pomanjkljivosti. Smiselna celostna prenova pripomore h kakovostnejšemu delovanju mesta. Celostna prenova območja ne pomeni le obravnavo že obstoječega stavbnega fonda, temveč tudi skladno umeščanje novih objektov in programov znotraj območja (na razpoložljivih zemljiščih). V primeru novega posega je tako potrebno prenovo izvajati skladno z že zatečeno programsko, fizično in socio-demografsko strukturo oz. le-to ustrezno izboljšati. Za uspešno izvajanje celostne prenove je ključnega pomena vključevanje lokalnega prebivalstva, lokalnih skupnosti oz. mestne uprave in javnih služb ter nosilcev odločanja, vzpostavitev javno-zasebnega partnerstva in zagotovitev ter izvajanje monitoringa. Pri procesu prenove (urbanih degradiranih) območij je še posebej pomemben dialog med investitorjem in upravljavcem oz. oblastjo, v katerem investitor ni narekovelec razvoja, ampak ključni akter razvoja.
Prenova degradiranih urbanih območij	Prenova degradiranih urbanih območij
Še posebno je poudarjena prenova degradiranih urbanih območij (območja opuščene rabe, zlasti opuščena vojaška, industrijska, transportna in stanovanjska območja), ki v večino slovenskih mest zasedajo velike površine in predstavljajo velik razvojni potencial mest.	Koželj navaja, da je povprečno 15 % površine slovenskih mest degradiranih območij (Koželj, 1998). Degradirana urbana območja v slovenskih mestih so predvsem rezultat njihove stalne gospodarske, socialne, prometne in prostorske preobrazbe. Obseg degradiranih urbanih območij v obliki opuščanih industrijskih območij se je še zlasti povečal zaradi procesa decentralizacije proizvodnih dejavnosti in deindustrijalizacije. Deloma so degradirana urbana območja tudi posledica opuščanja nekaterih drugih dejavnosti v mestih (na primer rudarska in vojaška območja) ali pa so rezultat neustreznega prostorskega planiranja (namenska raba tal ni usklajena z potrebami in interesi investitorjev), špekulativnega zadrževanja zemljišč ali neurejenih lastniških razmer (še posebno zaradi nedokončanih postopkov denacionalizacije). V zadnjih 10 letih je v večjih in tudi srednje velikih urbanih središčih, kjer je povpraševanje po zazidljivih stavbnih zemljiščih največje, prišlo do intenzivnejše ponovne rabe degradiranih urbanih območij. Najpogostejše gre za prostorske ureditve zasebnih investitorjev, nekaj pa je tudi primerov javnih investicij. Najpogostejša oblika ponovne rabe degradiranih urbanih območij so stanovanjska območja in nakupovalna središča, redkeje pa tudi nova gospodarska območja ali poslovne dejavnosti. V primeru degradiranih urbanih zemljišč gre pogosto za večje sklenjene površine, zato se gradijo zaključene stanovanjske soseske v obliki organizirane stanovanjske gradnje (zlasti v večjih mestih, na primer v Ljubljani in Mariboru), večja nakupovalna središča ali poslovne cone. To je skladno z večino ciljev in usmeritev SPRS. Potrebna bi bili usklajeni in celoviti programi podpore in spodbujanja nadalje sanacije in revitalizacije degradiranih urbanih območij (subvencije, davčne olajšave, komasacija parcel, predkupna pravica, zasebno – javno partnerstvo).
Širitev naselij	Širitev naselij : prostorska širitev ožjega mestnega območja in naselij v širšem mestnem območju
Zaradi koncentracije prebivalstva in dejavnosti v pomembnejših zaposlitvenih središčih se bo po oceni, ki je podana v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, potreba po novih stanovanjih povečala za 9 % oziroma približno 42.000 stanovanj. Ob upoštevanju potreb po širitvi ostalih urbanih površin se bo potreba po novih urbanih površinah v nacionalnih, regionalnih in medobčinskih središčih povečala za 2419 ha (Obrazložitev in	Poraba novih zemljišč na prebivalca je v Sloveniji daleč nad evropskim povprečjem. Pojav razpršene gradnje izven strnjениh naselij oziroma izven poselitvenih območij se nadaljuje kljub drugačnim strateškim usmeritvam. Podatki o razvoju prebivalstva med leti 1991 in 2002 kažejo, da so imela najhitrejšo rast prebivalstva ožja suburbanizirana območja, urbanizirana območja in urbanizirana podeželska naselja, zlasti v širših mestnih območjih večjih urbanih središč (Ljubljana, Maribor, Celje, Kranj, Koper, Novo mesto, Nova Gorica). V večini slovenskih mestih je opazno upadanje ali stagnacija števila prebivalstva, izjema so »satelitska« mesta v Ljubljanski urbani regiji (Kamnik, Grosuplje, Domžale, Vrhnika, Logatec). Kljub upadanju ali stagnaciji števila prebivalstva se v mestih potrebe po površinah za novo stanovanjsko gradnjo zaradi zviševanja stanovanjskega standarda in sprememb v strukturi gospodinjstev povečujejo. Naraščajo tudi potrebe za ostale oblike urbane rabe (centralne, gospodarske in rekreacijske dejavnosti ter prometne površine). Območja širitve naselja se določa na osnovi določil Zakona o urejanju prostora in v skladu s pravili iz Prostorskega reda Slovenije. Širitev

utemeljitev, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, str. 44). Za ustrezen razvoj mest in naselij ter še zlasti za konkurenčnost nacionalnih urbanih središč bo zato potrebno zagotoviti površine za širitev naselij. Nove urbane površine se načrtujejo izven varstvenih območij vodnih virov, najbolj kvalitetnih kmetijskih zemljišč, trajno varovalnih gozdov in najpomembnejših območij naravne dediščine.	naselij se omejuje na naselja višje centralnosti, predvsem mednarodna, nacionalna in medobčinska središča. Rast prebivalstva v ožjih suburbaniziranih naseljih, ki so z mesti prostorsko sklenjena, se je glede na osemdeseta leta upočasnila, najhitrejša rast prebivalstva je značilna za urbanizirana podeželska naselja v večini širših mestnih območij. To dokazuje, da se je pritisk za novo stanovanjsko gradnjo nekoliko zmanjšal v starejših in gostejše poseljenih območjih suburbanizacije, povečal pa v redko poseljenih podeželskih območjih z relativno dobro dostopnostjo do zaposlitvenih središč. V Sloveniji proces suburbanizacije tako prehaja v razpršeno urbanizacijo oziroma »urban sprawl«. Pojav je najbolj značilen za Ljubljansko urbano regijo (na primer občine Ig, Škofljica in Brezovica). Rast prebivalstva in s tem stanovanjska gradnja ter širitev naselij je torej najintenzivnejša v majhnih podeželskih naseljih v širših mestnih območjih, pogosto brez osnovne oskrbe, storitev in delovnih mest, kar močno povečuje intenzivnost in dolžino dnevnih migracij. Med temeljnimi razlogi za nadaljevanje in intenziviranje procesa razpršene gradnje ostaja odsotnost zemljiške politike oziroma odsotnost sistema, ki bi stanovanjsko gradnjo usmerjal na primerna zemljišča. Postopek gradnje je od izbora stavbne parcele, pridobivanja urbanistične dokumentacije do fizične gradnje povsem prepuščen posamezniku. Namesto da bi lokalna skupnost usmerjala gradnjo na komunalno opremljena območja z izdelano urbanistično dokumentacijo (občinski lokacijski načrt) izbor in ureditev stavbnega zemljišča prepušča (samo)graditeljem. Posledica tega je stanje, v katerem se stavna zemljišča določajo na podlagi pobud krajanov. Takšne razmere v naseljih onemogočajo racionalnejše urejanje in komunalno opremljanje prostora, saj se naselja širijo na nova zemljišča (Poselitvena območja..., 2001). Najpogostejša oblika stanovanjske gradnje ostaja enodružinska hiša na relativno velikih parcelah (cca 1000 m²) in z veliko stanovanjsko površino (cca 200 do 300 m²). Velik problem v območjih razpršene poselitve ostajajo visoki stroški izgradnje in vzdrževanja komunalne infrastrukture. Znotraj strnjenih naselij so stavbna zemljišča dražja oziroma niso na prodaj, kar spodbuja nakup in gradnjo na zemljiščih izven strnjenih naselij. V zadnjih 10 letih (samo)graditelje deloma nadomešča organizirana stanovanjska gradnja zasebnih investitorjev. Zaradi pomanjkanja večjih strnjenih območij za stanovanjsko gradnjo in omejenega obsega kapitala investitorjev se gradijo manjše skupine stanovanjskih hiš, zelo redko manjše zaključene stanovanjske soseske z enotno urbanistično zasnovo in arhitekturno. Zaradi boljšega izkoristka stavbne parcele se poleg prostostoječih enodružinskih hiš gradijo tudi vrstne hiše oziroma tako imenovani „vila bloki“. Kljub določenim pomanjkljivostim (lokacija izven strnjenih naselij) so takšna stanovanjska območja napredek v primerjavi z individualno stanovanjsko gradnjo.
Gradnja zunaj poselitvenih območij – sanacija razpršene poselitve Gradnja zunaj poselitvenih območij je usmerjena prvenstveno v sanacijo razpršene poselitve, ki je obravnavana kot negativen pojav. Razpršena gradnja je sporna predvsem zaradi nizke gostote poselitve, zlasti na obrobju mest in v obmestnih naseljih. Ne omogoča racionalne komunalne opreme in rabe energije. Razpršeno gradnjo v predmestjih in obmestnih naseljih se sanira z zgoščevanjem stanovanj in urbanih dejavnosti. Zgošča	Gradnja zunaj poselitvenih območij – sanacija razpršene poselitve v ožjem mestnem območju ali nadaljnje usmerjanje poselitve v širšem mestnem območju Preprečevanje nadaljnje razpršene gradnje in tudi sanacija izbranih območij razpršene poselitve je mogoča le ob dovolj veliki ponudi stavbnih zemljišč znotraj območij, za katera je izdelana urbanistična dokumentacija (občinski lokacijski načrt) in ob hkratnem doslednem preprečevanju gradnje na vseh ostalih zemljiščih – preprečevanje prakse spremembe namenske rabe zemljišč, na primer iz kmetijske v stanovanjsko, na osnovi pobud in interesov krajanov ter zasebnih investitorjev. To bi od lokalnih skupnosti zahtevalo aktivno izdelavo lokacijskih načrtov za območja stanovanjske gradnje (s primernim tipom in gostoto zazidave za posamezen tip naselja). Lokacijske načrte za nova stanovanjska območja naj se izdeluje za zaključene proste površine znotraj strnjenih naselij, za degradirana urbana območja in za izbrana območja razpršene poselitve (na primer tista z dobro dostopnostjo do oskrbe, delovnih mest, prometnic ali javnega prometa), ki se jih želi sanirati z zgostitvijo poselitve. To mora nujno spremljati tudi aktivna zemljiška politika v obliki ukrepov in inštrumentov za usmerjanje poselitve in urejanja naselij (davčni, tržni, finančni, upravni in nadzorni

in zaokroža se predvsem tisto razpršeno gradnjo, ki ima možnosti za ustrezno prometno in komunalno ureditev, oskrbo z urbanimi dejavnostmi in navezavo na javni promet. Sanacija razpršena gradnje bo mogoča z zaokroževanjem in zapolnjevanjem stavbnih zemljišč obstoječe razpršene gradnje na območjih z možno navezavo na javni potniški promet in dostopnostjo do komunalne in družbene infrastrukture.	inštrumenti). Za usmerjanje poselitve v strnjena naselja (»notranji razvoj naselij«), preprečevanje nadaljnje širitve in sanacijo razpršene poselitve so poleg planskih inštrumentov (izdelava planskih aktov, pridobivanje in komunalno opremljanje stavbnih zemljišč) zelo pomembni še zlasti davčni (na primer davek na nepremičnine, davek na prirastek vrednosti zemljišča, davek na nezazidana zemljišča, komunalni prispevek), finančni (subvencije), upravni (komasacije zemljišč, predkupna pravica), nadzorni (učinkovita urbanistična inšpekcija in sankcioniranje nedovoljenih posegov v prostor) in normativni inštrumenti (urbanistični normativi, odloki in pravilniki) (Drožg, Poselitvena območja ter usmeritve in merila za razvoj in urejanje naselij, 2001).
Racionalna raba zemljišč in objektov v naseljih	Racionalna raba zemljišč in objektov v naseljih
Za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja mest in drugih naselij je bistvenega pomena racionalna raba zemljišč in objektov v naseljih. Pri prostorskem razporejanju zemljišč po namenski rabi in dejavnosti se stremi k takšnemu prepletu funkcij, ki so medsebojno združljive in ne motijo druga druge. Uveljavlja se nova organizacija v mest, kjer se funkcije prepletajo. Preprečuje se izrazito monofunkcionalnost posameznih delov naselij z uvajanjem raznovrstnosti dejavnosti ter mešanjem funkcij bivanja in dela. Uvaja se torej »mešana raba«, ki zmanjšuje transportne razdalje, povezane z dnevnimi migracijami na delovno mesto (Obrazložitev in utemeljitev, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, str. 47).	V pogojih tržnega gospodarstva in prevladujoče zasebne lastnine kapitala in nepremičnin dejanska raba prostora ni odvisna le od plansko določene namenske rabe prostora v okviru planskih kategorij (stanovanjska, proizvodnja, oskrbno-storitvena in ostala območja), temveč tudi od interesov investorjev. V primeru zasebnih investicij do določenega posega v prostor pride le v primeru tržnega povpraševanja po določeni obliki rabe tal na določeni lokaciji. Ker je zelo težko napovedovati potrebe in interese investorjev, ki se stalno spreminjajo z razvojem mesta in glede na razmere na trgu, je togo coniranje v obliki strogega ločevanja namenske rabe tal v obstoječih prostorskih dokumentih pripeljalo do številnih težav v prostorskem razvoju slovenskih mest in drugih naselij. Na eni strani se pojavljajo številni primeri, ko v posameznih območjih ni interesa za izvedbo posega v skladu s plansko določeno namensko rabo. V tem primeru zemljišča ostajajo neizkoriščena oziroma degradirana. To lahko odvrne investitorje in pomeni resno oviro za razvoj in konkurenčnost posameznih mest in celotnih regij. Na drugi strani prihaja do pritiskov investorjev po spremembi namenske rabe določenega zemljišča, ki pogosto pripeljejo do parcialnega spreminjanja prostorskih dokumentov in do neustreznih ter škodljivih posegov v prostor. Nova usmeritev v bolj »prožno« določevanje namenske rabe tal, zlasti v obliki »mešane rabe«, kjer je dovoljeno prepletanje funkcij in oblik rabe tal, ki se med seboj ne motijo, naj bi rešila omenjene probleme. Poleg tega naj bi imelo prepletanje funkcij in odmik od monofunkcionalnega coniranja tudi druge pozitivne učinke, zlasti zmanjševanje razdalje med lokacijo bivanja, dela in oskrbovanja in s tem do zmanjševanja prometnih tokov. Analiza funkcijskega in prostorskega razvoja slovenskih mest in drugih naselij v širših mestnih območjih po letu 1995 opozarja na različne procese. Med zasebnimi investitorji je največ zanimanja za stanovanjsko gradnjo, ponekod tudi gradnjo nakupovalnih središč in poslovnih stavb. Zaradi pomanjkanja zazidljivih stavbnih zemljišč prihaja do spreminjanja namenske rabe posameznih zemljišč, ki omogočajo naštetе oblike rabe tal. Poleg tega je v zadnjih dveh desetletjih v mestih prišlo do opustitve različnih oblik rabe tal, zlasti proizvodnih, skladiščnih in vojaških. Rezultat tega procesa so degradirana oziroma neustrezno izrabljena urbana območja. V odvisnosti od lokacije vlada med zasebnimi investitorji za takšna zemljišča povpraševanje zlasti za stanovanjsko gradnjo, deloma tudi za oskrbo-storitvene (nakupovalna središča) in poslovne dejavnosti. Plansko določena namenska raba v teh območjih takšne rabe tal pogosto ne dovoljuje, zato prihaja do sprememb namenske rabe. Naslednja značilnost funkcijske preobrazbe slovenskih mest je nastanek velikih oskrbno-storitvenih območij, zlasti nakupovalnih središč na mestnem obrobju. Poleg trgovine so v takšnih središčih locirane tudi določene storitvene, zlasti poslovne dejavnosti. Zaradi razvoja

	nakupovalnih središč prihaja do nazadovanja trgovine in drugih storitvenih dejavnosti v mestnih središčih in tudi v lokalnih oskrbnih središčih znotraj stanovanjskih območij. Trgovina ter storitvene in poslovne dejavnosti se v novih trgovsko-poslovnih središčih locirajo zaradi številnih prednosti in koristi : dobra dostopnost, nižje cene zemljišč, ekonomija velikosti, nižji stroški poslovanja in podobno. Prihaja torej do prostorske koncentracije in ločevanja posameznih mestnih funkcij, kar je v nasprotju z zelenim prepletanjem in mešano rabo tal. V mestih in širših mestnih območjih se zato razdalje med krajem bivanja, dela in oskrbe povečujejo, kar vpliva tudi na povečevanje prometnih tokov. Plansko predpisovanje »mešane« rabe tal torej ni vedno skladno z tržnimi zakonitostmi in interesi investorjev. V tem okviru se je potrebno vprašati ali je plansko »zapovedovanje« mešane rabe tal smiselno oziroma ali bo prineslo le dodatne probleme. To dokazujejo tudi številne novozgrajene poslovno-stanovanjske stavbe v slovenskih mestih, v katerih poslovni prostori pogosto ostajajo neprodani in neizkoriščeni. Urbanistični akti investorju predpisujejo mešano rabo tal s kombinacijo stanovanj in oskrbnih in poslovnih dejavnosti, čeprav na določeni lokaciji za poslovne prostore ni povpraševanja. To ponovno postavlja v ospredje problem neusklajenosti tržnih zakonitosti in interesov investorjev na eni strani ter planskih usmeritev ter določil planskih aktov na drugi strani. Kljub tem pomislekom ostaja mešana raba eden od ključnih principov koncepta »pametne rasti« in ključna komponenta za izboljšanje kvalitete življenja (Smart Growth Network, 2004). »Dokončnih odgovorov, katere rabe je primerno in katere neprimerno vključevati v mešano rabo, ni«, (T.J.Trischler, nepremičninski developer z dolgoletno prakso). To potrjuje, da je koncept mešanja rab kompleksen in nepredvidljiv, vendar kljub temu nepogrešljiv. Primeri dobrih praks kažejo, da mešana raba dosega optimalne rezultate, če vsaka posamezna raba funkcioniira sama zase in hkrati skupaj z drugimi. Zato je pomembno, da je mešana raba prednostno opredeljena. To pomeni, da se opredeli glavno dejavnost in njene dopolnilne in/ali izključujoče dejavnosti. V tem kontekstu je ključna naloga investitorja pridobiti preizkus »njegovih želja« o razvoju izbrane lokacije. Nadaljnji problem koncepta mešane rabe tal je ohranjanje kvalitete bivalnega okolja in nemoteče prepletanje dejavnosti. Najvišja kvaliteta bivalnega okolja se nedvomno ustvari v »čistih« stanovanjskih območjih. Stanovanjske soseske prebivalcev z višjim socialni statusom so praviloma »čiste« stanovanjske soseske. V takšnih stanovanjskih soseskah je možno doseči manj tranzitnega prometa, manj okoljskih obremenitev (hrup, onesnažen zrak...), večjo varnost, večjo identifikacijo in skrb stanovalecev za svoje bivalno okolje, večjo urejenost in čistočo, manj konfliktov med lokalnim prebivalstvom, ne-stanovanjskimi dejavnostmi in njihovimi uporabniki in podobno. Zaradi naštetih razlogov za slovenska mesta predlagamo ohranjanje namenske rabe »stanovanjska območja«, v katerih bi bile ostale oblike rabe tal dovoljene le izjemoma (na primer oskrba in storitve za lokalno prebivalstvo).
Stanovanjska območja	
V urbanih naseljih se na podlagi ustreznih raziskav načrtuje in zagotavlja komunalno opremljene površine za stanovanjsko gradnjo in prenovu obstoječih stanovanjskih območij. Na novih območjih se izvaja prvenstveno organizirana stanovanjska gradnja s primerno gostoto in tipom pozidave. Prostostoječa enostanovanjska hiša na relativno velikih parcelah	Slovensko prostorsko planiranje stanovanjsko gradnjo v veliki meri prepušča posameznikom in posameznim zasebnim investorjem, namesto da bi na podlagi zakonskih določil vzpostavilo sistem organizirane stanovanjske gradnje na komunalno opremljena in urbanistično obdelana območja (razen v večjih mestnih občinah). Posledica je prostorsko razpršena, urbanistično, arhitekturno in oblikovno neenotna ter pogosto nekvalitetna stanovanjska gradnja. Zaradi rasti življenjskega standarda in še vedno relativno nizke stanovanjske površine na osebo, še zlasti v določenih značilnih delih mesta (blokvske stanovanjske soseske) in pri določenih skupinah prebivalstva (mlade družine) je kljub stagnaciji ali celo upadu števila prebivalstva v mestih in širših mestnih območjih pričakovati nadaljnjo veliko povpraševanje po novih stanovanjih. Anketa o stanovanjih in bivalni mobilnosti prebivalstva v Sloveniji (Stanovanje v Sloveniji, ur. Mandič, Cirman, 2005) je pokazala, da se bo zaradi pričakovanih selitev v prihodnjih štirih letih v Sloveniji pojavilo

(povprečno 800 m² v mestih in 1000 m² v obmestnih naseljih) je ekonomsko in ekološko neprimerna oblika zazidave, ker zahteva visoke stroške komunalnega opremljanja in neracionalno rabo zemljišč. Za širitev stanovanjske gradnje je primerna zlasti gosta nizka zazidava (na primer vrstne hiše), ki ohranja vse prednosti enodružinske hiše, pri čemer je izkoristek zemljišča bistveno boljši. Tipe zazidave se nujno uskladi z obstoječo zazidavo. Posamična stanovanjska gradnja je možna kot zapolnjevanje prostih površin in zaokroževanje površin znotraj naselij. (Obrazložitev in utemeljitev, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, str. 48). Potrebno je zagotoviti različne tipe stanovanj, ki bodo omogočali mešano socialno strukturo stanovanj. V stanovanjskih območjih se zagotavlja primerna opremljenost z oskrbnimi in storitvenimi dejavnostmi, športnimi objekti ter rekreacijskimi in zelenimi površinami ter primerna dostopnost do centralnih območij in zaposlitvenih središč. Skladno z nacionalnim stanovanjskim programom se posebno skrb nameni ustvarjanju pogojev za pospešeno gradnjo najemnih, zlasti neprofitnih najemnih stanovanj v urbanih naseljih.	povpraševanje po 35.000 družinskih hišah ter 28.000 stanovanjskih, hkrati pa se bo sprostilo 15.000 hiš in 50.000 stanovanj. Pričakuje se nadaljevanje selitev iz mest na mestno obrobje in v obmestna naselja. Toda primer Ljubljane, ki že dve desetletji izkazuje upad števila prebivalstva, dokazuje, da bo tudi v mestih povpraševanje po stanovanjih ostalo veliko. Ocenjuje se, da bo v Ljubljani do leta 2015 potrebnih 15.000 novih stanovanj, 4000 zaradi dotrajanosti obstoječih stanovanj, 4000 zaradi povečanja števila gospodinjstev in 7000 zaradi porasta bivanjskega standarda (Prostorska zasnova Mestne občine Ljubljana, 2001, str. 43). Najnovejši trendi v stanovanjski gradnji v Sloveniji kažejo na dva prostorska vzorca : nadaljevanje individualne razpršene gradnje v obmestnih in urbaniziranih podeželskih naseljih, z nizkimi gostotami in prevlado predimenzioniranih enodružinskih hiš ter večstanovanjska gradnja znotraj mest, najpogostejše v obliki manjših večdružinskih hiš (»vila blok«). Stanovanjska gradnja v mestih se je v zadnjih 10 letih postopoma povečala , zlasti gre za zasebne investitorje. Tako je bilo v Ljubljani med leti 1991 i 2000 zgrajenih 5718 stanovanj (oziroma povprečno 570 stanovanj letno) , med leti 2001 in 2004 pa 4060 stanovanj (oziroma povprečno preko 1000 stanovanj letno) (Statistični letopis, 2006) Zaradi pomanjkanja večjih sklenjenih kompleksov stavbnih zemljišč so značilne zlasti posamezne večstanovanjske hiše (ali manjše skupine večstanovanjskih hiš), ki so pogosto locirane znotraj sosesk enodružinskih hiš, s čimer se spreminja obstoječa morfološka zgradba stanovanjskih območij. Zaradi ekonomskega interesa investitorjev je značilen zelo (pre)velik izkoristek parcele, ki poslabšuje kvaliteto bivalnega okolja v posameznih stanovanjskih soseskah. Primeri organizirane gradnje zaključenih stanovanjskih sosesk z enotno urbanistično in arhitekturno zasnovo so redki, čeprav se v večjih mestih (zlasti Ljubljana, Maribor, Celje, Koper...) njihovo število povečuje. Med novo stanovanjsko gradnjo je gosta nizka enodružinska zazidava, v obliki vrstnih ali atrijskih hiš, ki zagotavlja visoko kvaliteto bivanja in prednosti bivanja v enodružinski hiši, hkrati pa tudi visoke gostote poselitve (na primer med 60 in 100 prebivalci na hektar), relativno redka. Zaradi visokih cen se pojavlja predvsem v večjih mestih in tudi njihovih obmestjih, s prebivalstvom z višjo kupno močjo. Za slovenska mesta, obmestna naselja je to zelo primeren tip stanovanjske gradnje, ki bi ga bilo potrebno spodbujati.
Območja centralnih dejavnosti	Območja centralnih dejavnosti
Območja centralnih dejavnosti (oskrbne in poslovne dejavnosti, družbena infrastruktura in stanovanja) so locirana v območjih dobre dostopnosti, zlasti v mestnih središčih. V naselju se oblikuje atraktivna in enakomerno razmeščena in dostopna območja centralnih dejavnosti, s čimer se preseže razdeljenost mesta na kraj bivanja in kraj dela. Optimalna dostopnost do dejavnosti za dnevno	V obdobju po letu 1995 je trgovina v Sloveniji doživela izjemno hiter razvoj, skupna prodajna površina se je povečala od približno 820.000 m² leta 1989 na preko 1.500.000 m² leta 2001. Velik del trgovine je lociran v mestih in širših mestnih območjih. Rast trgovine v slovenskih mestih je posledica nastanka in razvoja nakupovalnih središč, ki so praviloma locirana na obrobju mest. Nakupovalna središča v mestnih središčih oziroma na obrobju mestnih središč so zelo redka (na primer Maribor in Koper). Razvoj nakupovalnih središč je spremljal postopen upad trgovine v mestnih središčih in v lokalni oskrbnih središčih znotraj stanovanjskih območij. Tako je v Ljubljani v mestnem središču leta 2003 ostalo le še 18 % trgovskih prodajnih površin, 45 % pa se jih nahaja v predmestnih nakupovalnih središčih. V slovenskih mestih prihaja torej do izrazite prostorske koncentracije trgovine in drugih storitvenih dejavnosti v velikih suburbanih trgovsko-poslovnih središčih. Selitev trgovine in drugih storitvenih dejavnosti iz mestnih središč in lokalnih oskrbnih

oskrbo je približno 10 minut peš hoje. (Obrazložitev in utemeljitev, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, str. 48). Nova nakupovalna in druga specializirana območja se lahko locirajo na obrobju naselij z dobro prometno dostopnostjo samo ob pogoju, da dopolnjujejo funkcije naselja in ne ogrožajo vitalnosti in privlačnosti mestnega središča.	središč v trgovsko-poslovna središča na mestnem obrobju je v celoti prepuščeno tržnim zakonitostim in interesom zasebnih investorjev. Nakupovalna središča na mestnem obrobju trgovini in drugim storitvenim dejavnostim nudijo številne prednosti : boljša dostopnost, zlasti z osebnim prometom, nižje cene zemljišč, možnost prostorske širitve in ureditve zadostnega obsega parkirišč, dovolj velika zemljišča za gradnjo novih oblik trgovine (supermarket, hipermarket, nakupovalno središče in podobno) ter prednosti zaradi prostorske koncentracije dejavnosti. Posledica je upadanje trgovine ter drugih storitvenih dejavnosti v mestnih središčih in posledično zamiranje mestnih središč, ki je še posebno intenzivno v manjših in srednje velikih mestih. Prostorska koncentracija in razvoj suburbanih trgovsko-poslovnih središč, ob spremenjenih nakupovalnih navadah in večji mobilnosti prebivalstva vpliva tudi na upadanje prodaje in uporabe storitev v lokalnih oskrbnih središčih ter posledično povzroča naraščanje prometnih tokov v mestih in širših mestnih območjih. Posamezna mesta in občine so sicer zaznale problem upadanja vitalnosti in privlačnosti mestnih središč, ob tem pa ne prihaja do izvajanja ukrepov za usmerjevanje in načrtovanje razvoja trgovine in drugih storitvenih dejavnosti. Primeri uspešnega usmerjanja in načrtovanja razvoja trgovine in drugih storitvenih dejavnosti v mestih so poznani v številnih evropskih državah. Ob tem je potrebno poudariti, da je razvoj trgovine in storitev pogojen s splošno terciarizacijo gospodarstva, pomanjkljivo razvitostjo trgovine in storitev ob koncu socialističnega obdobja, povečano kupno močjo prebivalstva, razvojem podjetništva in tujimi vlaganji. V mestnih središčih slovenskih mest za razvoj trgovine in drugih storitvenih dejavnosti ni ustreznih prostorskih in drugih možnosti, tako da je razvoj predmestnih trgovsko-poslovnih središč nujen za njihov uspešen gospodarski razvoj in konkurenčnost, toda ob pogoju usklajenega razvoja in ustreznega dopolnjevanja centralnih dejavnosti v mestnih središčih, lokalnih oskrbnih središčih in (predmestnih) nakupovalnih središčih.
Območja proizvodnih dejavnosti V okviru načrtovanja območji proizvodnih dejavnosti se v urbanih naseljih zagotavlja zadostno ponudbo površin za industrijo, proizvodnjo obrt in druge oblike podjetništva, s čimer se ustvarjajo pogoji za večjo konkurenčnost in pritegnitev investorjev za nova delovna mesta. Pri razvoju gospodarskih con se upošteva tudi prostorske kriterije : optimalna povezava s prometnim in energetskim omrežjem ter drugo infrastrukturno opremljenostjo, bližina in velikost že obstoječih gospodarskih con ter prometnih terminalov, velikost naselij in njihova vloga v urbanem sistemu ter prostorske možnosti in omejitve, ki izhajajo iz stanja ali značilnosti naravne ali kulturne krajine. Pri izbiri lokacije se preveri možnost prenove in sanacije opuščenih industrijskih,	Območja proizvodnih dejavnosti V Sloveniji poteka regionalno diferenciran razvoj lokacij proizvodnih dejavnosti. V nekaterih statističnih regijah (Koroška, Osrednjeslovenska, Podravska) prihaja do zmanjševanja obsega območij proizvodnih dejavnosti. V teh statističnih regijah se proces deindustrializacije še ni končal. Vzroki za deindustrializacijo so dvojni: prvi vzrok je povezan s splošnimi posledicami globalizacije. Drugi vzrok za deindustrializacijo je značilen predvsem za statistične regije, v katerih razvoj proizvodnih dejavnosti zaostaja za razvojem storitvenih dejavnosti. V nekaterih statističnih regijah, kot sta statistična regija Jugovzhodna Slovenija in Savinjska statistična regija, pa proces deindustrializacije ni več tako izrazit. V omenjenih statističnih regijah prihaja celo do povečevanja pomena posameznih proizvodnih podjetij, ki zaposlujejo nove delavce in načrtujejo prostorsko širitev (Gorenje, Krka, Revoz). Zaradi pomanjkanja komunalno opremljenih zemljišč namenjenih za poslovne cone, togosti planerskega sistema in planskih dokumentov, regionalnih razlik v ceni zemljišč ter konkurence med primestnimi občinami nastajajo nova območja proizvodnih dejavnosti na neurbaniziranih območjih manjših primestnih občin oziroma izven glavnih poselitvenih območij (Komenda, Lukovica, Pivka). Prisoten je trend po oblikovanju proizvodnih con v vseh občinah v Sloveniji, vendar pri tem niso vse občine enako uspešne. Manj uspešne so predvsem tiste, ki se najahajo v manj razvitih regijah. Prav tako je prisoten trend po oblikovanju visokotehnoloških parkov v vseh statističnih regijah. Na regionalni ravni ne nastajajo večje skupne proizvodne cone, ki bi bile konkurenčne v mednarodnem merilu. Za proizvodne cone, ki nastajajo, je značilna mešana raba, kjer proizvodnja večinoma ni najpomembnejša dejavnost, ampak prevladujejo storitve, logistika, skladišča, obrt, ipd. Sanacija degradiranih industrijskih, komunalnih, prometnih in podobnih območij že poteka v vseh z deindustrializacijo zaznamovanih statističnih regijah (sanacije v zasavskih mestih Trbovlje, Hrastnik in Zagorje;

komunalnih, prometnih in podobnih območij. V okviru regionalnih območij se razvija vsaj eno gospodarsko cono za zagotovitev dolgoročnih potreb regionalnega gospodarstva, v središčih nacionalnega pomena vsaj eno mednarodno konkurenčno industrijsko cono in vsaj eno cono malega gospodarstva, v središčih mednarodnega pomena (Ljubljana, Maribor in Koper) pa se razvija državno pomembne tehnološke in industrijske parke. Država spodbuja povezovanje občin v posamezni regiji k skupnemu vzpostavljanju večjih gospodarskih con in tako preprečuje drobljenje regijskega potenciala.	preoblikovanje starih industrijskih con v Mariboru in Ljubljani). Opaziti je trend, da se raje odpirajo nove gospodarske cone, obstoječa opuščena ali izpraznjena območja pa se večinoma prestrukturirajo in prenavljajo v stanovanjska, trgovska in poslovna območja, saj se ponavadi nahajajo znotraj mest.
Zelene površine	Zelene površine
Zelene površine so pomembna sestavina urejenega naselja; prispevajo h kvaliteti bivalnega okolja, omogočajo zadovoljevanje socialnih funkcij in prispevajo k strukturni in oblikovni podobi naselja (Obrazložitev in utemeljitev, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, str. 49). V naseljih se zagotavlja zadostne zelene površine glede na obsežnost območja in število prebivalcev. Oblikuje se zeleni sistem naselja, v katerega se vključi zelene površine naselja, vodni in obvodni prostor ter kmetijske in gozdne površine. Z načrtnim ohranjanjem zelenih površin ter urejanjem rekreacijskih območij se vzdržuje razmerje med urbanim in naravnim prostorom. Zeleni sistem ima pomembno vlogo v uravnavanju odtočnega režima, v spodbujanju naravne samočistilne sposobnosti naravnih ekosistemov in v stabilizaciji erozijskih procesov.	Čeprav v razvitejših državah EU (Velika Britanija, Nemčija, Skandinavija...) zelene površine in sistem zelenih površin predstavljajo ključni element trajnostnega razvoja mest, v slovenskih mestih in naseljih njihova vloga in pomen niso prepoznani kot taka vrednota. To se odraža predvsem z velikim pritiskom pozidave na zelene površine, neustrezno urejenostjo, pomanjkljivo opremljenostjo in slabo vzdrževanostjo. Značilni so tudi pogosta neustrezna razporejenost, slaba dostopnost in neučinkovita povezanost zelenih površin v zeleni sistem. Dobra in stalna vzdrževanost, ustrezna programska opremljenost takih površin in njihova vpetost v zeleni sistem in omrežje javnih prostorov so pomembne in učinkovite prvine trajnostega razvoja mest in lahko delujejo kot učinkovita zaščita pred pozidavo in neustreznimi posegi ter pomembno doprinejajo k izboljšanju kakovosti bivalnega okolja. Zeleni sistem povezuje mestne zelene in odprte površine z zaledjem v skupno učinkovito omrežje območij, pomembnih za bivalno kakovost in podobo naselij. Predstavlja izhodišče za uresničevanje naravnovarstvene, okoljevarstvene, prostorske in družbene funkcije zelenih in odprtih površin zato je pomembno, da postane ustrezen del vsebin prostorske dokumentacije. Pomembno je, da se v zeleni sistem mesta oz. naselja vključi vse zelene in odprte površine, ne glede na osnovno namensko rabo, saj tudi kmetijske, gozdne in obvodne površine zelo pomembno (pogosto celo odločilno) prispevajo k ekološkim (klima) in členitvenim značilnostim naselja. Še posebej v času, ko v mestih najboljša kmetijska zemljišča izgubljajo svoj pomen za kmetijsko dejavnost in postajajo potencial za umeščanje drugih rab nanje, je pomembno poudariti pomen vzpostavitve zelenega sistema. Celovit pristop k urejanju zelenih površin in oblikovanju zelenih sistemov naselij hkrati obravnava družbene, ekonomske, prostorske, oblikovalske in ekološke pogoje in potrebe mest oz. naselij. Javno-zasebno partnerstvo pri oblikovanju, upravljanju, vzdrževanju in varovanju zelenih površin v mestih in večjih naseljih je učinkovit in trajnostno naravnan pristop. Poznani so predvsem primeri dobre prakse iz tujine (nap. CABE space, Velika Britanija), v Sloveniji so tovrstne izkušnje še redke (mestna občina Nova Gorica – HIT Nova Gorica).

Prometne površine in razvoj prometne infrastrukture	
Naselja morajo biti dobro povezana s prometnimi sistemi, ki omogočajo tokove znotraj njih in ki jih povezujejo s pripadajočim krajevnim, regionalnim, nacionalnim in mednarodnim zaledjem. Pri načrtovanju razvoja prometnih površin se podpira širjenje centralnih peš površin in razvoj kolesarskega mestnega omrežja ter razvoj javnega potniškega prometa. Potrebni so ukrepi celovite prostorske politike, ki naj zagotavljajo učinkovitost prometnega sistema in dobro dostopnost vseh delov naselja. Mesta so preobremenjena z osebnim prometom, zato je treba zlasti v njihovih središčih omejevati in zmanjševati osebni avtomobilski promet. Zmanjšuje se ga z obvozi in tangentnimi prometnicami, javnimi garažami in parkirišči na obodu, z razvojem sistema »parkiraj in se pelji«, časovni omejevanjem parkiranja, s ceno parkiranja, z razvojem javnega peš in kolesarskega prometa. (Obrazložitev in utemeljitev, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, str. 50). Podpira se razvoj javnega potniškega prometa (železnica, tramvaj, avtobus). S pospešenim razvojem javnega potniškega prometa se izboljšuje dostopnost z javnimi prometnimi sredstvi do središč regionalnega pomena. Prometni sistemi javnega potniškega prometa v urbanih območjih morajo biti učinkovito povezani v sistem javnega potniškega prometa regionalnega, nacionalnega in mednarodnega pomena, zato se v širših mestnih območjih naselja povezuje s sistemom primestnega železniškega prometa. Soodvisno z	Tudi v Sloveniji v širših mestnih območjih poteka proces decentralizacije in prostorske dekoncentracije dejavnosti. Rezultat teh procesov je oblikovanje sodobnih post-industrijskih urbanih regij za katere je značilna razpršena poselitev in policentrična ter mrežna struktura. S procesom suburbanizacije je prišlo do razseljevanja prebivalstva iz ožjih mestnih območij v suburbanizirano obmestje. V devetdesetih letih je suburbanizacija prešla v razpršeno urbanizacijo podeželja znotraj vplivnih območij večjih urbanih središč. V zadnjih 10 letih je širša mestna območja zajela postopna dekoncentracija oskrbnih, storitvenih in proizvodnih dejavnosti ter oblikovanje suburbanih nakupovalnih, poslovnih in gospodarskih središč. Na ta način se vzpostavlja policentrična in mrežna struktura urbanih regij. Prostorsko ločevanje kraja bivanja, dela, oskrbe, rekreacije in socialnih stikov povzroča hitro rast dnevnih migracij in prometnih tokov znotraj širših mestnih območij, še zlasti v Ljubljanski urbani regiji (podatki o dnevni migraciji). Delež delovnih mest, ki so locirana v mestnih središčih se zmanjšuje na račun naraščanja delovnih mest na mestnem obrobju in v širših mestnih območjih. Glede na izvor in cilj potovanj znotraj širših mestnih območij zato prihaja do velikih sprememb. Povečuje se zlasti število in delež potovanj na relaciji mestno obrobje – mestno obrobje ter podeželje – mestno obrobje, znižuje pa se delež »tradicionalnih« potovanj dnevnih migracij na relaciji mestno obrobje – mestno središče. Značilna je torej vedno večja razpršenost potovanj glede na izvor in cilj znotraj širših mestnih območij. Na drugi strani javni promet (mestni, obmestni in regionalni) ostaja izrazito usmerjen na relaciji mestno obrobje – mestno središče oziroma podeželje – mestno središče, tako da se uporabnost javnega prometa in dostopnost do postajališč zmanjšuje. Vse to prispeva k vedno manjši učinkovitosti in privlačnosti ter posledično uporabi javnega prometa. Na primer dnevne migracije iz urbaniziranega podeželskega ali obmestnega naselja na delovno mesto v obmestno nakupovalno središče, poslovno območje ali industrijsko cono so z javnim prometom (zahtevajo večkratno prestopanje) cenovno in časovno popolnoma nekonkurenčne osebnemu avtomobilskemu prometu. Vedno večji delež potovanj tako prevzema osebni avtomobilski promet z poznanimi višjimi »družbenimi« (okoljski, ekonomski, socialni) stroški. Glede na stanje in trende prihodnjega prostorskega razvoja širših mestnih območij v Sloveniji ne moremo pričakovati povečane učinkovitosti javnega potniškega prometa. Javni promet se mora s potekom linij, razporeditvijo postajališč, voznim redom in integracijo različnih javnih prometnih sistemov prilagoditi na opisane spremembe (na primer uvedba »krožnih linij« javnega prometa v večjih urbanih regijah, povezava mestnega, obmestnega in regionalnega javnega prometa v integrirani sistem, sistem »parkiraj in bodi peljan«). Toda tudi ob prilagoditvi in izboljšani učinkovitosti javnega prometa je glede na značilnosti in trende v poselitvi in prostorski razporeditvi dejavnosti v Sloveniji nerealno pričakovati bistveno povečanje deleža javnega prometa v številu potovanj znotraj mest in širših mestnih območij. Zato je potrebno cilje ter ukrepe prometne politike v mestih in širših mestnih območjih usmeriti tudi v izgradnjo ustreznega in dovolj zmogljivega prometnega omrežja, ki bo omogočal dobro dostopnost do vseh delov mest in širših mestnih območij. Vsa dosedanja prometna politika se je osredotočala predvsem na ustrezen razvoj in širjenje prometne infrastrukture, povečevanje mobilnosti ipd., šele v zadnjem času pa v ospredje vse bolj prihajajo prizadevanja po racionalnejših modelih mobilnosti, zmanjševanju prometnih tokov, preusmeritev osebnega prometa na javni promet ipd. – vse to v luči zmanjševanja okoljskih prometnih vplivov, ki prav v mestih predstavljajo enega ključnih dejavnikov zmanjševanja kakovosti bivanja (slabša kakovost zraka, povečan hrup, otežena dnevna mobilnost, neurejeno parkiranje, slabša dostopnost ipd.). Ukrepe in cilje je potrebno ustrezno diferencirati za majhna, srednje

razvojem poselitve se prednostno in povezano razvija vse oblike javnega potniškega prometa v tako imenovani prometni sistem »parkiraj in bodo peljan«.	velika in velika mesta ter njihova širša mestna območja. Tako naj bo v manjših mestih in v obmestnih naseljih poudarek na izgradnji zmogljivega prometnega omrežja ob hkratnem zgoščevanju poselitve in dejavnosti ob prometnicah. Mestna središča je potrebno zapreti za promet, hkrati pa je nujno potrebno zagotoviti zadostne parkirne površine v neposredni bližini mestnih središč. V večjih mestih in njihovih širših mestnih območjih je potrebno vzpostaviti integriran in prometnim tokovom prilagojen sistem javnega prometa ob hkrati dograditvi prometnega omrežja in infrastrukture (cestno omrežje, kolesarske poti, parkirne hiše in parkirišča na robu mesta oziroma mestnega središča.) Izboljšana prometna dostopnost mestnega središča (bolj učinkovit javni potniški promet, možnost parkiranja na robu mestnega središča in sistem »pelji in bodi peljan«) bo vplivala tudi na ponovno povečano privlačnost tega dela mesta za centralne dejavnosti.
Komunalno opremljanje zemljišč	Komunalno opremljanje zemljišč
Komunalno opremljanje zemljišč je gradnja komunalne infrastrukture, ki je potrebna, da se lahko prostorske ureditve ali objekti izvedejo. Zemljišča poselitvenih območij se opremlja z minimalno komunalno infrastrukturo, ki zagotavlja oskrbo s pitno vodo in energijo, odvajanje odplak in odstranjevanje odpadkov ter navezavo na javno cestno omrežje. Komunalno opremljanje zemljišč ima tvorno funkcijo pri razvoju dejavnosti v prostoru, saj je predpogoj, da objekte lahko začnemo graditi. Na ta način komunalna oprema zemljišč vpliva na prostorsko razporeditev dejavnosti in prostorski razvoj naselij. Prednost imajo vlaganja v obnovo zapuščenih komunalno opremljenih zemljišč.	Večina mestnih občin v Sloveniji ima na zalogi zazidljiva zemljišča, vendar so ta zemljišča rokah nekaterih lastnikov, ki so ali pa niso zainteresirani da ih spravijo na tržišče, delno iz objektivnih razlogov privatizacije in denacionalizacije, delno zaradi špekulativnega povečanja cen takšnih zemljišč na trgu, in povpraševanja za potrebe stanovanjske gradnje ali za poslovne dejavnosti. Investiranje v komunalno infrastrukturo je dolgoročna naložba in je zelo nesmotrno, da se v celoti investira skozi javne finance. Slovenija je ena redkih držav v Evropi, ki nima še pravega davka na nepremičnine ali sistem komunalnih in hipotekarnih obveznic. Institucionalno družabništvo oz. »partnerstvo«, v Sloveniji še ni zaživelo. Občine imajo prostorske plane, gradi pa se ad hoc, tam kjer nekdo da pobudo Nadzor nad prostorom, kje, kdo, kdaj gradi, je tudi zelo šibak. Visoke cene komunalno (ne)opremljenih stavbnih zemljišč so posledica ne samo nezadostne ponudbe teh zemljišč na trgu (ali v lasti mestnih občin), ampak tudi zaradi nedorečene zakonodaje, prepočasnih upravnih postopkov in neučinkovite organizacije dela. Ena od prednostnih nalog na področju urejanja in načrtovanja prostora v Sloveniji je zagotavljanje komunalne opremljenosti stavbnih (zazidljivih) zemljišč za potrebe gradnje stanovanj v javnem (neprofitnem) najemniškem sektorju in cenovno ugodnih lastnih stanovanj v večstanovanjskih hišah, predvsem na nepozidanih zemljiščih (vključeno z opuščenim), delno zazidanih zemljiščih, v strnjem ali na sklenjenem območju mesta (»ožje mestno območje«), ali v določenih ureditvenih in komunalno opremljenih območjih v drugih naseljih v širšem mestnem območju, na podlagi v naprej določenih (oz. »dogovorjenih«) poselitvenih gostot, morfoloških in stavbnih vzorcev. Načrtno komunalno opremljanje zazidljivih zemljišč za potrebe poslovnih dejavnosti in rekreacijskih površin (npr. golf igrišča) more postati medobčinska aktivnost na regionalni ravni.
Arhitekturna prepoznavnost	Arhitekturna prepoznavnost
Pri načrtovanju in urejanju mest in drugih naselij se stremi k urejenemu in prostorsko uravnoteženemu in oblikovno skladnemu razvoju posameznega naselja tako, da se zagotavlja arhitekturno prepoznavnost na ravni celotnega naselja in na ravni posamezne funkcionalne enote ali dela naselja. Varuje se podobo, merilo ali krajinski okvir, sanira vidno degradirane prostore in	Strateška usmeritev k arhitekturni prepoznavnosti tako na ravni naselij kot na ravni posameznih funkcionalnih enot se v prostoru udejanja v omejenem obsegu. Posebno v območjih, kjer so razvojni pritiski največji (prometno odlično dostopna območja, nakupovalni centri, logistične in servisne cone, itd.) arhitekturno in urbanistično oblikovanje ne upošteva regionalnih značilnosti. Arhitekturni izraz je univerzalen, enak po vsej državi in v splošnem zelo podoben tistemu v razvojnih območjih drugod po Evropi in svetu. S tem se prav na vizualno najbolj izpostavljenih območjih ob glavnih prometnih zvezah izgublja prostorska prepoznavnost, s tem pa tudi pomembna primerjalna prednost Slovenije. Na nivoju strukture in razporejenosti naselij je problematično širjenje naselij v nejasno členjeno suburbano strukturo, na nivoju posameznih enot pa odsotnost osnovnih urbanističnih kod, ki bi posamezne enote povezovale v prepoznavno celoto. Take trende vzpodbujata vsaj dva faktorja - usmeritve strateškega dokumenta niso konkretizirane oziroma

ustvarja novo arhitekturno prepoznavnost v sožitju z obstoječimi vrednotami prostora. Prepoznavna in ohranja se morfološke značilnosti, naselju se približa vodne in obvodne površine, poudarja se oblikovne vrednote naselja in varuje dominantne poglede. Z načrtno prenovo se ohranja zgodovinska naselja oziroma njihove dele, zlasti tiste, ki so naselbinska dediščina. Ohranjanje arhitekturne prepoznavnosti se izvaja z načrtnim urejanjem in prenovo naselij. Arhitekturna prepoznavnost se odraža v regionalnih urbanističnih in arhitektonskih značilnosti posameznih območij. Glede na skupne arhitekturne in urbanistične značilnosti v Sloveniji opredeljujemo naslednje arhitekturne regije : Soško – Vipavsko, Kraško – Primorsko, Idrijsko – Trnovsko, Notranjsko – Brkinsko, Gorenjsko, Ljubljansko, Ribniško – Kočevsko, Belokranjsko, Dolenjsko, Zasavsko, Savinsko – Kozjansko, Koroško, Dravsko in Pomursko arhitekturno regijo. Oblikovanje naselij mora upoštevati regionalne značilnosti, kot to izhaja iz opredelitev arhitekturnih regij. Zgradbe in drugi posegi v prostor morajo upoštevati kakovost obstoječe podobe naselja ter regionalno krajinsko ter arhitekturno tipiko, kar podrobneje določajo prostorski plani in redi občin, urbanistične zasnove, regulacijski načrti in izvedbeni načrti (Obrazložitev in utemeljitev, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, str. 53). Sedanja institucionalna ureditev varstva kulturne dediščine temelji na določilih zakona o varstvu kulturne dediščine. Država zagotavlja razvoj informacijskega sistema in vodenje baz podatkov. Valorizacija kulturne	na primeren način vključene v prostorske plane in rede občin, splošna ozaveščenost o resnični vrednosti arhitekturne raznolikosti slovenskih pokrajin pa je nizka ali na ljubiteljski ravni, tudi zaradi odsotnosti prostorskih tematik v osnovnih izobraževalnih programih. Ker zagotavljanje arhitekturne prepoznavnosti ni niti zakonsko jasno predpisano, pa tudi ne razumljeno kot splošna norma samo po sebi, po trendu lahko pričakujemo nadaljnje izgubljanje prepoznavnosti posameznih regij. Splošni trend "potrjuje" nekaj izjem – ozaveščeni investitorji v prenovah stremijo k ohranjanju ali poudarjanju prepoznanih arhitekturnih kvalitiet ali v primeru novogradenj stremijo k iskanju novih prepoznavnih rešitev, ki se v idealnih primerih opirajo na že prepoznane prostorske kvalitete.
---	---

dediščine je eden temeljnih strokovnih postopkov in opredeljuje bodoče ravnanje z dediščino v okviru enotnega sistema varstva. Razkorak med formalnim in dejanskim varovanjem nepremične dediščine se povečuje. Na eni strani je strokovno vztrajanje pri ekonomsko neobremenjeni nalogi ohranjanja kulturne dediščine, na drugi strani pa vse močnejše odklanjanje finančne odgovornosti lokalnih skupnosti ter lastnikov za obnovo kulturnih spomenikov, če nimajo možnosti za povračilo vloženega kapitala.	
---	--

5. Analiza prostorskega razvoja ter ukrepi in kriteriji za doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja mest in širših mestnih območij po področjih

5.1. Prostorsko načrtovanje: Razkorak med razvojnim in prostorskim načrtovanjem na lokalni ravni v Sloveniji

Prvi zasuk v paradigmi načel prostorskega načrtovanja v Sloveniji se je zgodil v 1980-ih letih prejšnjega stoletja ko so začela pridobivati pomen okoljsko-ekološka načela urejanja prostora. Pozneje so se metode v praksi še izpolnjevale in ob prelomu stoletja je začel veljati paradigma »trajnostnega razvoja« – povezanost ekonomskega, družbenega in ekološkega razvoja (ESDP, 1999). Ta načela so povzeli tudi ostali prostorski in razvojni dokumenti v EU in v Sloveniji (SPRS, 2004; SRS, 2005).

Zadnje obdobje v razvoju prostorskega načrtovanja od konca 1990-ih let prejšnjega stoletja pomeni začetek novih izzivov ko so ga sprožili privatna lastnina, uvajanje tržnega gospodarstva in liberalizacija gospodarstva, privatizacija in decentralizacija sistema odločanja, deindustrializacija, itn. Globalizacija in prehod v informacijsko družbo sta družbo in gospodarstvo temeljito spremenili. Naraščajoča mobilnost prebivalstva in zaposlenih na trgu delovne sile, prepletanje med mesti in podeželjem, izseljevanje mlade izobražene delovne sile iz odročnih območij, staranje prebivalstva so sodobni razvojni trendi. Slovenska družba se tudi prilagaja okvirnim pogojem svetovne in evropske ekonomije. Pospeševanje razvoja s ciljem preseganja povprečne ravni EU-25 in povečanje stopnje zaposlenosti z nacionalnimi strategijami in izvedbenimi (razvojnimi) projekti nakazuje na krepitev konkurenčnosti v povezavi z zniževanjem stroškov in večjo prožnost razvojnih odločitev, ter povezanost gospodarskih inovacij z znanstvenimi dosežki. Slovenska prizadevanja so enaka ciljem EU in so povezana z uresničevanjem ciljev ki ih narekujejo *Lizbonska in Gothenburška strategija*.

Vodilna načela prostorskega načrtovanja v Sloveniji so povezana s pospeševanjem trajnostnega razvoja, ko naj bi bili vsi posegi v sozvočju z ekološkim ravnovesjem in dolgoročnim stremljenjem za vzpostavitev enakovrednih življenjskih razmer. Trajnostni razvoj pomeni predvsem zagotavljanje obstoja raznolikosti prostorskih vlog z aktivnim upravljanjem rabe prostorskih virov in namenske rabe površin v pogojih naraščajoče tekmovalnosti med različnimi uporabniki prostora. Urejanje prostora je v precepu med na eni strani kratkoročno naravnanimi individualnimi namerami po spremembi rabe tal, čigar nosilci so občine, podjetja, prebivalci, ter zahtevami po trajnostnem in uravnoveženem razvoju na drugi strani. Slovenska praksa oblikovanja in usmerjanja prostorskega in regionalnega razvoja temelji na dveh medsebojno enakovrednih institucionalnih zakonskih podlagah: *Zakon o urejanju prostora* (ZuREP-1, 2002), *Zakon o prostorskem načrtovanju* (ZPNačrt, 2007) in *Zakona o skladnem regionalnem razvoju* (2005), kar je svojevrstna posebnost. Na svojstven način gre za »dvojnost« v sistemski zakonodaji, ki kljub temu, da nalaga medsebojno usklajenost pri pripravi temeljnih prostorskih in razvojnih programskih dokumentov, povzroča na izvajalski ravni veliko zmede. V politiki urejanja prostora se v zadnjih (deset)let(jih) zanemari razvojna politika na račun politike urejanja. Neuslišana so tudi dolgoletna opozorila o pomanjkljivosti usklajenosti med nosilci planiranja in akterji v planskem procesu ter zlasti pomanjkljiv občutek odgovornosti pri preprečevanju pozidanosti kmetijskih in drugih površin. Na področju prostorskega načrtovanja obstajata

dve nasprotujoči si stremljenji. Na eni strani so priporočila in usmeritve na evropski in nacionalni ravni (npr. ESDP, 1999; SRPS, 2004) ki zagovarjajo trajnostni razvoj, na drugi strani pa je odločanje o strateških odločitvah prepuščeno tudi malim občinam ki so pristojna za pripravo in izvajanje prostorskih načrtov in razvojnih programov na lokalni ravni. Na ta način se pobude za spremembe rabe površin s pravnega vidika prenašajo na najnižjo raven, pri čem imajo občine visoko moč odločanja.

Obseg pozidanih površin med leti 1993-2001 se je v Sloveniji povečal za 18.431 ha (Skumavec, 2005). Nadpovprečne spremembe so opazne na obrobjih mest, ne glede na njihovo velikost in položaj v hierarhični zasnovi urbanega omrežja, in prav tako na podeželju. Tako npr. površine naselij predstavljajo 71%, medtem ko 29% površin zasedajo različni infrastrukturni objekti in naprave, med katerima prevladuje cestno omrežje (gradnja avtocestnega križa). Porast poselitvenih površin pomeni v znatnem zmanjšanje kmetijskih površin. Vendar ostaja dejstvo, da so še prisotne pomembne ovire v ponudbi komunalno opremljenih zemljišč za gradnjo, pa tudi ovire v delovanju nepremičninskega trga, ki jih v razvitejših evropskih državah ne poznajo. Ovire na trgu stavbnih zemljišč vplivajo na ponudbo in cene zemljišč. Nepremičninske evidence ostajajo problem, podedovan iz obdobja družbene lastnine, kljub zaključenemu projektu posodobitve nepremičninskih evidenc, ki je zlasti na področju informatizacije dosegel pomembne rezultate. Intenzivnost in ažurnost usmerjanja razvoja s prostorskimi akti se je sicer izboljšala. Ker spremembe prostorskih aktov ne kažejo v koliki meri se z načrti dejansko dosegajo opredeljeni poselitveni in drugi strateški cilji trajnostnega prostorskega razvoja, dogajanja v prostoru osvetljujejo izdana gradbena dovoljenja, ki kažejo, **da se je razvojna funkcija prostora okrepila, saj se povečuje površina stavb zlasti stanovanjskih in proizvodnih, za katere je zaproseno gradbeno dovoljenje v obdobju 2002-2007.**

Desetletja trajajoči suburbanizacijski procesi zaradi spreminjajočih se družbenih zakonitosti dobivajo nove poselitvene oblike, ki jo predstavljajo in oblikujejo urbane regije, somestja in urbanizirano podeželje. **Zato je še naprej pričakovati povečano povpraševanje po dodatnih površinah v že oblikovanih ali nastajajočih širših mestnih območjih ob pomembnih prometnih koridorjih, kjer je praviloma tudi ustrezna kvalificirana delovna sila. V teh območjih je torej pričakovati največ spornih situacij med načeli urejanja in načrtovanja prostora, zahtevami gospodarstva, investitorjev in lastnikov zemljišč** (Ravbar, 2007; Pichler-Milanović e tal., 2007).

V letu 2007 je sprejet novi *Zakon o prostorskem načrtovanju* (ZPNačrt, 2007) ker je posledica političnih sprememb v letu 2004. Novi zakon je prehitel dokončanje vseh prostorskih načrtov, ki bi po prejšnjem zakonu (ZuREP-1, 2002) morali biti sprejeti do polovice leta 2007. Zamujena je bila priložnost, da bi nova zakonodaja vključno z *Zakonom o graditvi objektov* in *Zakona o arhitekturni ter inženirski dejavnosti*, nastala na izkušnjah prejšnje zakonodaje. Izdelava novih občinskih prostorskih aktov se bo časovno zavlekla do konca leta 2009. Sedaj še veljavna *Strategija prostorskega razvoja Slovenije* (SPRS, 2004) je bila izdelana z vključitvijo vseh slovenskih strokovnjakov na osnovi mnogih študij in raziskav. Čeprav je preveč varovalno naravnana, njena strokovna kakovost ni vprašljiva. Bistvena slabost je v odsotnosti mehanizmov njenega uresničevanja na nižji, zlasti občinski ravni. ZPNačrt je vendar obljubljal večjo transparentnost zakonskih odločitev in »prijaznost« do občanov vendar se je zapletel v široko razpredeno mrežo strok, ki se ukvarjajo s prostorom (okoljevarstvenih, naravovarstvenih, kulturovarstvenih, infrastrukturnih, oblikovalskih, prometnih, komunalnih). Tu so še interesi lastnikov zemljišč, investitorjev, občine, države. Zaradi hitrosti zamenjave starega zakona s novim se

je zgodilo, da je ZPNačrt predvsem »menjava obleke na istem telesu« (Pogačnik, 2007). Ponovno preimenovanje vrste prostorskih dokumentov spravlja strokovnjake in prostorske načrtovalce v težave. Občine pa najbolj zanimajo zakonske odločbe v zvezi s pridobivanjem gradbenega dovoljenja. ZPNačrt daje večjo težo urbanističnim načrtom (arhitekturno-oblikovalnim) ne pa toliko razvojnim vidikom, torej socialnim, gospodarskim, finančnim. V novem zakonu se kaže na večjo vlogo arhitekturne stroke vendar se zanemarija timski in interdisciplinarni značaj prostorskega načrtovanja. Snovalci zakona so povzročali negodovanje krajinskih arhitektov, prostorskih načrtovalcev, pa tudi gradbenih inženirjev. ZPNačrt odpravlja regionalne zasnove prostorskega razvoja po ZuREP-1 in ohranja regionalni prostorski načrt, vendar je njegova naloga predvsem prostorska umestitev objektov regionalnega pomena. Potrebna je pa razvojna vizija in strategija celotnega regionalnega prostora, uskladitev državnih in (med)občinskih interesov ob hkratnih povezavah s sosednjimi, tudi čezmejnimi regijami v sosednjih državah. V ZPNačrt je sicer vzpostavljena tesnejša povezava z javno upravo. Smernice se dajejo na osnovi osnutka, torej že izraženih namer v prostoru. Sektorji, ministrstva, občine, civilna družba dajo stališča do osnutka in na tej osnovi se izdela predlog, ki ga verificira država. Postopka prostorskega načrtovanja in okoljske presoje tistega, kar se predlaga kot »razvoj v prostoru«, naj bi potekala povezano in sočasno.

Značilnosti načrtovanja in urejanja prostora v Mariborski urbani regiji

Glavni namen izvajanja vprašalnika na območju mestne občine Maribor in drugih 11 občin v širšem mestnem območju Maribora (Mariborska urbana regija) je bil pridobitev informacij o praksi, izvajanju in pglavitnih problemih pri prostorskem načrtovanju in doseganju ciljev trajnostnega prostorskega razvoja na lokalni (občinski) ravni. Vprašalnik je razdeljen na več vsebinskih sklopov: načrtovanje in urejanje prostora v občini, doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja v občini po izbranih področjih: stanovanjska gradnja, trgovina, območja proizvodnih dejavnosti in promet.

Obravnavano območje se nahaja v severovzhodnem delu Slovenije, ob meji z Republiko Avstrijo. V pokrajinskem pogledu območje tvori ravnina Dravskega polja, gričevnate Slovenske gorice in gorski masiv Pohorje. Sredi preteklega stoletja je bilo širše mestno območje še močno agrarno, mesto Maribor pa je bilo že takrat regionalno središče s številnimi industrijskimi in storitvenimi dejavnostmi. Pospešena industrializacija se je pričela po letu 1950. Mesto Maribor je v tem obdobju postalo še izrazitejše gospodarsko središče regije, leta 1980 je bilo sedmo najpomembnejše gospodarsko središče v Jugoslaviji. Ob konceptu policentričnega razvoja so gospodarsko razvijala še druga urbana središča v regiji – Ptuj, Lenart, Slovenska Bistrica. Kmetijstvo je ostala pomembna gospodarska panoga, poleg tega še strojna, kemična in elektro industrija ter turizem. S spremembo gospodarskega sistema leta 1990, je mariborsko gospodarstvo zašlo v težave, iz katerih še danes ni povsem izšlo. Mesto lahko označimo kot staro industrijsko središče, kjer se le počasi oblikuje sodobna, post-industrijska gospodarska struktura. Okolica mesta je še danes v slovenskem merilu nadpovprečno agrarna, čeprav se tudi gospodarska in socialna sestava podeželja hitro terciarizira. Mariborska urbana regija, kakršno obravnavamo v okviru CRP projekta, obsega območje treh upravnih enot: UE Maribor, UE Pesnica in UE Ruše. Hierarhično višja upravna enota je statistična NUTS 3 regija Podravje, nižje administrativne enote so občine (NUTS 5): Maribor, Ruše, Lovrenc na Pohorju, Selnica, Pesnica, Kungota, Šentilj v Slovenskih goricah, Miklavž na Dravskem polju, Hoče-Slivnica, Rače-Fram, Starše in Duplek.

V 1980-ih letih prejšnjega stoletja se je takratna velika občina (komuna) Maribor razdelila na šest manjših občin in leta 1989 združila v občine: Pesnica, Ruše in Maribor. Do leta 1994 so bile občine Maribor, Pesnica in Ruše ena od 62 občin (komun) v Sloveniji. Leta 1994 se je v Sloveniji izvršila prva reforma lokalne samouprave, katere namen je bil (pre)velike občine razdeliti na manjše in s tem približati upravne zadeve prebivalcem. Leta 1998 se je ustanavljanje novih občin nadaljevalo. Občina Pesnica se je razdelila na občine Šentilj, Kungota in Pesnica. Občina Ruše se je razdelila na občine Lovrenc, Selnica in Ruše. Občina Maribor se je razdelila na občine Hoče-Slivnica, Rače-Fram, Starše, Miklavž na Dravskem polju, Duplek in Maribor. Nekdaj ena občina Maribor se je v 20 letih razdelila na 12 občin.

Izvedba anketiranja strokovnih delavcev na področju prostorskega načrtovanja v 12 občinah se je izkazala za zelo uspešno in koristno za CRP raziskovalno nalogo, saj smo na osnovi zbranih informacij poglobili in dopolnili analizo prostorskega razvoja in prostorskega načrtovanja na lokalni (občinski) ravni. Zbrane informacije so zelo dragocene za poznavanje dejanskih problemov na področju prostorskega razvoja in izvajanja prostorskega načrtovanja v občinah.

Veljavni prostorski akti v mestni občini Maribor in drugih 11 občin v širšem mestnem območju Maribora so različni odloki *o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občin Maribor, Maribor-Pesnica in Maribor-Ruše za obdobje 1986-2000, in družbenega plana občin Maribor, Maribor-Pesnica in Maribor-Ruše Maribor-Pesnica 1986-1990 ter prostorsko ureditvenih pogojev (PUP) za mesto Maribor in podeželje (1993)*. Drugi (izvedbeni) prostorski akti v občini so: *lokacijski načrti, zazidalni načrti in ureditveni načrti*.

V Mestni občini Maribor (MOM) so pomembni odloki o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor za obdobje 1986-2000 in srednjeročnega plana občine Maribor za obdobje 1986-1990 za območje mestne občine Maribor (1993, 1996, 2000, 2004). V devetdesetih letih je bilo zaradi zastarelosti veljavnega prostorskega akta, spremenjenih razmer za prostorsko načrtovanje in novih procesov v prostoru ter interesov investorjev sprejetih več odlokov o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana občine Maribor. Leta 2000 je bila za območje mesta Maribor izdelana in sprejeta Urbanistična zasnova, ki postavi nova izhodišča za prostorski razvoj mesta. Urbanistična zasnova predstavlja dolgoročni prostorski načrt razvoja mesta, njegovih funkcij, širitve mesta in hkrati trajnostnega razvoja različnih dejavnosti.

V **UE Maribor** v občinah Hoče-Slivnica, Rače-Fram, Miklavž na Dravskem polju, Duplek, Starše so pomembni Odloki o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor za obdobje 1986-2000 in družbenega plana občine Maribor za obdobje 1986-1990 za območje občine Hoče-Slivnica (2004), Rače-Fram (2004), Miklavž na Dravskem polju (2004), Duplek (2004), Starše (2004). V **UE Pesnica** v občinah Pesnica, Kungota in Šentilj so pomembni Odloki o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor-Pesnica za obdobje 1986-2000 in družbenega plana občine Maribor-Pesnica 1986-1990 za območje občine Pesnica (2002), Kungota (2003), Šentilj (2004). V **UE Ruše** v občinah Ruše, Selnica ob Dravi in Lovrenc na Pohorju so pomembni Odloki o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor-Ruše za obdobje 1986-2000 in srednjeročnega plana

občine Maribor-Ruše za obdobje 1986-1990, za območje nove občine Ruše (1998, 2000, 2004), Selnica ob Dravi (2004), Lovrenc na Pohorju (2004).

Poglavitni problemi pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v mestni občini Maribor in drugih občinah v širšem mestnem prostoru so pritiski investitorjev in pobude občanov za spremembo namembnosti predvsem kmetijskih zemljišč za potrebe individualne in tržne stanovanjske gradnje in poslovnih dejavnosti (trgovske in proizvodne cone) ter pomanjkanje komunalno opremljenih zemljišč v lasti manjših občin v okolici Maribora. Poglavitni problemi pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v občinah je pritiski investitorjev in pobude občanov za spremembo namembnosti predvsem kmetijskih zemljišč za potrebe individualne in tržne stanovanjske gradnje ter pomanjkanje komunalno opremljenih zemljišč v lasti občine. V MOM je pritisak investitorja največji ki želi več izrabljenosti površin. V okviru priprave strategije prostorskega razvoja MOM so bile izdelane strokovne podlage za sistem poselitve, naselja, sanacijo degradiranih območij na podeželju, prostorski razvoj družbene infrastrukture, komunalno energetiko, primerjava variant mestnih obvoznic. Po prehodu na pripravo novega občinskega prostorskega načrta (OPN) od leta 2007 načrtovalec izdeluje strokovne podlage in osnutek OPN ter osnutek novega urbanističnega načrta.

V drugih občinah v širšem mestnem prostoru so v letu 2007-2008 sprejeti sklepi o začetku priprave novih občinskih prostorskih načrtov (OPN). Strokovne podlage delajo ZUM in URBIS iz Maribora. Pripravljajo se strokovne podlage za poselitev in urbanistični načrti za občinska središča. Predvideva se da bodo OPN sprejeti do konca leta 2009. V izdelavi so različni OPPN, predvsem za nova stanovanjska in poslovna območja ter ureditev občinskega središča in drugih večjih naselij. Poglavitni problemi pri izdelavi novih prostorskih aktov je neprimerna in nejasna prostorska zakonodaja (zakoni, podzakonski akti, smernice MOP), pomanjkanje finančnih sredstev in strokovnih kadrov v občinah. Sprejetje novega ZPNačrt (2007) je delno povzročilo nove (dodatne) probleme pri izdelavi prostorskih aktov v občinah. Veliko je odvisno od županov in miselnosti da je prostorsko in urbanistično načrtovanje potrebno v občinah zaradi usmerjanja stihijske gradnje v predteklih letih.

Na MOM so porabili dodatni čas za sprejem sklepa o pripravi OPN, in za študije predpisov. Nekateri nosilci urejanja prostora so izdali splošne ali neustrezne smernice, zato so zahtevali dodatna pojasnila. V nekaterih občinah (Kungota, Ruše, Miklavž na Dravskem polju) so strategijo prostorskega razvoja in prostorski red občine na podlagi ZuREP-1 (2003) začeli pripravljati ko im je l. 2005 rečeno da bo prišlo do spremembe zakonodaje. Druge občine so čakale na novi ZPNačrt (2007). ZPNačrt postavlja nove zahteve glede priprave OPN. Veliko je nejasnosti o načinu izvajanja, vsebini, predvsem statusa razpršene gradnje v OPN. Obstaja potreba po izdelavi dodatnih strokovnih podlag. V občinah se je zaradi dolgotrajnega sprejemanja prostorske zakonodaje precej podaljšal rok izdelave novih prostorskih aktov. Pri izdelavi OPPN ni povzročilo večjih problemov v občinah ker so postopki ostali približno enaki. V občini Lovrenc na Pohorju še niso začeli z izdelavo novega OPN.

Večina anketirancev v občinah v širšem mestnem prostoru Mariboru je zadovoljna s delom upravne enote na področju izdajanja gradbenega dovoljenja, ker UE sledijo občinskim prostorskim aktom. Pri individualni stanovanjski gradnji ali prenovi prihaja do razhajanja med PUP za podeželje iz leta 1993 za širše mestno območje Maribora in izdajanja

gradbenega dovoljenja na UE. V občinah so mnenja da je PUP v nekaterih določilih zastarel, predvsem v smislu oblikovanja (stanovanjskih) objektov. Stari zazidalni načrti ki so še vedno v veljavi velikokrat pridejo v konflikt s sodobnim načinom gradenj in željami investitorjev. Po uveljavitvi novega odloka o PUP na območju mesta Maribora v letu 2006 se kažejo nekatere njegove pomanjkljivosti (nejasnosti, nasprotja v posameznih določilih). UE ga izvaja, investitorji pa želijo maksimalno izkoristiti njegova določila oz. za nekatera trdijo, da predstavljajo prevelike omejitve (fizična izraba prostora, regulacijska določila, idr.). Pogosto prihaja do pobud za spremembe PUP.

Doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja v mestih in širših mestnih območjih pri uresničevanju planskih aktov

Mariborska urbana regija je z vidika značilnosti poselitve in prostorskega razvoja zelo heterogeno območje. Vključuje med seboj zelo različna območja. Maribor je drugo največje mesto v Sloveniji z obsežnimi degradiranimi urbani območji, v širšem mestnem območju poteka intenzivna suburbanizacija, redkeje poseljena hribovita območja so območja demografskega praznjenja. Mariborska urbana regija meji na severu z Avstrijo, nahaja v bližini meje z Hrvaško in Madžarsko. Analiza vprašalnika je pokazala na določene pereče probleme pri prostorskem načrtovanju na lokalni ravni. Še zlasti izstopa ugotovitev, da je praksa prostorskega načrtovanja in posledičen prostorski razvoj v občinah pogosto v nasprotju s cilji trajnostnega prostorskega razvoja in usmeritvami evropskih in nacionalnih strateških dokumentov. To je posledica več dejavnikov: pritiski lokalnega prebivalstva, zasebnega kapitala in investitorjev za spremembo namembnosti površin in gradnjo stanovanjskih, proizvodnih, trgovskih zgradb ter avtocest, prevlada lokalnih in zasebnih interesov pri ključnih odločitvah o prostorskem razvoju, pomanjkanje strokovnih kadrov v občinah, zelo slabo medsebojno sodelovanje med občinami oziroma izostanek regionalne ravni odločanja in prostorskega načrtovanja, nejasna prostorska zakonodaja oziroma pogosto spreminjanje zakonov in podzakonskih aktov, neupoštevanje oziroma zelo različna interpretacija veljavnih prostorskih aktov. Zaskrbljujoča je tudi ugotovitev, da v občinah določenih procesov v prostorskem razvoju **ne zaznavajo kot (ne)trajnostnih**, čeprav močno odstopajo od strateških usmeritev na nacionalni ravni. V občinah zato pogosto tudi ne vidijo potrebe za izvajanje posebnih ukrepov za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja. Čeprav je bilo anketira je izvedeno samo v enem (vzorčnem) območju pa lahko ključne ugotovitve vsaj pogojno posplošimo na celotno Slovenijo.

5.2. Stanovanjska gradnja

5.3. Trgovina

Stanje, trendi in procesi

Trgovina je v Sloveniji po letu 1990, v obdobju gospodarske tranzicije, doživela izredno hiter razvoj. Število prodajaln se je med leti 1989 in 1999 podvojilo, skupna površina prodajnega prostora se je povečala za 60% (Rezultati raziskovanj 733). Do leta 2001 se je površina prodajnega prostora povečala za nadaljnjih 14.4 % na 1.5 milijona m². Vse to kaže na proces prostorske in finančne koncentracije trgovine in razvoj trgovskih središč. Po metodologiji Statističnega urada se je prodajni prostor v nakupovalnih središčih med leti 1999 in 2001 povečal za 78 % (Rezultati raziskovanj 803, str. 11). Trend razvoja nakupovalnih središč in prostorske širitve trgovine se je nadaljeval tudi po letu 2001, na žalost ni novejših podatkov o skupni prodajni površini v Sloveniji. Vsekakor lahko ocenimo, da je skupna prodajna površina presegla 2 milijona m² oziroma 1 m² na prebivalca, s čimer se je Slovenija približala povprečju gospodarsko razvitih držav.

Preglednica: Število prodajaln in površina prodajnega prostora v nekaterih mestih Slovenije

	1989 Število prodajaln	1989 Prodajna površina (m ²)	1999 Število prodajaln	1999 Prodajna površina (m ²)	2001 Število prodajaln)	2001 Prodajna površina (m ²)	Indeks Št.prod. 1989 in 2001	Indeks prodajnih pov. 1989 in 2001
Slovenija	6.106	824.740	12.231	1.321.372	11.359	1.511.558	186	183
Ljubljana	879	148.942	1589	225.436	1585	334.791	180	224
Maribor	394	58.093	707	94.864	728	139.558	184	240
Celje	172	39.277	364	57.481	341	64.654	198	164
Kranj	156	22.975	326	41.405	284	43.794	182	190
Novo mesto	91	12.936	280	30.594	235	23.619	258	182
Murska Sobota	85	13.244	218	30.186	233	37.347	274	281
Ptuj	87	11.250	235	29.519	239	32.141	274	285
Izola	53	4.218	90	10.296	73	7.889	137	187

Viri: Drozg, 2001, Rezultati raziskovanj 733 in Rezultati raziskovanj 773

Trgovina je izrazita urbana in mestotvorna dejavnost. Tudi v Sloveniji je velik del trgovine lociran v mestih. V 11 mestnih občinah je tako 41.6 % vseh prodajaln in 54.9 % vseh prodajnih površin v Sloveniji. V 80 slovenskih mestih je bilo leta 2001 približno 1.150.000 m² prodajnih površin oziroma 76% vseh prodajnih površin v Sloveniji.

Avtorja študije o nakupovalnih središčih v Sloveniji Vladimir Drozg in Mirko Pak (Drozg, Pak, 2000) ugotavljata, da je razvoj trgovine v Sloveniji po letu 1990 pomenil predvsem razvoj novih nakupovalnih središč ob postopnem nazadovanju trgovine v mestnih središčih. Glede lokacije trgovskih središč v slovenskih mestih avtorja ugotavljata, da jih večina leži na mestnem obrobju. Pogosto gre za nekdanja industrijska območja, ki so bila spremenjena v trgovska središča. Novejša trgovska središča so praviloma zgrajena na novi lokaciji. Ker je pglavitni lokacijski dejavnik dobra dostopnost so trgovska središča locirana ob mestnih obvoznicah in večjih vpadnicah. Trgovska središča v mestnih središčih oziroma v neposrednem obrobju mestnega središča so zelo redka, pojavljajo se v Mariboru, Velenju in Kopru. Razvoj trgovskih središč v devetdesetih letih je bil izredno hiter, saj se je skupna prodajna površina povečala od 10.000 m² leta 1990 na 280.000 m² leta 1999, kar je 25 % vseh trgovskih površin v Sloveniji (Drozg, Pak, 200, str.187). Rast se je nadaljevala tudi po letu 2000.

Izjemno hitra rast suburbanih nakupovalnih središč se je nadaljevala tudi po letu 2001. Na žalost novejši podatki o obsegu prodajnih površin po posameznih mestih oziroma po posameznih območjih znotraj mest niso dosegljivi. Za posamezna slovenska mesta oziroma občine so bile opravljeni raziskave in strategije usmerjanja razvoja trgovine. Kot strokovno gradivo za pripravo Prostorskega plana Mestne občine Ljubljana je bila tako izdelana študija »Usmerjanje razvoja trgovine na drobno v prostoru Mestne občine Ljubljana« iz leta 2001 in raziskava »Trgovina na drobno v Mestni občini Ljubljana v letu 2002« iz leta 2003. Poleg tega je bilo izdelanih več samostojnih raziskav s področja razvoja trgovine v slovenskih mestih (Drozg, Pak, 2000, Drozg, 2001, Pak, 2002, Pak, 2004, Stare, 2004, Rebernik, Jakovčič, 2006).

Pregled pomembnejših evropskih in slovenskih strateških dokumentov s področja prostorske politike ter raziskovalnih projektov in nalog s področja usmerjanja prostorskega razvoja za področje trgovine

Na osnovi pregleda pomembnejših evropskih in slovenskih strateških dokumentov s področja prostorske politike in pregleda raziskovalnih projektov in nalog s področja usmerjanja prostorskega razvoja lahko ugotovimo, da je področje (usmerjanja) prostorskega razvoja trgovine v mestih in širših mestnih območjih obravnavano zelo redko in zelo splošno. V naslednji preglednici podajamo temeljne usmeritve, cilje in predlagane ukrepe po posameznih dokumentih.

Preglednica: Usmeritve, cilji in ukrepi na področju usmerjanja prostorskega razvoja trgovine v evropskih in slovenskih strateških dokumentih s področja prostorske politike

Strateški dokumenti oziroma raziskovalne naloge	Usmeritve, cilji in ukrepi na področju usmerjanja prostorskega razvoja trgovine
EDSP – European Spatial Development Perspective. 1999. Luxembourg, European Commission, 87 str.	Dokument podaja usmeritve, cilje in ukrepe za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja na območju Evropske unije. Na področju prostorskega razvoja mest zagovarja »kompaktno mesto« z mešano rabo tal oziroma mešanimi funkcijami posameznih delov mesta. Poudarja pomen dobre dostopnosti do storitvenih in oskrbnih dejavnosti, ki se lahko doseže z ustrezno rabo tal v mestih. Centralne dejavnosti je potrebno umeščati na lokacije, ki so dostopne z javnim prometom.
Kohezijska politika in mesta : prispevek mest in naselij k rasti zaposlovanja v regijah. Sporočilo komisije svetu in evropskemu parlamentu. 2006. Bruselj, Evropska komisija, 13. str.	Konkurenčno mesto mora vlagati v moderne, učinkovite in ugodne storitve. Pomembno je, da se ljudem, ki prihajajo iz zapostavljenih sosesk, zagotovi dostop do storitev. Ena od inovativnih rešitev tega problema je ustanovitev strukture, namenjene celotnemu mestnemu prebivalstvu, v neki zapostavljeni soseski.
Towards more sustainable urba land use : advise to the European commission for policy and action. Expert group on the urban environment. 2001. 35 str.	Predlagane smernice – dostop do infrastrukture in storitev: Spodbujanje »notranjega razvoja mest«, prenove in ponovne rabe degradiranih in opuščenih urbanih območij, tudi z usmerjanjem razvoja storitvenih in oskrbnih dejavnosti v ta območja.
Strategija prostorskega razvoja Slovenije. 2004. Ministrstvo za okolje, prostor in energijo.	Območja centralnih dejavnosti (oskrbne in poslovne dejavnosti, družbena infrastruktura in stanovanja) so locirana v območjih dobre dostopnosti, zlasti v mestnih središčih. V naselju se oblikuje atraktivna in enakomerno razmeščena in dostopna območja centralnih dejavnosti, s čimer se preseže razdeljenost mesta na kraj bivanja in kraj dela. Optimalna dostopnost do dejavnosti za dnevno oskrbo je približno 10 minut peš hoje. (Obrazložitev in utemeljitev,

	Strategija prostorskega razvoja Slovenije, str. 48). Nova nakupovalna in druga specializirana območja se lahko locirajo na obrobju naselij z dobro prometno dostopnostjo samo ob pogoju, da dopolnjujejo funkcije naselja in ne ogrožajo vitalnosti in privlačnost mestnega središča.
Strategija razvoja Slovenije, 2005. Vlada Republike Slovenije, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj. 54 str.	Razvojna prioriteta: Povezovanje ukrepov za doseganje trajnostnega razvoja Izboljšanje gospodarjenja s prostorom : Povečati razpoložljivost stavbnih zemljišč za gospodarstvo in stanovanjsko gradnjo s smotnim povečevanjem urbanega prostora naselij, s povečevanjem izkoriščenosti poselitvenega prostora (koncentracijo stavb) ter z usposodovitvijo degradiranih urabnih in drugih zemljišč za ponovno uporabo;
Prostorski red Slovenije. Uredba o prostorskem redu Slovenije. Uradni list Republike Slovenije, št. 122/2004	Načrtovanje poselitvenih območij: Razvoj urbanih funkcij naselij (dejavnosti družbene infrastrukture, storitvene in oskrbne dejavnosti). Prepletanje združljivih rab in raznolikost dejavnosti po zvrsti, obsegu in razmestitvi. Razvoj območij osrednjih površin, ki naj se načrtuje v neposredni bližini prometnih vozlišč za javni potniški promet (petminutna oddaljenost). Celovita prenova revitalizacija obstoječih območij mestnih središč. Razmeščanje območij namenske rabe: Mešana območja – osrednje površine in mešane površine se z namenom, da bi se v naselju vzpostavila omrežja središč z različnimi ravni oskrbe, razporejajo enakovredno. Načrtovanje območij namenske rabe v sistemu poselitve – mešana območja: Mešana območja je treba v večjih mestih razvrščati tako, da tvorijo omrežje središč z različno ravni oskrbe. Pri načrtovanju mešanih območij je treba zagotoviti vitalnost, privlačnost in programsko pestrost posameznih mestnih predelov z : vertikalnim mešanjem dejavnosti (po nadstropjih istega objekta), horizontalnim nizanem dejavnosti (trgi in ulice), združevanjem dejavnosti po območij (bolnišnice in fakultete).
Drožg, V. in ostali , 2001. Poselitvena območja ter usmeritve in merila za razvoj in urejanje naselij. Maribor, Pedagoška fakulteta, 102 str. Usmeritve in merila za urejanje mest	Nakupovalna središča : Nakupovalna središča je priporočljivo locirati čim bližje mestnih središč, tako da bo zmanjšana nevarnost propadanja središča mesta, v srednje velikih in velikih mestih pa tudi v obmestju. Trgovska površina v nakupovalnih središčih naj ne bi presegala 35 % trgovskih površin v velikem oziroma 25 % trgovskih površin v malem mestu. Med velikostjo nakupovalnega središča in mikrolokacijo mora obstajati ustrezno razmerje : mala nakupovalna središča morajo biti integrirana v okoliško gradbeno tkivo, velika pa so lahko urejena tudi kot samostojni objekt. Nakupovalna središča morajo biti locirana tako, da ne bo povečan promet skozi bližnja stanovanjska območja. Priključena morajo biti na prometnice ustrezne kategorije in dimenzij. Nakupovalna središča, locirana v središču mesta ali na njegovem robu, naj bodo dostopna s sredstvi javnega prometa.

Značilnosti in razvoj trgovine v Mariborski urbani regiji

Razvoj trgovine na območju Mariborske urbane regije v zadnjih 15 letih označuje prostorska koncentracija trgovine in nastanek velikih nakupovalnih središč. Razvoj nakupovalnih središč je v veliki meri omejen na mesto Maribor. V večjih občinskih središčih (Šentilj, Ruše, Hoče Slivnica, Rače Fram) je bil odprt po en nov hipermarket in več manjši supermarketov, v ostalih manjših občinah ni bilo razvoja novih oblik trgovine (nakupovalna središča, hipermarketi). V večjih občinskih središčih prihaja do razvoja

drugih storitev (banka, pošta, zdravstvena ambulanta). Po bolj intenzivnem razvoju centralnih dejavnosti izstopa zlasti občina Ruše. V večjem številu občin (Kungota, Šentilj, Selnica ob Dravi, Hoče Slivnica, Duplek) ocenjujejo, da je razvoj trgovine premalo intenziven in da obseg trgovskih površin in ponudba ne zadošča za potrebe naraščajočega prebivalstva. V nekaterih občinah zato »vabijo« trgovske verige in jim ponujajo zemljišča v okviru poslovnih in oskrbnih con, za kar pa zaenkrat ni zanimanja. Po drugi strani le v Mariboru in Rušah ocenjujejo, da je razvoj novih oblik trgovine preveč intenziven in da ima negativne posledice za razvoj trgovine in prostorski razvoj mesta. Zamiranje trgovine v občinskem središču so kot problem ocenili še v občinah Kungota in Pesnica. Značilno je torej, da se močno krepi vloga Maribora kot regionalnega oskrbnega središča. Velik del prebivalcev v regiji, še zlasti tisti, ki so tudi zaposleni v Mariboru, se oskrbujejo v novih nakupovalnih središčih na obrobju Maribora. To posledično povečuje osebni avtomobilski promet.

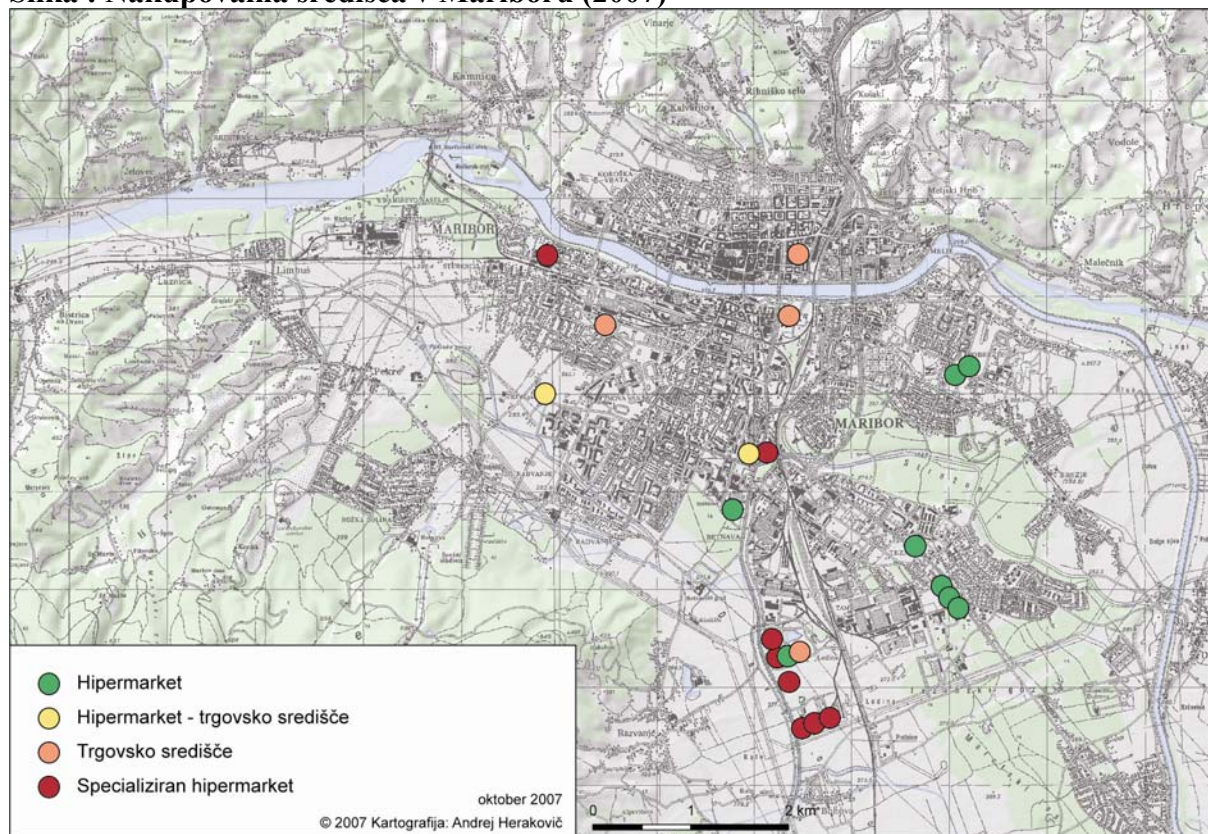
V večini manjših občin je zelo značilno zapiranje majhnih trgovin z živili in mešanim blagom v majhnih lokalnih oskrbnih središčih na podeželju. Trgovine se zapirajo zaradi zmanjšanega prometa in posledične nerentabilnosti, kar je posledica konkurence novih nakupovalnih središč. To močno poslabšuje dostopnost do osnovne oskrbe za manj mobilno podeželsko prebivalstvo, še zlasti starejše. V občinah so ta proces zaznali, toda ga ne ocenjujejo kot večji problem.

V večini občin ne izvajajo posebnih ukrepov za usmerjanje razvoja trgovine. V pripravi novih občinskih prostorskih načrtov so predvideli zemljišča za lociranje trgovine in izdelavo občinskih podrobnih prostorskih načrtov za območja centralnih dejavnosti. Posamezne občine aktivno vabijo trgovske verige v investicije v njihovi občini. Drugi ukrepi se jim ne zdijo potrebni.

Podobno kot v drugih slovenskih mestih je tudi v Mariboru v zadnjih 15 letih prišlo do izjemno hitrega razvoja trgovine. Med letoma 1989 in 2001 se je obseg prodajnih površin povečal od 58.000 m² na 140.000 m². Intenzivna rast obsega prodajnih površin se je nadaljevala tudi po letu 2001. Ker za obdobje po letu 2001 ni na voljo statističnih podatkov o obsegu prodajnih površin za posamezne občine, lahko le ocenimo, da je obseg prodajnih površin v Mestni občini Maribor presegel 200.000 m². Porast prodajnih površin v Mariboru je posledica razvoja nakupovalnih središč. Začetek razvoja velikih nakupovalnih središč v Mariboru predstavlja odprtje nakupovalnega središča Europark. V naslednjih letih je bil razvoj nakupovalnih središč izredno hiter, spremljal pa ga je postopen upad prodajnih površin in obsega prodaje v mestnem središču.

Prostorska razporeditev in lokacija nakupovalnih središč regionalnega pomena je pogojena zlasti z dobro dostopnostjo z osebnim prevozom. Nakupovalna središča v Mariboru so locirana ob glavnih mestnih vpadnicah, s čimer jim je zagotovljena dobra dostopnost iz celotnega mesta in urbane regije. Največ nakupovalnih središč je lociranih ob Tržaški cesti. Manjša nakupovalna središča so locirana v stanovanjskih območjih. Za Maribor je za razliko od večine slovenskih mest značilno, da je del nakupovalnih središč lociran v mestnem središču (City) ali na njegovem obrobju (Europark, Planet Tuš). To je v prvi vrsti posledica razpoložljivih površin za širjenje trgovine v mestnem središču oziroma na njegovem obrobju. Govorimo lahko o oblikovanju novega mestnega središča, ki prevzema in dopolnjuje funkcije tradicionalnega mestnega središča. Z vidika ohranjanja vitalnosti in razvoja trgovine v mestnem središču je takšen prostorski razvoj ugoden.

Slika : Nakupovalna središča v Mariboru (2007)



Nove oblike trgovine so praviloma locirane na mestnem obrobju, na lokacijah ni niso ali so le delno dostopna z javnim mestnim prometom, kar spodbuja rast osebnega avtomobilskega prometa. Sočasno prihaja do stagnacije in zamiranja trgovine v mestnem središču. Zamiranje trgovine je še posebno očitno v delu mestnega središča (Koroška in Partizanska cesta). V občini ocenjujejo, da je razvoj suburbanih nakupovalnih središč preveč intenziven, ker povzroča zamiranje trgovine v mestnem središču. Kljub temu pa v občini ne izvajajo posebnih ukrepov za usmerjanje razvoja trgovine, razvoj trgovine prepuščajo zasebni iniciativi in interesom zasebnega kapitala. V vprašalniku predlagani ukrepi (omejevanje razvoja novih nakupovalnih središč na mestnem obrobju, ukrepi za zaščito in krepitev trgovine v mestnem središču) se strokovnim delavcem na področju prostorskega načrtovanje v občini sicer zdijo »primerni«, za občine pa ne predstavljajo prioritete na področju prostorskega načrtovanja. Tudi veljavna urbanistična zasnova, ki je predvidela krepitev manjših lokalnih območij centralnih dejavnosti znotraj stanovanjskih območij, se ne realizira. Za lokalna oskrbna središča med investitorji ni interesa, tako da se nova nakupovalna središča gradijo v območjih, ki so v urbanistični zasnovi opredeljena kot območja za proizvodne dejavnosti.

Razvoj trgovine v proučevanem območju torej označuje močan razvoj in povečevanje ponudbe. Še zlasti je značilen proces prostorske koncentracije v obliki novih nakupovalnih središč, ki pa je omejen na Maribor, v manjši meri še na nekatera večja občinska središča. Na drugi strani prihaja do stagnacije oziroma zamiranja trgovine v mestnih oziroma občinskih središčih in majhnih lokalnih oskrbnih središčih na podeželju. Razvoj trgovine v celoti narekuje zasebni interes in zasebni kapital, vpliv občin je izredno omejen. Občine se prilagajajo interesom zasebnih vlagateljev, tako da dopuščajo gradnjo nakupovalnih središč tudi na območjih, ki so predvidena za druge dejavnosti, zlasti proizvodne. Zaradi prilagajanja interesom investitorjem veljavni prostorski akti le delno in pogosto

neučinkovito usmerjajo razvoj trgovine in ostalih centralnih dejavnosti. Razvoj trgovine je torej v veliki meri »(ne)trajnosten« in precej odstopa od strateških usmeritev, na primer poudarek na mešani rabi tal, krepitvi manjših lokalnih oskrbnih središč, zmanjševanju razdalje med kraje bivanja in oskrbe, dostopnosti oskrbnih središč z javnim prometom ter krepitvi vitalnosti in privlačnosti mestnih središč. Kljub temu pa v občinah ne vidijo potrebe po posebnih ukrepih za usmerjanje (prostorskega) razvoja trgovine. Vrednotenje in interesi na področju razvoja trgovine na lokalnem (občinskem) nivoju v precejšni meri odstopajo od strateških oziroma pogosto »deklarativnih« usmeritev na nadnacionalni (evropski) in nacionalni (državni) ravni.

Ukrepi za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja trgovine v mestih in širših mestnih območjih

Trgovina in ostale centralne dejavnosti v mestih in širših mestnih območjih predstavljajo obliko rabe tal, so pomembna gospodarska dejavnost, hkrati pa zagotavljajo nujne storitve in oskrbo za mestno in okoliško prebivalstvo. Značilnosti prostorskega razvoja centralnih dejavnosti v mestu močno vplivajo na dostopnost do oskrbe in storitev, kvaliteto bivalnega okolja, prometne tokove ter gospodarsko uspešnost in privlačnost mest, še zlasti mestnega središča. Skladen in z vidika mestna ter mestnega prebivalstva ustrezen razvoj trgovine in centralnih dejavnosti je zato zelo pomemben za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja mesta in širših mestnih območij. Kot je razvidno iz analize (prostorskega) razvoja trgovine v slovenskih mestih, je le ta v veliki v nasprotju z usmeritvami trajnostnega razvoja.

Trgovina je izrazita tržna dejavnost, zato je njen razvoj skoraj izključno odvisen od interesov ter strategije trgovcev in trgovskih družb. Vpliv države in lokalne skupnosti je omejen na določevanje namenske rabe tal in umeščanje razvoja trgovine v območja za centralne dejavnosti. Kot je razvidno iz prakse lociranja novih nakupovalnih središč v slovenskih mestih investitorji pogosto dosežejo oziroma izsilijo za njih najbolj ugodne lokacije, čeprav niso skladne z namensko rabo tal kot je opredeljena v občinskih prostorskih načrtih. Nakupovalna središča se tako pogosto gradijo v območjih »mešane rabe« oziroma v območjih za proizvodne dejavnosti. Razvoj trgovine je tako v celoti prepuščen tržnim zakonitostim, kar povzroča določene negativne oziroma nezaželenе posledice. Najbolj očiten je proces nazadovanja ali stagnacije trgovine v mestnih središčih, kar se odraža v splošnem zmanjševanju vitalnosti in privlačnosti mestnih središč. Zaradi zmanjševanje ponudbe v lokalnih oskrbnih središčih znotraj stanovanjskih območij v mestih oziroma v manjših podeželskih centralnih naseljih se povečuje razdalja med krajem bivanja in oskrbe. Nakupovalna središča zelo pogosto niso dostopna z javnim prometom, kar spodbuja uporabo osebnega prevoza. Kljub zaznamim nezaželenim procesom pa v večini občin menijo, da posebni ukrepi za usmerjanje (prostorskega) razvoja trgovine niso potrebni. Slovenska prostorska politika na nacionalni in lokalni ravni ni razvila usmeritev, kriterijev in ukrepov za usmerjanje prostorskega razvoja trgovine. Zaradi poznanih negativnih učinkov in posledic nenadzorovanega prostorskega razvoja trgovine je veliko evropskih držav in mest razvilo in sprejelo različne ukrepe in kriterije za usmerjanje (prostorskega) razvoja trgovine. Ukrepi v evropskih državah so večinoma usmerjeni v omejevanje razvoja oziroma širitve nakupovalnih središč na mestnem obrobju in v zagotavljanje večje privlačnosti in vitalnosti mestnih središč ter dostopnosti oskrbe in storitev za mestno prebivalstvo.

Na osnovi ugotovljenega stanja in teženj v prostorskem razvoju se v slovenskih mestih pojavljajo naslednji **problemi** povezani z racionalno rabo mestnih zemljišč s poudarkom na trgovini :

- Izjemno hiter, nekontroliran in nenačrtovan razvoj in rast nakupovalnih središč v mestih in širših mestnih območjih. Razvoj nakupovalnih središč narekuje interes zasebnega kapitala in domačih in tujih trgovskih podjetij. Nakupovalna središča se praviloma locirajo na obrobje mest, še zlasti na dobro dostopne lokacije ob avtocestah, mestnih obvoznicah in vpadnicah.
- Prostorsko umeščanje trgovine ni usmerjano in nadzorovano. Zaradi neustreznih občinskih prostorskih aktov, ki niso predvideli takšnega razvoja trgovine, prihaja do spreminjanja namenske rabe tal (tudi z pritiski zasebnega kapitala). Tudi strateški dokumenti slovenske prostorske politike področje (usmerjanja) razvoja trgovine v mestih in širših mestnih območjih obravnavajo zelo splošno in ne podajajo jasnih usmeritev, ciljev in ukrepov.
- Neposredna posledica razvoja suburbanih nakupovalnih središč je upadanje prometa in obsega trgovskih površin v mestnih središčih. Posledično prihaja do problema praznih oziroma neizkoriščenih poslovnih prostorov in splošnega upadanja vitalnosti in privlačnosti mestnih središč. Problem je še posebno pereč v manjših in srednje velikih slovenskih mestih. V večjih mestih (zlasti Ljubljana in Maribor) trgovino deloma nadomeščajo druge dejavnosti (na primer poslovne, javna uprava, gostinstvo in turizem in podobno), kar pa ni značilno za manjša mesta.
- Koncentracija trgovine in ostalih storitvenih dejavnosti v nakupovalnih središčih in zamiranje trgovine v mestih središčih in tudi v lokalnih oskrbnih središčih znotraj stanovanjskih območij vpliva tudi na spremenjene prometne tokove in zaostrovanje prometnih problemov v mestih in širših mestnih območjih. Povečujejo se razdalje med krajem bivanja in oskrbe, posledično se poslabšuje dostopnost do oskrbnih dejavnosti, kar je še posebno pereč problem za določene socialne skupine (na primer starejši). Zmanjšuje se dostopnost do oskrbnih dejavnosti z javnim prometom, kar prispeva k upadanju njegove uporabe in privlačnosti.

Pri tem je potrebno poudariti, so da opisani procesi in problemi v prostorskem razvoju trgovine značilni za mesta oziroma središča nacionalnega ter regionalnega pomena. V manjših občinskih središčih in podeželskih naseljih v širših mestnih območjih je razvoj trgovine mnogo manj intenziven. Razvoj nakupovalnih središč je torej omejen na centralna naselja višjih stopenj. Podeželska centralna naselja nižjih stopenj zato izgubljajo svojo vlogo v naselbinskem sistemu. V manjših občinah ugotavljajo, da je razvoj trgovine premalo intenziven in ponudba pogosto neustrezna za potrebe lokalnega prebivalstva. V občinah zato poskušajo pridobiti investicije trgovskih družb.

Predlagane **usmeritev** za načrtovanje razvoja trgovine so :

- Prebivalcem v mestih in širših mestnih zagotoviti dobro dostopnost do oskrbnih in storitvenih dejavnosti. Dejavnosti za pogosto uporabo se locira v manjša lokalna oskrbna središča znotraj ali v neposredno bližino stanovanjskih območij. S tem se zagotovi dostopnost do 10 minut peš hoje.
- Razvoj večjih nakupovalnih središč je potrebno nadzorovati in usmerjati. Obseg in lokacija nakupovalnih središč mora biti sorazmeren velikosti posameznih mest in širših mestnih območij. V ta namen je potrebna izdelava ustreznih kriterijev in ukrepov na nacionalni in lokalni ravni.

- Nakupovalna središča, locirana v središču mesta ali na njegovem robu, naj bodo dostopna s sredstvi javnega prometa.
- Nakupovalna središča je priporočljivo locirati čim bližje mestnih središč, tako da bo zmanjšana nevarnost propadanja središča mesta, v srednje velikih in velikih mestih pa tudi v obmestju.
- Zagotoviti je potrebno vitalnost in privlačnost mestnih središč. V ta namen je potrebna izdelava ustreznih kriterijev in ukrepov na nacionalni in lokalni ravni.

Ukrepi za doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja in usmerjanje razvoja trgovine v mestih:

Izdelava kvalitetnih občinskih prostorskih aktov (OPN, OPPN). V občinskih prostorskih načrtih je potrebno strateško opredeliti območja za umeščanje centralnih dejavnosti. Pri tem naj imajo absolutno prednosti območja, ki so dostopna z javnim prometom (zlasti v večjih mestih), prosta zemljišča v mestnem središču (še zlasti degradirana urbana območja potrebna prenove) oziroma območja na obrobju mestnega središča. Na mestnem obrobju je potrebno območja za razvoj centralnih dejavnosti opredeliti naj najbolj dostopnih lokacijah. Nujno je dosledno lociranje centralnih dejavnosti v tako določena območja.

Zagotavljanje večje privlačnosti mestnih središč za razvoj trgovine. Večja privlačnosti mestnega središča za razvoj trgovine se doseže z izboljšano prometno dostopnostjo do mestnega središča z javnim prometom, zagotavljanjem zadostnega števila parkirnih površin v mestnem središču oziroma na njegovem obrobju (garažne hiše, podzemna parkirišča), stimulatívno davčna politika – nižja nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča (oziroma morebitni davek na nepremičnino) za trgovine v mestnem središču v primerjavi z mestnim obrobjem.

Omejevanje širitve nakupovalnih središč na mestnem obrobju. Pred izdajo gradbenega dovoljenja se kot obvezna strokovna podlaga predpiše izdelava analize vpliva nakupovalnega središča na trgovino v mestu. Strokovno analizo izdelajo ustrezne strokovne službe. Gradnja nakupovalnih središč se dovoli le v primeru, da ni na voljo razpoložljivih zemljišč v mestnem središču oziroma da to ne bo imelo negativnih posledic za razvoj trgovine v mestnem središču.

5.4. Območja proizvodnih dejavnosti

Stanje, trendi in procesi

V Sloveniji je po letu 1990 zaradi različne intenzivnosti deindustrializacije potekal regionalno diferenciran razvoj območij proizvodnih dejavnosti¹⁰. Najbolj so bile prizadete tiste statistične regije (Koroška, Podravska, Spodnjeposavska, Zasavska), v katerih je prišlo do propada velikih podjetij, ki so bila tehnološko zastarela ali so bila usmerjena pretežno na jugoslovansko tržišče. Drugi vzrok za deindustrializacijo je bil povezan s splošnimi učinki globalizacije. Odprtost gospodarskega sistema in razlike v pomenu lokacijskih dejavnikov na globalni ravni sta povzročila selitev delovno intenzivnih dejavnosti iz razvitih evropskih držav in držav Severne Amerike v države s cenejšo delovno silo, zlasti v Vzhodno in Južno Azijo. V tem procesu sta bila najbolj prizadeta tekstilna industrija in usnjarsko predelovalne dejavnosti, ostale panoge pa so se srečevale s konkurenco na globalni ravni. Tretji vzrok za deindustrializacijo je bil značilen predvsem za statistične regije (npr. Osrednjeslovensko), v katerih je razvoj proizvodnih dejavnosti zaostajal za razvojem storitvenih dejavnosti. Rezultat procesa deindustrializacije je bilo opuščanje območij proizvodnih dejavnosti in njihova transformacija v storitvena ali stanovanjska območja (primer Domžal; glej Kušar, 2005).

V zadnjih petih letih se je proces deindustrializacije s splošno gospodarsko rastjo zaustavil. V nekaterih statističnih regijah, kot sta statistična regija Jugovzhodna Slovenija in Savinjska statistična regija, prihaja do povečevanja pomena posameznih proizvodnih podjetij, ki zaposlujejo nove delavce in načrtujejo prostorsko širitev (npr. Gorenje, Krka in Revoz), v Slovenijo pa so se usmerile tudi nekatere tuje investicije (npr. Carthago v Odrancih, Schefenacker v Preboldu). Predvsem primestne občine, ki imajo dobro prometno infrastrukturo, intenzivno urejajo nova območja proizvodnih dejavnosti, saj je povpraševanje domačih in tujih investorjev za lociranje proizvodnih in storitvenih podjetij v urejenih poslovnih conah zelo veliko.

Zaradi pomanjkanja komunalno opremljenih zemljišč namenjenih za poslovne cone, togosti planerskega sistema in zastarelih planskih dokumentov (marsikje so še vedno v veljavi prostorske sestavine dolgoročnih in srednjeročnih prostorskih planov iz 80. let 20. stoletja), regionalnih razlik v ceni zemljišč ter konkurence med (primestnimi) občinami nastajajo nova območja proizvodnih dejavnosti na neurbaniziranih območjih oziroma izven glavnih poselitvenih območij (primer poslovne cone v občinah Komenda in Lukovica). Trend po oblikovanju proizvodnih con je prisoten v vseh občinah v Sloveniji, vendar pri tem niso vse občine enako uspešne. Manj uspešne so predvsem tiste, ki se najahajo v manj razvitih regijah, najbolj uspešne pa so občine z dobro prometno povezanostjo, na primer ob avtocestah in pomembnejših vozliščih. Za novonastajajoče proizvodne cone je značilna mešana raba, kjer proizvodnja pogosto ni najpomembnejša dejavnost, ampak prevladujejo storitve, logistika, skladišča in obrt, pomembna dejavnost pa je tudi trgovina. Glavni institucionalni dejavnik nastajanja novih območij proizvodnih dejavnosti so ravno občine,

¹⁰ Območja proizvodnih dejavnosti je skupno poimenovanje za vse vrste gospodarskih con, to je industrijske cone, obrtne cone, industrijsko-obrtne cone, poslovne cone (Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega prostorskega načrta ter pogojih za določitev območij sanacij razpršene gradnje in območij za razvoj in širitev naselij; priloga 1: Vrste območij osnovne in podrobnejše namenske rabe prostora).

zato do sodelovanja pri oblikovanju regionalno pomembnih proizvodnih območij, ki bi bila konkurenčna tudi v mednarodnem merilu, večinoma ne prihaja. Na podlagi regionalnih razvojnih programov in ob javno-zasebnem partnerstvu nastajajo v vseh statističnih regijah tehnološki parki, ki predstavljajo pomemben način spodbujanja razvoja tehnološko bolj naprednih proizvodnih dejavnosti, ustanavljajo pa se tudi (mrežni) inkubatorji, ki naj bi bili infrastrukturna podpora nastajajočim podjetjem.

Sanacija degradiranih industrijskih, komunalnih, prometnih in podobnih območij že poteka v vseh z deindustrializacijo zaznamovanih statističnih regijah (sanacije v zasavskih mestih Trbovlje, Hrastnik in Zagorje; preoblikovanje starih industrijskih con v Mariboru in Ljubljani). Obstoječa opuščena ali izpraznjena območja se večinoma prestrukturirajo in prenavljajo v stanovanjska, trgovska in poslovna območja, saj se ponavadi nahajajo znotraj mest in na lokacijah z dobro porometno dostopnostjo.

Pregled pomembnejših evropskih in slovenskih strateških dokumentov s področja prostorske politike ter raziskovalnih projektov in nalog s področja usmerjanja prostorskega razvoja za področje območij proizvodnih dejavnosti

O območjih proizvodnih dejavnosti govorijo številni strateški dokumenti Evropske unije in Republike Slovenije. Usmeritve in ukrepe za oblikovanje območij proizvodnih dejavnosti prinašajo tudi raziskovalni projekti (CRP, Prostor 2020).

V naslednjih preglednicah so predstavljene temeljne vsebine, ki jih prinaša obravnavano gradivo z vidika območij proizvodnih dejavnosti.

Preglednica: Analiza strateških razvojnih dokumentov

Dokument	Predvideni ukrepi
Vodilna načela za trajnostni prostorski razvoj evropske celine (2000)	• saniranje in ponovna ureditev nekdanjih industrijskih površin in njihove okolice; • usmerjanje nove rabe na degradirane površine, da bi se omejilo posege na novih zemljiščih
Kohezijska politika in mesta: prispevek mest in naselij k rasti in zaposlovanju v regijah (2006)	▪ obnova opustelih industrijskih območij in javnih površin; ▪ izboljšanje gospodarske infrastrukture, vključno s prometom, dostopnostjo, obnovo stavb, industrijskimi parki, podjetniškimi inkubatorji in trgovskimi centri; ▪ sodelovanje mest in univerz z ustanavljanjem podjetniških inkubatorjev, skupnih podjetij in znanstvenih parkov
Leipziška listina o trajnostnih evropskih mestih (2007)	▪ sodbujanje atraktivnosti območij proizvodnih dejavnosti z uporabo sodobne komunikacijske tehnologije; ▪ povezovanje univerz in gospodarstva
Strategija razvoja Slovenije (2005)	• ustanavljanje tehnoloških parkov, podjetniških inkubatorjev; • spodbujanje tujih neposrednih investicij; • motiviranje občin za urejanje poslovnih con
Državni razvojni program Republike Slovenije (2006)	• sanacija degradiranih območij; • gradnja poslovnih con, tehnoloških parkov in podjetniških inkubatorjev
Strategija Nacionalnega strateškega referenčnega okvirja (2006)	• vzpostavitev mreže gospodarsko-razvojno-logističnih središč: gradnja poslovnih con, podjetniških inkubatorjev, tehnoloških parkov
Politika urejanja prostora Republike Slovenije (2001)	• oživljanje in prestrukturiranje gospodarskih dejavnosti na

	starih industrijskih območjih; • zagotavljanje površin za proizvodne dejavnosti; • energetska potratna in za okolje obremenjujočo industrijsko proizvodnjo je treba sanirati ali opustiti; • potrebno je podpirati razvoj inovativnih proizvodnih dejavnosti – zanje je treba s prostorskimi dokumenti zagotoviti ustrezen prostor, v razvojnih programih države in regij ustrezno organizacijsko in finančno podporo, v občinah pa tudi komunalno urejena stavbna zemljišča
Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004)	▪ večji obseg zemljišč se nameni razvoju gospodarstva, zlasti na območjih z dobrimi prometnimi povezavami in primernimi prostorskimi možnostmi; ▪ spodbuja se revitalizacija starih industrijskih in rudarskih območij; ▪ v urbanih naseljih se omogoča zadostno ponudbo infrastrukturno opremljenih zemljišč za industrijo in proizvodno obrt; ▪ zagotavlja se pogoje za razvoj sodobno opremljenih proizvodnih con in tehnoloških parkov na nacionalni ravni v širšem območju središč nacionalnega pomena ter na lokalni ravni v tistih lokalnih središčih, ki ustrezajo predpisanim prostorskim kriterijem; ▪ pri razvoju gospodarskih con se upošteva naslednje prostorske kriterije: optimalna povezava z drugo infrastrukturo, bližina in velikost obstoječih gospodarskih con ter prometnih terminalov, velikost naselij, njihovo vlogo v urbanem sistemu, dostopnost, prostorske možnosti in omejitve, ki izhajajo iz značilnosti naravne in kulturne krajine; ▪ v okviru regionalnih območij se razvija vsaj eno gospodarsko cono za zagotovitev dolgoročnih potreb regionalnega gospodarstva: v središčih nacionalnega pomena se razvija vsaj eno večjo mednarodno konkurenčno industrijsko cono in vsaj eno podjetniško cono malega gospodarstva; v središčih mednarodnega pomena se razvija državno pomembne tehnološke in industrijske parke; v teh mestih se zagotavlja pogoje za razvoj večjih proizvodnih obratov; ▪ država spodbuja občine k skupnemu vzpostavljanju večjih gospodarskih con in tako preprečuje drobljenje regijskega potenciala; ▪ gospodarske cone se nameščajo ob prometnih vozliščih
Prostorski red Slovenije (2004)	▪ transformacija obstoječih območij proizvodnih dejavnosti v stanovanjska območja in mešane cone; ▪ pri načrtovanju območij proizvodnih dejavnosti je potrebno upoštevati ustrezno opremljenost z zelenimi površinami, odmik od obstoječih stanovanjskih območij, možnost širitve območij

Preglednica: Analiza raziskovalnih nalog (CRP, Prostor 2020)

Raziskovalna naloga	Predvideni ukrepi
Analiza prostorskih razvojnih možnosti Slovenije (Černe, 2001)	▪ zagotoviti ustrezne lokacije in zemljišča za proizvodne dejavnosti, sanacija degradiranih območij; ▪ poenostaviti in skrajšati postopke pridobivanja dovoljenj; ▪ urediti zemljiško knjigo in trg nepremičnin;

	▪ regionalni pristop pri industrijski politiki; ▪ varovanje okolja
Poselitev in prostorski razvoj Slovenije (Ravbar in ostali, 2001)	▪ zvišanje deleža površin za proizvodne dejavnosti; ▪ preseljevanje površin za proizvodne dejavnosti iz centralnih površin oziroma območij v neposredni bližini historičnih središč; ▪ uravnoteženo razmeščanje površin za proizvodne dejavnosti po mestnih predelih z ustreznim navezovanjem na infrastrukturna omrežja; ▪ zasnova novih industrijskih in obrtnih con z navezovanjem na obstoječa proizvodna območja, na zmogljivo prometno omrežje, na površine, ki so ali jih je možno komunalno opremiti; ▪ zgoščevanje dejavnosti na obstoječih proizvodnih površinah (prestrukturiranje, nova raba, okoljska sanacija)
Poselitvena območja ter usmeritve in merila za razvoj in urejanje naselij (Drozg in ostali, 2001)	▪ nove industrijske in obrtne cone naj se navezujejo na obstoječa proizvodna območja, na zmogljivo prometno omrežje ali na površine, ki so ali jih je možno komunalno opremiti; ▪ preprečevanje oziroma obvladovanje teh negativnih vplivov na okolico
Varstvo okolja in prostorski razvoj Slovenije (Plut in ostali, 2002)	▪ sanacija opuščenih industrijskih površin in prednost nameščanja nove (čistejše) industrije in drugih dejavnosti na saniranih površinah
Nacionalne smernice za prostorski razvoj regij (Pogačnik in ostali, 2002)	▪ zagotavljanje zadostnih, raznovrstnih in cenovno dostopnih površin za proizvodnjo; ▪ pomen območja je skladen s hierarhijo naselja
Gospodarske cone in prostorski razvoj Slovenije (Sitar in ostali, 2002)	• zagotavljanje zadostnih razvojnih površin; • zagotavljanje možnosti oblikovanja mešanih con; • zagotavljanje primerne bližine in dostopnosti lokacije; • zagotavljanje izobrazbene oz. kvalifikacijske ravni prebivalstva; • zagotavljanje oblikovanja novih tehnoloških in organizacijskih medmrežij; • zagotavljanje »mehkih« lokacijskih faktorjev

Starteški razvojni dokumenti in raziskovalne naloge izpostavljajo naslednje **probleme** povezane z načrtovanjem, gradnjo in razvojem območji proizvodnih dejavnosti:

- delež »umazanih« industrij, tj. industrij, ki imajo najvišje deleže okolju škodljivih emisij na proizvod, se v dodani vrednosti predelovalnih dejavnosti povečuje že od leta 1999, še posebej pa se je okrepil v 2003 - tudi obseg proizvodnje teh dejavnosti se povečuje hitreje kot obseg proizvodnje vseh predelovalnih dejavnosti skupaj, v zadnjih letih pa se ta razkorak še krepi;
- obsežna rudarska in industrijska degradirana območja v posameznih mestih;
- pomanjkanje ustreznih lokacij za lociranje novih območij proizvodnih dejavnosti;
- širitev proizvodnih območij izven mestnega prostora v obmestni prostor ali podeželsko zaledje - naraščajoči pritiski industrijskih in obrtnih obratov na še proste kmetijske površine;
- nastajanje novih manjših proizvodnih (poslovnih) con, ki niso konkurenčne v mednarodnem okvirju;
- zastarela prostorska dokumentacija;
- neurejen sistem prostorske informatike;

- parcialno zasnovani in izpeljani urbanistični načrti za posamezne mestne predele;
- dolgotrajni administrativni in drugi postopki.

V dokumentih in raziskovalnih nalogah so predlagane tudi številne **usmeritve in ukrepi** kot sredstva in načini, s katerimi naj bi se dosegla racionalna raba zemljišč v območjih proizvodnih dejavnosti¹¹:

- smotrno povečevanje urbanega prostora naselij;
- olajšati in poceniti pridobitev zemljišč in zapuščenih proizvodnih in drugih prostorov;
- energetsko potratno in za okolje obremenjujočo industrijsko proizvodnjo sanirati ali opustiti, hkrati pa podpirati razvoj inovativnih proizvodnih dejavnosti;
- preseljevanje površin za proizvodne dejavnosti iz centralnih površin oziroma območij v neposredni bližini historičnih središč;
- funkcijska, družbena, ekološka in arhitekturna sanacija ter ponovna ureditev degradiranih industrijskih površin in njihove okolice za novo rabo, kar bi omejilo posege na novih zemljiščih;
- povečevanje izkoriščenosti poselitvenega prostora (koncentracija stavb);
- oblikovanje razvojnih središč s poslovno-industrijsko-logističnimi območji (conami), tehnološkimi parki in tehnološkimi centri, regionalnimi podjetniškimi inkubatorji, univerzitetnimi predinkubatorji s pisarnami za prenos tehnologij, visokošolskimi in raziskovalnimi središči, medpodjetniškimi izobraževalnimi centri in podobno ob upoštevanju hierarhije velikosti naselij in njihove vloge v urbanem sistemu (urejene industrijske cone naj bodo zlasti v regionalnem središču in tudi v subregionalnih središčih, urejene podjetniško-obrtne cone naj bodo tudi v občinskih središčih; regija naj ima tudi tehnološki park in podjetniški inkubator, praviloma v regionalnem središču);
- občine in regije motivirati za oblikovanje skupnih proizvodnih con;
- ustanavljanje podjetniških in obrtnih con tudi na lokacijah, ki danes niso najbolj primerne;
- navezovanje novih industrijskih in obrtnih con na obstoječa proizvodna območja;
- nameščanje gospodarskih con ob prometnih vozliščih ob optimalni povezavi z infrastrukturo;
- upoštevanje omejitev, ki izhajajo iz značilnosti naravne in kulturne krajine;
- preprečevanje negativnih vplivov na okolico oziroma obvladovanje teh vplivov – razmestitev območij proizvodnih dejavnosti ne sme poslabševati bivalnih in delovnih razmer v neposredni okolici ter zmanjševati dostopnosti do drugih območij;
- v območja površin za industrijo se ne smejo umestiti stanovanja in spremljajoče dejavnosti, primarna kmetijska proizvodnja in dejavnosti, ki ogrožajo varnost ljudi in premoženja;
- ustrezna ureditev zelenih površin in drugih javnih odprtih prostorov v proizvodnih conah - na stiku območij proizvodnih dejavnosti in območij stanovanj se zagotovijo ustrezni odmiki in zeleni pasovi;
- zagotavljanje »mehkih« lokacijskih faktorjev (celostna podoba mesta, kakovost bivalnega in delovnega okolja, kulturna ponudba, urbanost, itd);
- poenostaviti postopke in skrajšati čas pridobivanja dovoljenj;
- urediti lastništvo nad nepremičninami in zemljiško knjigo.

¹¹ Opredelitev pojma »ukrep« je povzeta po Slovarju slovenskega knjižnega jezika (SSKJ, 1998, str. 1451-1452).

Značilnosti in razvoj območij proizvodnih dejavnosti v Mariborski urbani regiji

Prostorska razporeditev območij proizvodnih dejavnosti v Mariboru in njegovem funkcionalnem urbanem območju ima korenine v intenzivni industrializaciji v času pred prvo svetovno vojno in po njej. Po 1. svetovni vojni so se oblikovale prve tri industrijske cone: Melje, Tezno in Studenci. Maribor se je razvil v enega najmočnejših industrijskih centrov v Sloveniji in Jugoslaviji. Ta pomen je mesto ohranilo do konca 80. let 20. stoletja. Po drugi svetovni vojni so se oblikovala tudi nova območja proizvodnih dejavnosti, ki so bila razporejena bolj disperzno. V 70. letih 20. stoletja je bilo tako v Mariboru opredeljenih 8 industrijskih con, ki so bile vzpostavljene nesistematično v okolici obstoječih tovarn v mestu (Lorber, 2006a). Pomembni območji proizvodnih dejavnosti v funkcionalnem urbanem območju Maribora sta bili tudi v Rušah (tovarna dušika) in na Sladkem Vrhu (Paloma).

Do gospodarske krize v Mariboru je prišlo že v drugi polovici 80. let 20. stoletja. Najhujša kriza je nastala ob družbenih in gospodarskih spremembah, do katerih je prišlo okrog leta 1990. Delež industrije v ustvarjenem dohodku je najbolj strmo padal od leta 1989 do leta 1991, zmerneje pa po letu 1991. V obdobju med letoma 1989 do 1998 se je delež prihodkov v industriji prepolovil iz 60,4% na 31%, povečeval pa se je delež trgovine (iz 23% na 30%) in finančnih storitev (iz 1,4% na 12,3%). Razlog za tako veliko zmanjšanje je bila velika odvisnost zastarele industrije od jugoslovanskega tržišča. Šele za obdobje po letu 2002 je mogoče govoriti o počasnem oživljanju mariborskega gospodarstva. Kljub temu se danes mariborsko gospodarstvo ne more pohvaliti z uspešnimi velikimi predelovalnimi podjetji z izjemo Mariborske livarne in podjetij v lasti Henkla, Palfingerja in Siemens (Lorber, 2006b).

Prostorska posledica strukturnih sprememb v gospodarstvu je bilo oblikovanje degradiranih industrijskih območij. To pa je hkrati pomenilo tudi prostorski potencial za razvoj gospodarstva. Raziskava prostorskih lokacijskih potencialov slovenskih mest iz leta 1996 (Pogačnik in ostali, 1996) je pokazala, da je Maribor sredi 90. let, ko se je gospodarska kriza umirila, sodil med mesta z največjimi prostorskimi možnostmi za proizvodne dejavnosti. V nasprotju s to raziskavo je Kos Grabar (1998) ob pomoči analize planskih aktov ugotovil, da je bilo v tem obdobju v funkcionalnem urbanem območju Maribora 14 razpoložljivih zemljišč za proizvodne dejavnosti, predvsem v okolici Ruš (8) in v občini Lovrenc na Pohorju (3), v Mariboru pa je bilo le eno območje in sicer industrijska cona na Teznem, ki se je spraznila ob propadu podjetja TAM (Lorber, 2006a). Zemljišča za proizvodne dejavnosti pa večinoma niso bila na voljo zaradi slabe infrastrukturne opremljenosti ali nedorečenih ureditvenih pogojev. Večinoma so se nahajala ob robu obstoječih proizvodnih območij in v bližini cest (Kos Grabar, 1998).

Z oživljanjem gospodarstva na začetku 21. stoletja so se pojavili trije z lokacijo proizvodnih dejavnosti povezani prostorski procesi:

1. Prestrukturiranje obstoječih območij proizvodnih dejavnosti. Nekdanje industrijske cone se spreminjajo v poslovno-trgovsko-skladišna območja. Največje preoblikovano območje proizvodnih dejavnosti je današnja poslovno proizvodna cona Tezno (cona Te-5). Oblikovana je bila leta 1996 po propadu podjetja TAM. Njena zasnova omogoča mešano rabo, ki vključuje proizvodnjo, skladiščenje, logistiko in različne storitvene dejavnosti. Obsega 108 hektarjev in je ena izmed največjih poslovnih con v Sloveniji. Polovica

območja je še vedno nezasedena. Aprila leta 2006 je bilo v coni registriranih 138 podjetij, od katerih so prevladovala podjetja povezana s popravilom in vzdrževanjem motornih vozil (33,3%) in predelovalne dejavnosti (29,7%). Večina podjetij se je uvrščala med mikro podjetja z do 10 zaposlenimi (Lorber, 2006a).

2. Disperzija gospodarskih dejavnosti v suburbano zaledje Maribora. Med leti 1999 in 2004 je največ poslovnih subjektov nastalo v občinah na suburbanem območju Maribora, povečanje pa je bilo najmočnejše v njihovih občinskih središčih. Nekatere gospodarske dejavnosti se selijo iz kompaktne mesta v obmestje. Pri tem ne gre samo za specializirane trgovine in druge storitvene dejavnosti ampak tudi za proizvodne in obrtne dejavnosti. Proces pa ni povsod enako intenziven, saj posamezne lokacije, predvsem tiste ob glavnih vpadnicah proti Mariboru in ob avtocesti, ponujajo boljšo infrastrukturo in dostop. Pri tem prihaja do zapolnjevanja in prestrukturiranja prostih, ekstenzivno izrabljenih in degradiranih površin ter tudi do pozidave kmetijskih zemljišč. Podjetja nastajajo tudi izven urejenih območij proizvodnih dejavnosti. Zasebniki svoje dejavnosti pogosto uredijo kar v objektu, v katerem bivajo. To pomeni, da z ustanavljanjem novih malih podjetij prihaja do še večjega mešanja rabe (Drozg, 2006).

3. Oblikovanje degradiranih industrijskih con. V Mariboru so se ohranila nekatera območja proizvodnih dejavnosti s slabo vzdrževanimi in dotrajanimi industrijskimi objekti nekdanjih industrijskih gigantov Metalne, Strojne, Košaške opekarne in drugih (Malenšek, 2005). Čeprav tu nastajajo nove dejavnosti, zaradi svojega izgleda in slabe infrastrukturne opremljenosti niso privlačna za nastanek novih podjetij. Še več: zaradi selitve dejavnosti na obrobje mesta in suburbano območje prihaja do nadaljne degradacije nekaterih starejših območij proizvodnih dejavnosti ter do nastanka novih degradiranih območij (Drozg, 2006).

Analiza anket opravljena po občinah mariborske urbane regije zgornje trditve potrjuje, hkrati pa izpostavlja subregionalne razlike v prostorskem razvoju zaradi razlik v povpraševanju gospodarstva po novih območjih proizvodnih dejavnosti.

1. V severnem delu mariborske urbane regije (občini Šentilj in Kungota) ter v občini Lovrenc na Pohorju, ki jo označuje prometna zaprtost, je povpraševanje po novih območjih proizvodnih dejavnosti relativno skromno. Kljub temu občine načrtujejo nova območja proizvodnih dejavnosti, ki bi bila namenjena pretežno domačim podjetnikom in podjetjem. S podobnimi procesi, potrebami in povpraševanji se srečujeta tudi pretežno podeželski jugovzhodno od Maribora locirani občini Starše in Duplek. Tudi tu načrtujejo le manjša območja proizvodnih dejavnosti, ki bodo namenjena predvsem lokalnim obrtnikom in podjetnikom.

2. V Mestni občini Maribor prihaja do transformacije obstoječih območij proizvodnih dejavnosti z mešanjem različnih vrst rabe, ki vključuje tako storitvene dejavnosti kot tudi gradnjo novih stanovanj (Melje, Tezno, Tabor), medtem ko proizvodne cone Marles, Studenci in Tam kljub transformaciji značaja proizvodnih podjetij (velik pomen malih in srednje velikih podjetij) ohranjajo pretežno proizvodno vlogo. Podobni procesi so značilni tudi za občino Ruše, saj se nov razvoj proizvodnih dejavnosti osredotoča pretežno na obstoječa območja proizvodnih dejavnosti (tovarna dušika, Hmezd Jeklo, nekdanji Metalplast), načrtovane pa so tudi njihove širitve.

3. Občine, ki se nahajajo v neposredni okolici Mestne občine Maribor, se srečujejo z velikim povpraševanjem gospodarstva po naselitvi v območjih proizvodnih dejavnosti. To

posebno velja za občine Hoče-Slivnica, Rače-Fram in delno tudi za občino Selnica ob Dravi. Za te občine je značilna dobra prometna infrastruktura, zanimive pa postajajo tudi lokacije v neposredni bližini načrtovane avtoceste proti Ptuj. Občine se pri tem srečujejo s pomanjkanjem ustreznih plansko opredeljenih zemljišč za proizvodne dejavnosti, kar pa poskušajo rešiti v okviru priprave novih prostorskih dokumentov.

Slika: Lokacija današnjih in predvidenih območij proizvodnih dejavnosti v mariborski urbani regiji.

Vir: Vprašalnik: »Prostorsko načrtovanje in doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja na lokalnem (občinskem) nivoju«.

Največji problemi, s katerimi se občine srečujejo pri načrtovanju in širitvi proizvodnih območij, so povezane s tremi pomembnimi elementi njihove opredelitve. Prvi je neustrezna infrastruktura na teh območjih ter neustrezna prometna dostopnost. Drugi problem je povezan predvsem s pomanjkanjem ustreznih finančnih virov tako na občinski kot tudi na državni ravni, s katerimi bi občine lahko opremile območja proizvodnih dejavnosti s komunalno infrastrukturo. Opredelitev območij proizvodnih dejavnosti ovira tudi dolgotrajna priprava prostorskih aktov. Najbolj intenzivni problemi se pojavljajo v občinah Miklavž na Dravskem polju, Hoče-Slivnica, Maribor in Ruše. V teh občinah je pritisk investorjev zelo velik oziroma se srečujejo z intenzivno transformacijo obstoječih območij proizvodnih dejavnosti, načrtujejo pa tudi širitev teh območij.

Občine probleme povezane z načrtovanjem in širitvijo proizvodnih območij rešujejo na različne načine. Kot temeljni instrument uporabljajo občinske prostorske plane (OPN), s katerimi poskušajo umestiti nove cone v prostor na takšen način, da bi dosegli čim bolj optimalno razporeditev namenske rabe zemljišč. Občini Maribor in Ruše dajeta velik poudarek prestrukturiranju oziroma transformaciji obstoječih območij proizvodnih dejavnosti. Kot pomemben način odgovarjanja na izzive povezane z razvojem območij proizvodnih dejavnosti občine izpostavljajo tudi sprotno usklajevanje z občani, investitorji in drugimi organizacijami.

Zaradi velikega povpraševanja po novih območjih proizvodnih dejavnosti in po širitvi obstoječih občine ne čutijo medsebojne konkurence pri zapolnjevanju teh območij, konkurence ne čutijo tudi v regionalnem, državnem ali mednarodnem okviru. Obstoječa in načrtovana območja proizvodnih dejavnosti zato po oceni intervjuvancev niso predimenzionirana. Cena zemljišč v proizvodnih območjih je primerna. Pri njihovem načrtovanju in izvedbi se občine ne srečujejo z intenzivnim nasprotovanjem nevladnih organizacij. Najmanjše probleme z načrtovanjem in širitvijo proizvodnih območij imajo v občinah Lovrenc na Pohorju, Šentilj in Duplek.

Za mariborsko urbano regijo so torej z vidika razvoja območij proizvodnih dejavnosti značilni trije različni procesi. Mestna občina Maribor in občina Ruše se srečujeta predvsem s transformacijo obstoječih proizvodnih območij. Občine v neposredni bližini Mestne občine Maribor, ki imajo dobro prometno infrastrukturo (avtocesto), so zelo privlačne za lociranje novih proizvodnih dejavnosti, zato le-te v novih prostorskih dokumentih načrtujejo obsežno širitev območij proizvodnih dejavnosti. Občine, ki so od Maribora relativno oddaljene ali nimajo najboljših prometnih povezav, se ne srečujejo z velikim povpraševanjem po novih območjih proizvodnih dejavnosti. Pomemben razlog je tudi pomanjkanje ustreznega prostora zaradi specifičnih fizičnogeografskih značilnosti.

Območja proizvodnih dejavnosti se trenutno načrtujejo netrajnostno: pričakuje se predimenzioniranost novih območij, ki bodo nepovratno uničila kakovostna kmetijska zemljišča. Močno se bodo povečale prometne obremenitve s tovornim prometom, ki ne bo kanaliziran le na avtocestah in drugih glavnih cestah (tranzit). Razpršena gradnja se bo nadaljevala. Občine ne čutijo potrebe po načrtovanju ustreznih odmikov med območji proizvodnih dejavnosti in drugimi rabami, zlasti stanovanjsko (npr. zeleni pasovi). Načrtovanje in razvoj območij proizvodnih dejavnosti je v veliki meri neusklajen na regionalni ravni, saj zanj skrbijo izključno občine same. Območje proizvodnih dejavnosti, ki bi bilo regionalnega (in mednarodnega) pomena se ne bo oblikovalo. Kot pozitivni ukrep je potrebno izpostaviti usmerjanje proizvodnih dejavnosti ob obstoječo (in načrtovano) prometno infrastrukturo ter v bližino prometnih vozlišč.

Ukrepi za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja območij proizvodnih dejavnosti v mestih in širših mestnih območjih

Trajnostni prostorski razvoj proizvodnih dejavnosti poudarja predvsem čim večjo varčnost pri rabi prostora. Pri oblikovanju in širitvi območij proizvodnih dejavnosti je potrebno izhajati iz obstoječe grajene strukture v prostoru: potrebno je zgoščevanje, zaokroževanje, sanacija opuščenih in degradiranih površin. Sanacija naj bi imela prednost pred novogradnjo. Območja proizvodnih dejavnosti naj bi bila ustrezno dostopna. Locirana naj bi bila ob križiščih, državnih cestah in železnici. Območja proizvodnih dejavnosti naj bi bila ustrezno dostopna tudi z javnimi prevoznimi sredstvi, s čimer bi se omejevala raba neobnovljivih naravnih virov zaradi dnevnega prihoda na delo. Območja proizvodnih dejavnosti naj bi bila ustrezno komunalno opremljena, da bi se preprečevali snovni in emisijski pritiski na okolje. V prostoru naj bi obstajala hierarhija proizvodnih območij glede na policentrično strukturo poselitve oziroma naselij.

Temeljni strateški razvojni dokumenti na nadnacionalni in nacionalni ravni ter raziskovalne naloge poudarjajo načelo trajnostnega prostorskega razvoja, zato med ukrepe doseganje trajnostnega prostorskega razvoja območij proizvodnih dejavnosti uvrščajo predvsem varčevanje s prostorom (smotno povečevanje poselitvenih območij zaradi oblikovanja območij proizvodnih dejavnosti, zgoščevanje zazidave, sanacija degradiranih območij), varovanje okolja (omejevanje emisij, zeleni pasovi, ki naj bi preprečili negativne učinke na bivalno okolje), hierarhijo območij proizvodnih dejavnosti, ki naj bi sledila hierarhiji poselitvenega sistema, zagotavljanje endogenega razvoja (oblikovanje manjših območij proizvodnih dejavnosti v vseh občinah) ter zagotavljanje ustreznih sodobnih lokacijskih dejavnikov (prometna dostopnost, t.i. mehki in institucionalni lokacijski dejavniki).

Najustreznejši ukrepi za reševanje problemov povezanih z načrtovanjem, uresničevanjem in širitvijo proizvodnih območij naj bi bili po mnenju anketiranih zagotavljanje zadostne ponudbe površin za proizvodne dejavnosti, smotno povečevanje poselitvenih območij, nameščanje ob prometnih vozliščih in zagotavljanje ustrezne prometne dostopnosti. Po mnenju občin bi bili najmanj ustrezni oziroma potrebni ukrepi preseljevanje proizvodnih dejavnosti iz središča naselja na obrobje, navezovanje na obstoječe raziskovalne ustanove, univerzo, tehnološki park in druga razvojna jedra ter urejanje zelenih površin, pasov in ustreznih odmikov od drugih rab v prostoru. Pri tem je potrebno opozoriti, da trenutna razmišljanja občinske administracije zaradi velikih pritiskov po nepovratnem spreminjanju kmetijskih površin v območja proizvodnih dejavnosti ne gredo v smer trajnostnega prostorskega razvoja.

Teoretične predpostavke o trajnostnem prostorskem razvoju, v strateških razvojnih dokumentih in v raziskovalnih nalogah opredeljene pristope k razvijanju območij proizvodnih dejavnosti ter izkušnje pridobljene s študijo primera (Mariborska urbana regija) je mogoče povezati v naslednji nabor ukrepov za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja mest in drugih naselij v širšem mestnem prostoru z vidika območij proizvodnih dejavnosti:

Načrtovanje novih območij proizvodnih dejavnosti v okviru obstoječih. Z novimi občinskimi prostorskimi akti (OPN) je potrebno čim bolj omejiti gradnjo novih območij proizvodnih dejavnosti. Območja proizvodnih dejavnosti naj bodo opredeljena v okviru obstoječega stanja, smotno naj se načrtujejo le njihove širitve. Degradirana območja proizvodnih dejavnosti naj se revitalizirajo (izjema so območja znotraj mest in večjih naselij, ki naj dobijo oskrbno in/ali bivanjsko funkcijo).

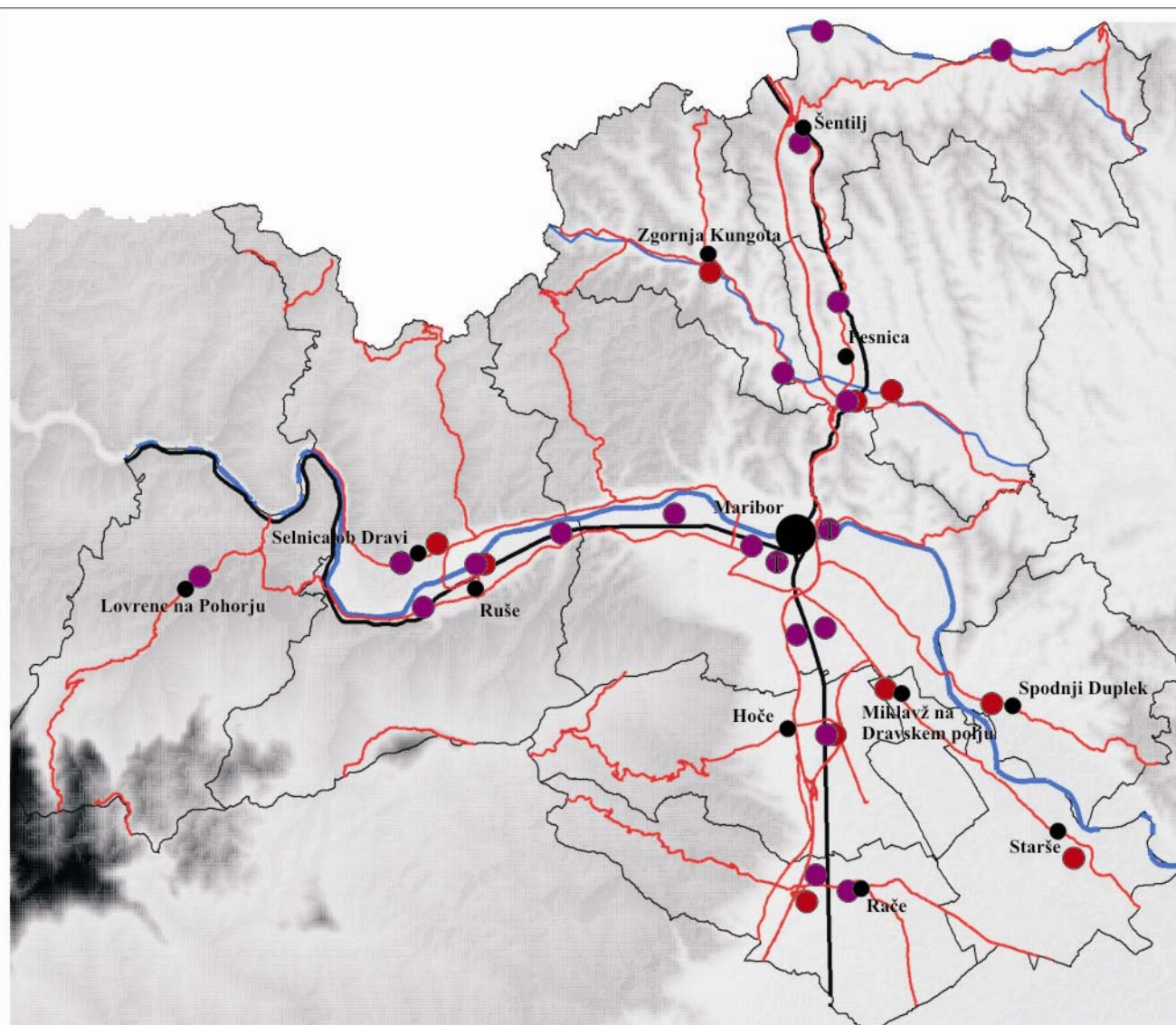
Usmerjanje novih območij proizvodnih dejavnosti na za kmetijstvo manj primernih lokacijah. Gradnja območij proizvodnih dejavnosti naj bo omejena na slabša kmetijska zemljišča ali na degradirana območja. Kmetijska zemljišča najboljše kakovosti naj ohranjajo kmetijsko proizvodno funkcijo.

Dosledno upoštevanje varstvenih omejitev. Nova območja proizvodnih dejavnosti naj ne posegajo na zavarovana območja.

Usmerjanje novih območij proizvodnih dejavnosti na komunalno ustrezno urejena območja. Nujna komponenta pri načrtovanju novih območij proizvodnih dejavnosti morajo biti možnosti za ustrezno komunalno infrastrukturo, ki omogoča nadzorovanje emisij (kanalizacija in čistilna naprava).

Dosledno upoštevanje varstvenih načel pri urejanju območij proizvodnih dejavnosti. Upoštevati je potrebno ranljivost okolja, z ustreznimi gradbenimi in krajinskimi posegi je potrebno preprečevati negativne vpliv na bivanjsko okolje (hrup, emisije).

Upoštevanje hierarhije naselij pri opredeljevanju hierarhije območij proizvodnih dejavnosti. Večja območja proizvodnih dejavnosti naj se načrtujejo v regionalnih in subregionalnih središčih, kjer je dovolj delovne sile, ustrezna komunalna urejenost in prometna dostopnost. Pri njihovem oblikovanju naj sodelujejo vse občine v urbani regiji. Vsaka občina naj opredeli ustrezno veliko območje proizvodnih dejavnosti namenjeno endogenemu razvoju podjetništva.



LEGENDA

- Obstoječa območja proizvodnih dejavnosti; T - v transformaciji
- Načrtovana je širitev obstoječih območij proizvodnih dejavnosti
- Načrtovana območja proizvodnih dejavnosti
- Meje občin
- Železnice
- Državne ceste
- Pomembnejši vodotoki

Zasnova karte in kartografija: mag. Simon Kušar; Ljubljana, Oddelek za geografijo FF UL, junij 2008

5.5. Promet

Promet in prostorski razvoj

V prostorskem razvoju mest in širših mestnih območij predstavlja razvoj prometa ključen element pri doseganju trajnostnega razvoja. Vsa dosedanja prometna politika se je osredotočala predvsem na ustrezen razvoj in širjenje prometne infrastrukture, povečevanje mobilnosti ipd., v zadnjem času pa v ospredje vse bolj prihajajo prizadevanja po racionalnejših modelih mobilnosti, zmanjševanju prometnih tokov, preusmeritvi osebnega prometa na javni promet ipd. – vse to v luči zmanjševanja okoljskih prometnih vplivov, ki prav v mestih predstavljajo enega ključnih dejavnikov zmanjševanja kakovosti bivanja (slabša kakovost zraka, povečan hrup, otežena dnevna mobilnost, neurejeno parkiranje, slabša dostopnost ipd.).

Širjenje mestnih območij, spremembe življenjskega sloga in fleksibilnost osebnega avtomobila na eni ter neustrezno razvit javni promet na drugi strani so prispevali k močnemu porastu osebnega prometa v mestih. Rast je najhitrejša na robnih območjih mest/mestnih območij, kjer se javni promet ni izkazal za dovolj fleksibilnega, hkrati pa so to tudi območja tranzitnih cest in je dodatno prisoten tudi tranzitni promet. Podatki o povprečnem letnem dnevnem prometu (PLDP) za Slovenijo kažejo, da je promet največji na obrobju največjih mestnih središč in mestnih vpadnicah (Ljubljana, Maribor, Koper - od 45.000 do 70.000 vozil dnevno), glede na izjemno rast prometa v drugi polovici 90-ih pa se zadnja leta le-ta nekoliko umirja. Pomanjkanje integriranega političnega pristopa k urbanističnemu, prometnemu in okoljskemu načrtovanju je dovolilo osebnemu avtomobilu skoraj popoln monopol in prispevalo k stopnjevanju številnih problemov povezanih s povečanim in neurejenim prometom.

Osebni motorni promet je pomembno prispeval tudi k pojavu nenačrtnega širjenja mest. Ker je tako obsežna in razmeroma redko poseljena območja težko ustrezno pokrivati z javnim prometom, je avto na teh območjih postal tako rekoč nepogrešljivo prometno sredstvo.

Mesta se tako srečujejo s številnimi okoljskimi problemi, številni vzroki za njihov nastanek pa so medsebojno povezani. Najpogostejši so problemi povezani s slabo kakovostjo zraka v mestih, gostim prometom in zastoji, hrupom, emisijami toplogrednih plinov, nenadzorovanim širjenjem mestnih območij, slabo kakovostjo grajenega okolja idr. Promet tako postaja ključen dejavnik razvoja mest in obmestnih območij, neposredno pa povečan promet vpliva predvsem na onesnaženost zraka, povečan hrup, zastoje idr. ter na ta način pomembno vpliva na kakovost bivalnega okolja v mestih – torej na prebivalce, posredno pa tudi na gospodarski razvoj mest.

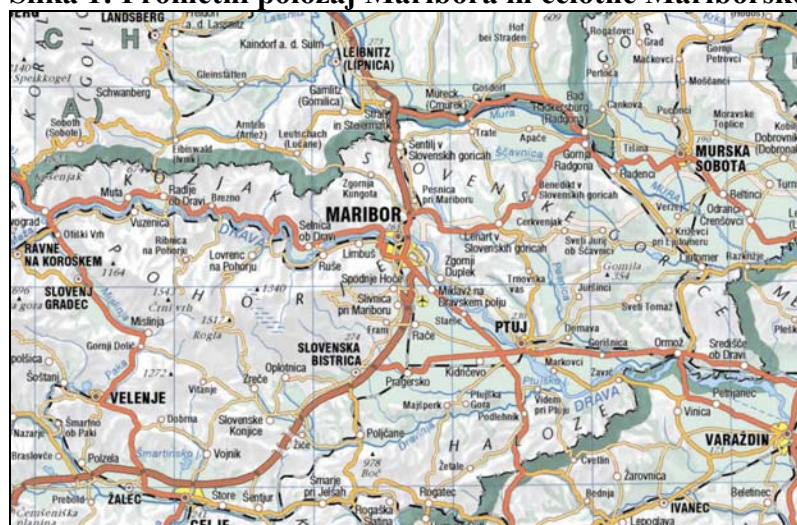
Usmeritve, cilji in ukrepi na področju urejanja prometa v strateških dokumentih

Strateški dokument	Usmeritve in cilji
White paper. European transport policy for 2010: Time to decide. 2001	korenite spremembe na področju prometa možne le ob hkratnem uvajanju konsistentnih ukrepov na nacionalni in lokalni ravni v kontekstu drugih politik
Towards Sustainable Transport in the CEI Countries. Dunaj, 1999	
Kohezijska politika in mesta (SEC(2006) 928)	
Evropski program za podnebne spremembe, 2000	
Prostorski razvoj in prometna omrežja. Delovna skupnost Alpe – Jadran, 2005	
Nacionalni strateški referenčni okvir (2007 – 2013)	
Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS), 2004	
Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS), 2006	

Maribor leži v križišču 5. in 10. prometnega koridorja, ki povezujeta Srednjo Evropo z državami na Balkanskem polotoku ter mediteranski prostor z Vzhodno Evropo. Poleg tega je pomembno križišče regionalnih prometnic.

Mesto leži ob avtocestnem vozlišču, skozi Maribor poteka železniška proga Gradec (Avstrija) – Maribor - Celje – Ljubljana ter Maribor - Zagreb in regionalna proga proti Dravogradu. V bližnjem železniškem križišču Pragersko obstaja navezava na železnico proti Murski Soboti in Madžarski.

Slika 1: Prometni položaj Maribora in celotne Mariborske urbane regije



Vir: Državna karta 1:100.000

Po kriterijih Direkcije RS za ceste so zelo obremenjene ceste tiste, na katerih znaša povprečni letni dnevni promet (PLDP) več kot 50 % ocenjene kapacitete za določeno kategorijo ceste¹². Kjer je obseg prometa blizu kapaciteti ceste je zelo verjetno, da pride do zastojev ob prometnih konicah. Analize prometnih obremenitev po posameznih kategorijah cest v Sloveniji kažejo, da so bile tudi v letu 2006 med državnimi cestami najbolj obremenjene avtoceste okrog Ljubljane (PLDP na zahodni ljubljanski obvoznici je znašal 65.428 vozil ter na severo-vzhodni ljubljanski obvoznici 62.346 vozil), v posameznih dnevih turistične sezone pa tudi primorski avtocestni krak (preko 60.000 vozil) ter obalna avtocesta (preko 70.000 vozil).

Med državnimi cestami Mariborske urbane regije, kjer se izvajajo meritve PLDP-ja, sodijo med zelo obremenjene predvsem hitre, glavne in regionalne ceste (vpadnice v Maribor), avtoceste pa so z obremenitvami okrog 32.000 vozil dnevno na zgornji meji kapacitet ceste. Npr. regionalna cesta Maribor (Tržaška) – Hoče s PLDP 42.500 kar za trikrat presega mejno obremenjenost za regionalne ceste.

Preglednica 1: Prometna obremenitev cest na območju Mariborske urbane regije v obdobju od leta 1993 do 2006 (z označenimi zelo obremenjenimi cestami)

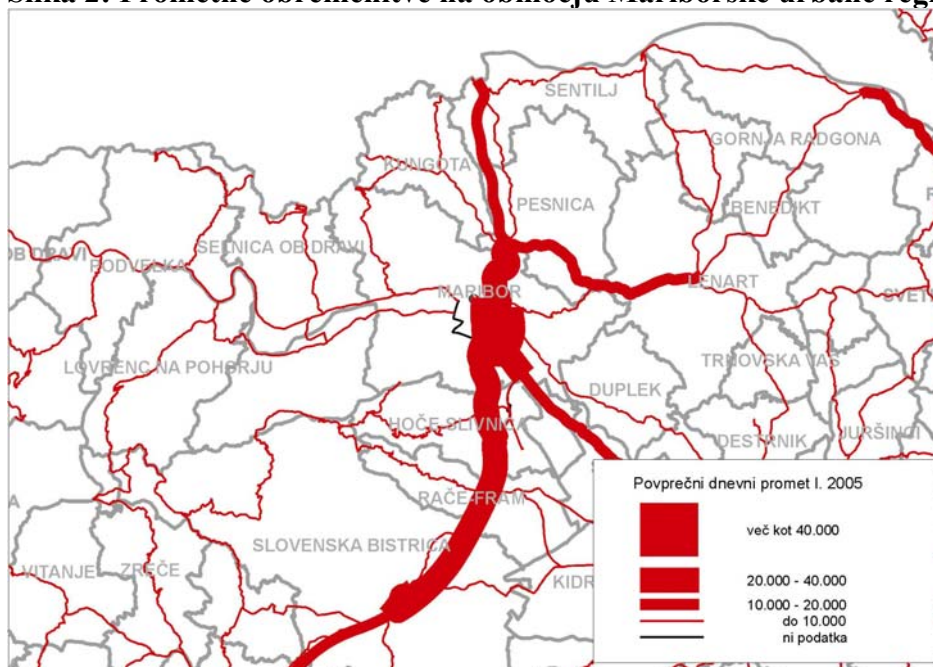
Prometni odsek	Kategorija ceste	PLDP 2006	PLDP 2005	PLDP 2002	PLDP 2000	PLDP 1998	PLDP 1993
POBREŽJE - MB (TEZNO)	HC	48.789	47.717	39.824	27.196	29.200	20.910
MB (MELJSKA) - POBREŽJE	HC	47.700	46.000				
MB (TRŽAŠKA) - HOČE	R2	42.500	42.000	30.000	34.000	27.000	14.000
PESNICA-MARIBOR	HC	34.752	33.796	28.812	30.000	21.500	16.274
HOČE - SLIVNICA	R2	32.934	31.556	25.452	22.600	24.000	
SLIVNICA	AC	32.500	30.800	24.800	22.578	22.000	
SLIVNICA - FRAM	AC	32.484	30.827	24.814	22.578	19.699	9.398
SL. BISTRICA - SEVER - JUG	AC	32.000	30.000				
MB (TRŽAŠKA - MIKLAVŽ)	G1	30.898	29.553	25.200	14.486	13.390	9.900
MB (C. PROLETARSKIH BRIGAD)	G1	30.000	30.000				
FRAM - SL. BISTRICA - SEVER	AC	28.000	29.000	20.000	19.000	17.500	10.018
PTUJ	G1	28.000	28.000	28.500	28.000	28.000	24.000
MB (KOR. MOST - C. PROLETARSKIH BRIGAD)	G1	24.486	24.089				
SL. BISTRICA - SL. KONJICE	AC	21.600	19.800	16.158	13.700	13.228	11.040
MB (PTUJSKA) - MB (TRŽAŠKA)	R2	20.500	20.000				
HAJDINA - PTUJ	G1	20.360	19.793	22.500	21.800	21.000	16.000
PESNICA - LENART	G1	15.525	15.013	12.784	12.498	11.715	7.671
MB (OTOK) - MB	G1	15.400	15.000	12.000	6.200	6.300	

¹² Ocenjene kapacitete za avtoceste in hitre ceste so 66.000 vozil, za glavne ceste 30.000 vozil in za regionalne ceste 20.000 vozil na dan.

(KOROŠKI MOST)							
ŠENTILJ - PESNICA	AC	12.935	12.299	10.070	10.018	9.707	
SL. BISTRICA	R2	11.600	11.500	11.100	9.000	5.500	7.100
MP ŠENTILJ	AC	10.800	10.401	8.475	8.712	8.370	7.789
MB (PTUJSKA) - ROGOZA	AC	10.240	9.443				
PESNICA - RONDO POČEHOVA	R2	10.200	10.200				
ROGOZA - SLIVNICA	AC	9.500	8.900	10.118			
SELNICA - MB (OTOK)	G1	9.407	9.043	8.435	7.700	8.200	4.400
SL. BISTRICA - LOŽNICA	R2	7.200	7.100	6.500	2.500	2.000	4.000
ŠENTILJ - PESNICA	R2	6.759	6.674	6.557	6.300	6.200	12.590
SLIVNICA - FRAM	R2	6.500	6.200	6.200	6.106	3.000	5.020
MP ŠENTILJ - ŠENTILJ	R2	5.086	4.808	4.654	5.691	6.329	5.044

Vir: Podatki Direkcije Republike Slovenije za ceste.

Slika 2: Prometne obremenitve na območju Mariborske urbane regije (2005)



Vir: Podatki Direkcije Republike Slovenije za ceste.

Predvsem je očiten velik porast prometa na večini cest širšega območja Maribora v zadnjih 15-ih letih. Tako je bil npr. leta 1993 na odseku Pobrežje - Maribor (Tezno) PLDP 20.910, leta 2005 pa že 47.717. Podobna rast prometa je bila značilna tudi za številne druge cestne odseke; npr. odsek Pesnica - Maribor je imel leta 1993 PLDP 16.247, leta 2005 pa že 33.796, na odseku Slivnica - Fram pa je v istem obdobju PLDP porasel z 9398 na 30.827. Nižje vrednosti PLDP v prvi polovici devetdesetih let so sicer v precejšnji meri tudi posledica zmanjšanih prometnih tokov proti jugozahodu (politična nestabilnost in vojne na območju nekdanje Jugoslavije), vendar je trend rasti opazen tako rekoč za vsa obdobja (glej preglednico) na skoraj vseh odsekih, kar govori o splošnem porastu prometa tudi na tem območju.

Pomembna značilnost prometa na obravnavanem območju je tudi precejšen delež tovornjakov (v večini tranzitni promet), ki na najbolj prometnih cestnih odsekih večinoma predstavljajo od okrog 10 % do skoraj 30 % vseh vozil. Na odseku Mejni prehod Šentilj – Šentilj je tako njihov delež znašal kar 28,9 %, na najbolj prometnem cestnem odseku Pobrežje – Maribor (Tezno) pa 10,3 %. Omenjeni podatki pričajo o pomembni vlogi tovornega (zlasti tranzitnega) prometa.

Kar se tiče značilnosti prometa znotraj samega mestnega območja Maribora, se lahko opremo na rezultate raziskave (Plevnik, 1998) izvedene pred desetletjem na območju izbranih stanovanjskih sosesk v Mariboru. Pokazale so se povezave med prometnim povpraševanjem in oddaljenostjo stanovanjskih območij od mestnega središča, razvejenostjo omrežja javnega potniškega prometa ter razmestitvijo oskrbnih središč. Z večanjem razdalje stanovanjskih območij od mestnega središča se spreminjata obseg in način potovanj njihovih prebivalcev. Z oddaljevanjem od mestnega središča narašča predvsem dolžina potovanj, povezanih s potjo na delo in v šolo. Drugače je s potovanji, ki so povezana z oskrbo in obiski; slednja v veliki meri potekajo znotraj stanovanjskega območja. Z oddaljevanjem od mestnega središča zaradi večjih razdalj upada delež nemotoriziranih potovanj, ki jih nadomešča večji delež potovanj z osebnimi avtomobili. Rezultati raziskave kažejo tudi na vlogo dostopa stanovanjskih območij do javnega potniškega prometa. Kljub nizkemu deležu uporabe javnega potniškega prometa, se uporaba med stanovanjskimi območji razlikuje glede na njihovo različno opremljenost s postajališči. Glede na namen prevladujejo potovanja na delo, sledijo potovanja zaradi oskrbe in v šolo, zaostajajo pa potovanja v prostem času, na obiske itd. Primerjava namenov potovanj z njihovim načinom pokaže prevlado hoje v šolo, zaradi oskrbe, na obiske in v prostem času. Avtomobil je najpogostejše uporabljeno prometno sredstvo pri potovanjih na delo, poslovnih potovanjih in potovanjih k zdravniku. Kolo so anketirani prebivalci največkrat uporabili zaradi oskrbe in v prostem času, avtobus pa za potovanja na delo in v šolo. Uporabljeni vzorec sicer ne dovoljuje posploševanja rezultatov na celo mesto, podatki potrjujejo domneve, da je tudi Maribor doživel podoben prometni razvoj kot druga večja slovenska mesta (rast uporabe osebnih avtomobilov in upad deleža javnega potniškega prometa). Omenjeni procesi so vzrok mnogih težav na področju prometa na mestnem območju Maribora. Kljub temu, da je v zadnjem desetletju prišlo do sprememb na potovalnih navadah (zlasti povečanje vloge osebnega motoriziranega prometa), so stanje in vplivni dejavniki, na katere je opozorila omenjena raziskava, nedvomno v precejšnji meri še aktualni.

Prometna problematika – regionalni/lokalni nivo (vprašalniki)

Velika prometna obremenjenost hitrih, glavnih in regionalnih cest širšega območja Maribora sicer kaže na perečo prometno problematiko celotne regije, vendar pa intervjuji na najnižjem, občinskem nivoju kažejo, da pri dosedanjem prostorskem razvoju tega segmenta še ne zaznavajo kot ključnega in se ga sistemsko praktično v nobeni občini ne lotevajo. Identifikacija in vrednotenje problemov s področja urejanja prometa na nivoju posamezne občine je pokazala, da med navedenimi devetimi¹³ izstopajo predvsem trije

¹³ Problemi s področja urejanja prometa: preobremenitev cest, slabša dostopnost do regionalnega središča, onesnaženost ozračja, pomanjkanje parkirnih površin, neustrezno razvit javni promet, slabo razviti nemotorizirani prevozni načini, preveč tranzitnega prometa, slaba kakovost cest, zmanjšana varnost.

problemi, ki so se kot največji in akutni pokazali v kar 7 občinah in sicer: preveč tranzitnega prometa, splošna preobremenitev cest s prometom in slaba kakovost cest. Problematika tranzitnega prometa se navezuje na preobremenjenost cest in ju kot velik problem v prometu označujejo v občinah Šentilj, Ruše, Selnici ob Dravi, Hoče, Miklavž na Dravskem polju in Starše. Čez Hoče in Šentilj poteka mednarodni tranzitni promet, medtem ko gre pri ostalih občinah za zgostitve in problematiko povečanega dnevnega tranzitnega prometa (v smeri Maribor - Dravska dolina in Maribor – Ptuj). Nekoliko bolj izstopajoči problemi so še pomanjkanje parkirnih površin (zelo velik problem v občinah Ruše, Selnica ob Dravi, Miklavž na Dravskem polju), neustrezno razvit javni promet (zelo velik problem v občinah Maribor, Šentilj, Hoče-Slivnica), slabo razviti nemotorizirani prevozniki načini (kot zelo velik problem so to izpostavili v občinah Šentilj, Hoče in Miklavž) ter poslabšana varnost na cestah (velik problem v občinah Središče ob Dravi, Miklavž na Dravskem polju in Starše).

Zanimivo je, da v prav nobeni občini slabo dostopnost do regionalnega središča (Maribor) niso izpostavili kot velik problem.

Gledano po posameznih občinah pa se je pokazalo, da je prometna problematika prisotna v večini občin, bolj izstopajoča pa v občinah Miklavžu na Dravskem polju, Hoče-Slivnica, Šentilju, deloma tudi Selnici ob Dravi in Starše. V občini Maribor so vse navedene probleme označili kot srednje velik problem, kot velik problem so izpostavili le nefunkcionalni (počasnost, frekvenca) mestni in primestni sistem javnega prometa.

Promet oziroma urejanje prometne problematike pa je zanemarljivega pomena v občinah Kungota, Lovrenc na Pohorju in Rače-Fram, kjer razen izjemoma (npr. slaba kakovost lokalnih cest) niso izpostavili nobene pereče problematike v zvezi s prometom.

Vse navedene probleme povezane s prometom občine praviloma ne rešujejo oziroma jih rešujejo nesistemske in stihijske. Povečan promet in tranzitni promet nameravajo tako v občinah Ruše in Miklavž na Dravskem polju rešiti z novo obvoznico, v Staršah pričakujejo, da se bo problematika umirila z izgradnjo AC Fram – Draženci. Ostalih ukrepov ne izvajajo. Med ponujenimi ukrepi¹⁴ za učinkovitejše reševanje problemov povezanih s prometom so prav vse občine poudarile, da bi bilo potrebno izboljšati cestno infrastrukturo, večina je izpostavila še gradnjo kolesarskih poti in pešpoti ter dodatno ozaveščanje in izobraževanje javnosti.

Večji del odgovorov posameznih občin Mariborske urbane regije pa kaže, da pri načrtovanju in usmerjanju prometne strategije na lokalnem nivoju še ni prišlo do večjih preobratov; še vedno je prevladujoče razmišljanje o potrebah po izgradnji boljše in nove prometne infrastrukture in manj o drugih ukrepih, ki bi umirili naraščajoče probleme povezane s povečevanjem prometa. Večina je tudi izrazila mnenje, da je reševanje prometne problematike na plečih države in njenih strategij, hkrati pa prav nobena od občin ni nakazala možnosti skupnega (medobčinskega) reševanja posameznih problemov.

Da na območju Mariborske regije še ni prišlo do pomembnega premika v razmišljanju (in ukrepanju) o spremembi načina prevoza od osebnih avtomobilov k drugim oblikam transporta, predvsem javnemu potniškemu prometu, kažejo tudi ocene večine občin, da je javni promet na lokalnem/regionalnem nivoju srednje dobro urejen. Samo tri občine (Maribor, Šentilj in Ruše) so ga označile kot nefunkcionalnega.

¹⁴ Ukrepi za učinkovitejše reševanje problemov povezanih s prometom: izboljšati cestno infrastrukturo, izboljšati javni promet, povečati obseg parkirnih površin, omejevanje prevoza z osebnim avtomobilom, gradnja kolesarskih stez, pešpoti, omejevanje cestnega tovornega prometa, ozaveščanje in izobraževanje.

Med glavnimi pomanjkljivostmi obstoječega javnopotniškega sistema je večina občin navedla premajhno frekventnost obstoječih povezav (avtobusnih) ter premalo razvejano omrežje rednih linij, po drugi strani pa previsoke obstoječe cene. Če je javni promet razmeroma ustrezen v samem občinskem središču (linija poteka skozi občinski center), pa so navadno periferni deli občin zapostavljeni, večinoma so celo brez javnega prevoza in tako je prebivalstvo dejansko popolnoma odvisno od osebnega avtomobila. Omeniti velja tudi neprilagojene vozne rede obstoječih avtobusnih/železniških povezav, ki se glede na spremenjene zaposlitvene razmere spreminjajo, spremembam pa ne sledijo vozni redi javnega potniškega sistema.

Zaradi večje udobnosti, časovno ugodnejših povezav in razmeroma poceni goriva tako osebni avtomobil ostaja najboljša alternativa za prevoz na delo in opravljanje drugih storitev za pretežen del prebivalstva predvsem v širšem zaledju Maribora. Med obstoječim javnim potniškim prometom avtobusi predstavljajo ustrežnejši način prevoza predvsem na območju občine Maribor in v naseljih ob glavnih cestnih vpadnicah v regionalno središče, pretežno pa ga uporabljajo dijaki in upokoјenci, za dnevne migracije na delovno mesto pa bistveno manj.

Naraščanje predvsem okoljskih problemov povezanih s prometom je evropske urbane politike vzpodbudilo k povezovanju z okoljskimi politikami. Ena od možnih rešitev (ki se v številnih evropskih mestih že izvaja) je nov pristop k urejanju mestnega prometa. Prihaja do preobrata pri načrtovanju in usmerjanju mestne prometne strategije; od tradicionalnega razmišljanja o potrebah po izgradnji in povečevanju obsega infrastrukture (dolžine cest) je sedaj v ospredju premik od prevoza z osebnim avtomobilom k drugim oblikam transporta v mestih in obmestnih območjih. Ta razvoj v slovenskih mestnih območjih zaostaja, naš pristop je še vedno preveč »projektantski« in načrtovanje ne vključuje v zadostni meri t.i. mehkih ukrepov ter še vedno preveč temelji na razvoju infrastrukture. Prav to se je potrdilo na primeru analize prometa in usmerjanja ter izvajanja prometne politike na območju Mariborske urbane regije. Okoljski in drugi problemi povezani z neustrezno urejenim prometom na tem območju praviloma niso prepoznani kot zelo pereči, predvsem pa njihovo reševanje ni del integralne trajnostne strategije razvoja mesta in njegovega zaledja.

Javni potniški promet ni deležen prioritete obravnave in v okviru mobilnosti na območju mesta in njegovega zaledja nima prednostne vloge.

Takšno stanje na področju prometa pa je tesno povezano z obstoječim načrtovanjem rabe zemljišč, načinom širjenja mesta in poselitve na širšem območju regije, ki dejansko povečuje odvisnost od uporabe avtomobila. Ključnega pomena je neusklajeno urbanistično načrtovanje z načrtovanjem javnega prometa (ter pešpoti in kolesarskih poti). Nova stanovanjska, poslovna in komercialna območja rastejo stihijsko, nenačrtovano, med seboj so pogosto oddaljena in infrastrukturno slabo povezana, vse skupaj pa vodi samo v še večji porast prometa in zaostrovanja prometnih problemov predvsem na območjih suburbanizacije.

Literatura in viri

- Agenda Habitat (1997). Ljubljana: Urad RS za prostorsko planiranje, Ministrstvo za okolje in prostor.
- Banister et al. (2000) *European Transport Policy and Sustainable Mobility*. London: Sporn Press.
- Carigrajska deklaracija (1997). Ljubljana: Urad RS za prostorsko planiranje, Ministrstvo za okolje in prostor.
- CEMAT: European Conference of Ministers responsible for Regional Planning
- Černe, A., 2001. Analiza prostorskih razvojnih možnosti Slovenije. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje, 87 str.
- Černe, A., Kušar, S., 2003. Analiza stanja in trendov prostorskega razvoja Republike Slovenije. Ljubljana, Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo, 105 str.
- Couch, C., Leontidou, L. and Petschel-Held, G. (Eds.) (2007) *Urban Sprawl in Europe: Landscapes, Land-use change & Policy*, Oxford: Blackwell Publishing.
- Dimitrovska Andrews, K. et al. (1998), *Zasnova urbanizacije*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Dimitrovska Andrews, K. et al. (2002) *Koncept prostorskega razvoja Slovenije*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana;
- Dolgoročni plan SR Slovenije za obdobje 1986–2000*, Ministrstvo za okolje in prostor;
- Drozg, V. in ostali, 2001. Poselitvena območja ter usmeritve in merila za razvoj in urejanje naselij. Maribor, Pedagoška fakulteta, 102 str.
- Drozg, V., 2006. Regijsko mesto Maribor. RG: revija za geografijo, 1,1, str. 9-39.
- Drozg, Vladimir: Nakupovalna središča v Sloveniji, Geografski vestnik 73-1, Zveza geografskih društev Slovenije, 2001
- Drozg, Vladimir, Pak, Mirko: Einkaufszentren in Slowenien, Arbeitsmaterial ARL 282, Hannover, 2000
- Državni razvojni program R Slovenije 2007-2013*
- Državni razvojni program Republike Slovenije za obdobje 2007-2013. Drugi osnutek. Oktober 2006. Ljubljana, Služba Vlade za lokalno samoupravo in regionalno politiko, 134 str.
- ESPON 1.1.1. Potentials for Polycentric Development in Europe, Final Report (2005). (www.espon.eu).
- European Spatial Development Perspectives: Towards balanced and sustainable development of the territory of the EU (1999).
- European Sustainable Cities (1996).
- Faludi, A. (ur.) 2002. *European Spatial Planning*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge Massachusetts.
- Gosar A. (1995), *Regionalni in urbani sistemi Slovenije*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Gothenburška strategija EU za trajnostni razvoj (2001, 2005).
- Green Paper on the Urban Environment (1990).
- Growing Regions, Growing Europe, Fourth Report on Economic and Social Cohesion (2007) Luxembourg: Office for the Official Publications of the European Communities.
- Hall, P., Pfeiffer, U. (2000) *Urban future 21: a global agenda for twenty-first century cities*. London, E & FN Spon.
- Hamilton, FEI, Dimitrovska Andrews, K., Pichler-Milanović, N. (ur) *Transformation of Cities in Central and Eastern Europe: Towards Globalization*, Tokyo-New York-Paris: UNU Press, 2005.

Haughton, G. in Hunter, C. (1994) Sustainable Cities. Regional Policy and Development Series 7. London: Regional Studies Association.

Hille, J. (1997) The Concept of Environmental Space. Copenhagen: European Environmental Agency.

INTERREG III B CADSES RePUS (2007) Strategy for a Regional Polycentric Urban System in Central Eastern Europe Integrating Zone. Final report (www.repus.it).

Kohezijska politika EU in mesta: prispevek mest in drugih naselij k rasti in zaposlovanju v regijah (2006).

Kohezijska politika in mesta: prispevek mest in naselij k rasti in zaposlovanju v regijah. Sporočilo komisije svetu in Evropskemu parlamentu. 2006. Bruselj, Evropska komisija, 13 str.

Kos, Grabar, J., 1998. Razpoložljiva zemljišča za proizvodne dejavnosti v Podravski regiji. Urbani izziv, 9, 2, str. 71-74.

Kreitmayer, J. (ur.) (2001) »Istanbul +5« Slovensko nacionalno poročilo o izvajanju Agende Habitat, Ministrstvo za okolje in prostor.

Kupchella, C. in Hyland, M. (1993) Environmental Science. London: Prentice Hall.

Kušar, S., 2005. Ko se staro umika novemu: nekatere najnovejše prostorske in funkcijske spremembe v Domžalah kot posledica deindustrializacije. Geografski obzornik, 52, št. 2, str. 4-13.

Lampič, B. in Špes, M. (2007) Sustainable development of small towns. Ljubljana-Brno: Oddelek za geografijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani in Ústav Geoniky Akademie věd České republiky, Brno.

Leipzig Charter on Sustainable European Cities (Leipziška listina o trajnostnem razvoju evropskih mest), Agreed on the Occasion of the Informal Ministerial Meeting on Urban Development and Territorial Cohesion in Leipzig, May 2007.

Leipzig Charter on Sustainable European Cities. 2007. URL: http://www.eu2007.de/en/News/download_docs/Mai/0524-AN/075DokumentLeipzigCharta.pdf (07.06.2008).

Lizbonska strategija za rast in delovna mesta (2000, 2005).

Ljubljanska deklaracija o prostorski dimenziji vzdržnega razvoja (2003)

Lorber, L., 2006a. Functional changes in Tezno, the industrial zone in Maribor. RG: revija za geografijo, 1,2, str. 95-108.

Lorber, L., 2006b. Strukturne spremembe mariborskega gospodarstva po letu 1991. RG: revija za geografijo, 1,1, str. 63-80.

Malenšek, B., 2005. Lokacij dovolj, a so predrage. Obrtnik, št. 7/8. URL: <http://www.ozs.si/obrnik/prispevek.asp?IDpm=2148&ID=6196> (19.10.2007).

Mitlin, D., in Satterthwaite, D. (1996) Sustainable Development and Cities. V: Sustainability, Environment and Urbanization. London: Eartscan, pp. 23-63.

Nebel, B. in Wrighta, R. (1998) Environmental Science. New Jersey: Prentice Hall.

Ocena stanja in teženj v prostoru Republike Slovenije (2001), Ministrstvo za okolje in prostor. 2001.

OECD: OECD (1990): Environment Policies for Cities in the 1990s.

Okvir gospodarskih in socialnih reform za povečanje blaginje v R Sloveniji

Pak, Mirko : Funkcijska zgradba Ljubljane – Geografija Ljubljane, Oddelek za geografijo Filozofske fakultete v Ljubljani, 2002

Pak, Mirko : Specifični elementi v funkcijski zgradbi Ljubljane, Dela 22, Oddelek za geografijo Filozofske fakultete v Ljubljani, 2004

Pelc, S., 1996: Influence of Traffic on Regional Importance of Maribor. Srečanje geografov univerze v Bayreuthu, Pecu, Gradcu, Ljubljani in Mariboru, 1996. Maribor.

- Petrešin, V. (2000) Evropske transformacije med virtualnim in realnim, Urbani izziv, 11,1, Ljubljana.
- Pichler-Milanović, N. (2001) Priprava in analiza indikatorjev urbanega razvoja Ljubljane in Slovenije: analiza in vrednotenje sprememb urbanega razvoja Ljubljane in Slovenije (1995-2000) za potrebe izvajanja Agende Habitat II in priprave slovenskega nacionalnega poročila, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Pichler-Milanović, N. (2003) *Primerjalne in konkurenčne prednosti Ljubljane v procesu evropskih integracij*, (1-3. faza), Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Pichler-Milanović, N. (2004) Interurbane transformacije v srednji in vzhodni Evropi (Inter-urban transformations in Central and Eastern Europe) Urbani izziv, let. 15, št. 2, str. 5-16 (English pp.105-111).
- Pichler-Milanović, N. (2004a) "Slovenia" in *Potentials for Polycentric Development in Europe*, ESPON 1.1.1. project, Final Report (August 2004) (www.espon.eu).
- Pichler-Milanović, N. et al (2000) *Konkurenčnost slovenskih mest v omrežju (srednje)evropskih mest*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Pichler-Milanović, N., (2004b) Interurbane transformacije v srednji in vzhodni Evropi (Inter-urban transformations in Central and Eastern Europe) *Urbani izziv*, let. 15, št. 2, str. 5-16 (English pp.105-111).
- Pichler-Milanović, N., (2005b) »How can Central European cities in the Alps-Adriatic region improve their competitiveness through active cooperation and institutionalisation of the »EU regions«?. In: Giffinger, R. (Ed.) *Competition between Cities in Central Europe: Opportunities and Risks of Cooperation*, ROAD, Bratislava, 2005.
- Pichler-Milanović, N., Gutry-Korycka M., and Rink D. (2007) Sprawl in the Post-Socialist City. The Changing Economic and Institutional Context of Central and Eastern European Cities. In: Couch, C., Leontidou, L. and Petschel-Held, G. *Urban Sprawl in Europe: Landscapes, Land-use Change & Policy*, Oxford: Blackwell Publishing, pp. 102-135.
- Plevnik, A., 1998: Potovalne navade prebivalcev izbranih stanovanjskih območij Maribora. *Geografski vestnik* 70. Ljubljana. Str. 91 – 113.
- Plut, D. (2006) Mesta in sonaravni razvoj. Ljubljana: Razprave Filozofske fakultete.
- Plut, D. in ostali, 2002. Varstvo okolja in prostorski razvoj Slovenije. Slovenski prostor 2020. Ljubljana, Oddelek za geografijo FF, 52 str.
- Pogačnik, A. (2000) Urejanje prostora za tretje tisočletje. Ljubljana: Študentska založba.
- Pogačnik, A. in ostali, 2002. Nacionalne smernice za prostorski razvoj regij. Zaključno gradivo. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, 113 str.
- Pogačnik, A., Čerpes, I., Zavodnik Lamovšek, A., 1996. Prostorski lokacijski potenciali slovenskih mest. Ljubljana, FAGG, Katedra za prostorsko planiranje, 44 str.
- Politika urejanja prostora Republike Slovenije. 2001. Ministrstvo za okolje in prostor, 14 str.
- Pravilnik o vsebini, obliki in načinu priprave občinskega prostorskega načrta ter pogojih za določitev območij sanacij razpršene gradnje in območij za razvoj in širitev naselij. Uradni list RS, št. 99/07.
- Promet 2006, Podatki o štetju prometa na državnih cestah v Republiki Sloveniji, Ljubljana, 2007, Ministrstvo za promet, Direkcija RS za ceste.
- Prostorski red Slovenije. Uredba o prostorskem redu Slovenije. Uradni list Republike Slovenije, št 122/2004.
- Ravbar, M. (2007) Prostorski razvoj med sodelovanjem in tekmovalnostjo?, IB revija, no. 3-4, vol. 16, pp. 14-26.
- Ravbar, M. et al (1995) *Zasnova poselitve v Sloveniji*, Inštitut za geografijo, Ljubljana.

Ravbar, M. et al (2000) *Omrežje naselij in prostorski razvoj Slovenije*, Inštitut za geografijo, Ljubljana

Ravbar, M. et al (2001), *Zasnova poselitve in prostorski razvoj Slovenije*, Inštitut za geografijo, Ljubljana.

Ravbar, M. in ostali, 2001. Poselitev in prostorski razvoj Slovenije. Ljubljana, Inštitut za geografijo, 46 str.

Ravbar, M. Prostorski razvoj med sodelovanjem in tekmovalnostjo?, IB revija, no. 3-4, vol. 16, 2007)

Rebernik, Jakovčič: Razvoj trgovine in nakupovalna središča v Ljubljani, Dela 26, Oddelek za geografijo Filozofske fakultete v Ljubljani, 2006

Regionalni razvojni program za Podravsko razvojno regijo 2007-2013. Maj 2007. Maribor, Mariborska razvojna agencija, 206 str.

Rezultati raziskovanj 773 – Prodajne zmogljivosti v trgovini na drobno 2001, Statistični urad Republike Slovenije, 2002

Šašek Divjak, M. (1998) Kazalci urbanega razvoja po načelu trajnosti, Urbani izziv, 9, 2, Ljubljana.

Sitar, M. et al (2005) »*Pomen in vloga razvoja mest in drugih naselij za prostorski razvoj Slovenije*«, FG-UL.

Sitar, M. in ostali, 2002. Gospodarske cone in prostorski razvoj Slovenije. Maribor, Fakulteta za gradbeništvo, 83 str.

Skumavec, D. (2005) Pokrovnost v Sloveniji 1993-2001. Ljubljana: SURS, št. 815.

Stanovnik, P. et al (2000), *Gospodarstvo in dolgoročni prostorski razvoj Slovenije*, Inštitut za ekonomska raziskovanja, Ljubljana.

Stare Franz: Velika nakupovalna središča na obrobju Ljubljane proti majhnim trgovinam v središču mesta, Geografski vestnik 76-1, Zveza geografskih društev Slovenije, 2004

Strategija prostorskega razvoja Slovenije. 2004. Ljubljana, Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj, 75 str.

Strategija razvoja Slovenije. 2005. Ljubljana, Vlada Republike Slovenije, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, 54 str.

Sustainable Urban Development in the European Union: A Framework for Action« (1998).

Terensko delo UL FF. Vprašalnik »Prostorsko načrtovanje in doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja na lokalnem (občinskem) nivoju«, marec 2008.

Territorial Agenda of the EU: Towards a More Competitive and Sustainable Europe of Diverse Regions (Teritorialna agenda EU: za bolj konkurenčno in trajnostno Evropo raznolikih regij), Agreed on the Occasion of the Informal Ministerial Meeting on Urban Development and Territorial Cohesion in Leipzig, May 2007.

Towards a thematic strategy on the urban environment (1998).

Towards an urban agenda in the European Union (1997).

Trgovina na drobno v Mestni občini Ljubljana v letu 2002, MOL, Oddelek za urbanizem, 2003

United Nations Centre for Human Settlements (UNCHS – Habitat), An Urbanising World: Global Report on Human Settlements, Oxford: Oxford University Press (1996).

United Nations Centre for Human Settlements (UNCHS – Habitat), The State of the World's Cities (2001).

United Nations Centre for Human Settlements (UNCHS – Habitat): Agenda Habitat (1996).

United Nations: Agenda 21 – Programme for Action for Sustainable Development (1992).

URBS PANDENS (2005) Urban Sprawl: European Patterns, Environmental Degradation and Sustainable Development, Final Report (www.pik-potsdam.de/urbs).

Uršič, Matjaž: Veliko mesto malih nakupov – »to je moje mesto« - Sociološke podobe Ljubljane, Fakulteta za družbene vede, 2002

Usmerjanje razvoja trgovine na drobno v prostoru mestne občine Ljubljana, MOL, Oddelek za urbanizem, 2001

Vodilna načela za trajnostni prostorski razvoj evropske celine. 2000. Ljubljana, Ministrstvo za okolje in prostor, 38 str.

Zakon o graditvi objektov (ZGO, 2002)

Zakon o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt) (2007), Ministrstvo za okolje in prostor.

Zakon o urejanju prostora (ZuREP-1) (2002), Ministrstvo za okolje in prostor.

Zbirka »PROSTOR 2020« (2004), Ministrstvo za okolje in prostor RS.

Zupančič J. et al. (2000), *Družba in prostorski razvoj Slovenije*, Inštitut za geografijo, Ljubljana.

PRILOGA: ANALIZA VPRAŠALNIKA

KAZALO

1. UVOD IN PREDSTAVITEV VPRAŠALNIKA “PROSTORSKO NAČRTOVANJE IN DOSEGANJE CILJEV TRAJNOSTNEGA PROSTORSKEGA RAZVOJA NA LOKALNEM (OBČINSKEM) NIVOJU	93
2. ANALIZA VPRAŠALNIKA PO OBČINAH	98
2.1. OBČINA DUPEK.....	98
2.2. OBČINA HOČE-SLIVNICA.....	101
2.3. OBČINA KUNGOTA.....	104
2.4. OBČINA LOVRENC NA POHORJU	107
2.5. MESTNA OBČINA MARIBOR	109
2.6. OBČINA MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU	114
2.7. OBČINA PESNICA.....	117
2.8. OBČINA RUŠE	120
2.9. OBČINA ŠENTILJ	125
2.10. OBČINA SELNICA OB DRAVI	128
2.11. OBČINA STARŠE.....	131
3. ANALIZA VPRAŠALNIKA PO PODROČJIH.....	133
3.1. PROSTORSKO NAČRTOVANJE V OBČINI	133
3.2. PROSTORSKI RAZVOJ IN DOSEGANJE CILJEV TRAJNOSTNEGA PROSTORSKEGA RAZVOJA V OBČINI.....	135
3.3. STANOVANJSKA GRADNJA.....	137
3.4. TRGOVINA.....	140
3.5. OBMOČJA PROIZVODNIH DEJAVNOSTI	141
3.6. PROMET.....	143
5. VIRI IN LITERATURA	146

1. UVOD IN PREDSTAVITEV VPRAŠALNIKA “PROSTORSKO NAČRTOVANJE IN DOSEGANJE CILJEV TRAJNOSTNEGA PROSTORSKEGA RAZVOJA NA LOKALNEM (OBČINSKEM) NIVOJU

Kot nadaljevanje in poglobitev *Analize vzorčnega območja Mariborske urbane regije*, ki je bila predstavljena v 3. faznem poročilu, smo v 4. fazi raziskovalnega projekta na osnovi vprašalnika izdelali **strokovno analizo prostorskega načrtovanja in doseganja ciljev trajnostnega prostorskega razvoja na lokalnem (občinskem) nivoju**, katerega cilj je analiza in vrednotenje načel trajnostnega prostorskega razvoja mest in drugih naselij v občinah v širšem mestnem območju. V tem delu raziskave je posebna pozornost namenjena ocenjevanju trajnostnih sposobnosti mest in drugih naselij v širšem mestnem območju Maribora.

V ta namen je raziskovalna skupina na FF-UL pripravila vprašalnik, ki je bil namenjen strokovnim delavcem, zaposlenim na področju prostorskega načrtovanja v vseh dvanajstih občinah v proučevanjem območju. Vprašalnik je bil sprva poslan vodjem oddelkov za okolje in prostor oziroma prostorsko načrtovanje v občinah. Vprašalnik so kontaktne osebe na občinah že delno izpolnile, v drugem delu pa smo v neposrednem razgovoru (intervju) člani raziskovalne skupine iz Oddelka za geografijo vprašalnik še dopolnili. Terensko delo je potekalo med 25 - 28. marcem 2008, analiza vprašalnika pa aprila 2008.

Glavni namen vprašalnika je bil pridobitev informacij o praksi, izvajanju in poglavitnih problemih pri prostorskem načrtovanju in doseganju ciljev trajnostnega prostorskega razvoja na lokalnem (občinskem) nivoju. Vprašalnik je razdeljen na več vsebinskih sklopov: prostorsko načrtovanje v občini, prostorski razvoj in doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja v občini ter analiza prostorskega razvoja po izbranih področjih: stanovanjska gradnja, trgovina, območja proizvodnih dejavnosti in promet.

Obravnavano območje se nahaja v severovzhodnem delu Slovenije, ob meji z Republiko Avstrijo. V pokrajinskem pogledu območje tvori ravnina Dravskega polja, gričevnate Slovenske gorice in gorski masiv Pohorje. Sredi preteklega stoletja je bilo območje še močno agrarno, mesto Maribor pa je bilo že takrat regionalno središče s številnimi neagrarnimi dejavnostmi. Pospešena industrializacija se je pričela po letu 1950. Mesto Maribor je v tem obdobju postalo še izrazitejše gospodarsko središče regije, leta 1980 je bilo sedmo najpomembnejše gospodarsko središče v Jugoslaviji. Ob konceptu policentričnega razvoja so gospodarsko rasla še druga središča v regiji – Ptuj, Lenart, Slovenska Bistrica. Kmetijstvo je ostala pomembna gospodarska panoga, poleg tega še strojna, kemična in elektrotehnična industrija ter turizem. S spremembo gospodarskega sistema leta 1990, je mariborsko gospodarstvo zašlo v težave, iz katerih še danes ni povsem izšlo. Mesto lahko označimo kot staro industrijsko središče, kjer se le počasi oblikuje sodobna, post industrijska gospodarska struktura. Sedanja razvojna moč mesta pa v veliki meri temelji na v preteklem obdobju pridobljenih dejavnostih regijskega pomena (dejavnosti terciarnega in kvartarnega sektorja).

Okolica mesta je še danes v slovenskem merilu nadpovprečno agrarna, čeprav se tudi gospodarska in socialna sestava podeželja hitro terciarizira.

Mariborska urbana regija, kakršno obravnavamo v okviru CRP projekta, obsega območje treh upravnih enot: Maribor, Pesnica in Ruše. Hierarhično višja upravna enota je statistična regija Podravje (NUTS 3), nižje administrativne enote so občine (NUTS 5): Maribor, Ruše, Lovrenc na Pohorju, Selnica, Pesnica, Kungota, Šentilj v Slovenskih goricah, Miklavž na Dravskem polju, Hoče-Slivnica, Rače-Fram, Starše in Duplek.

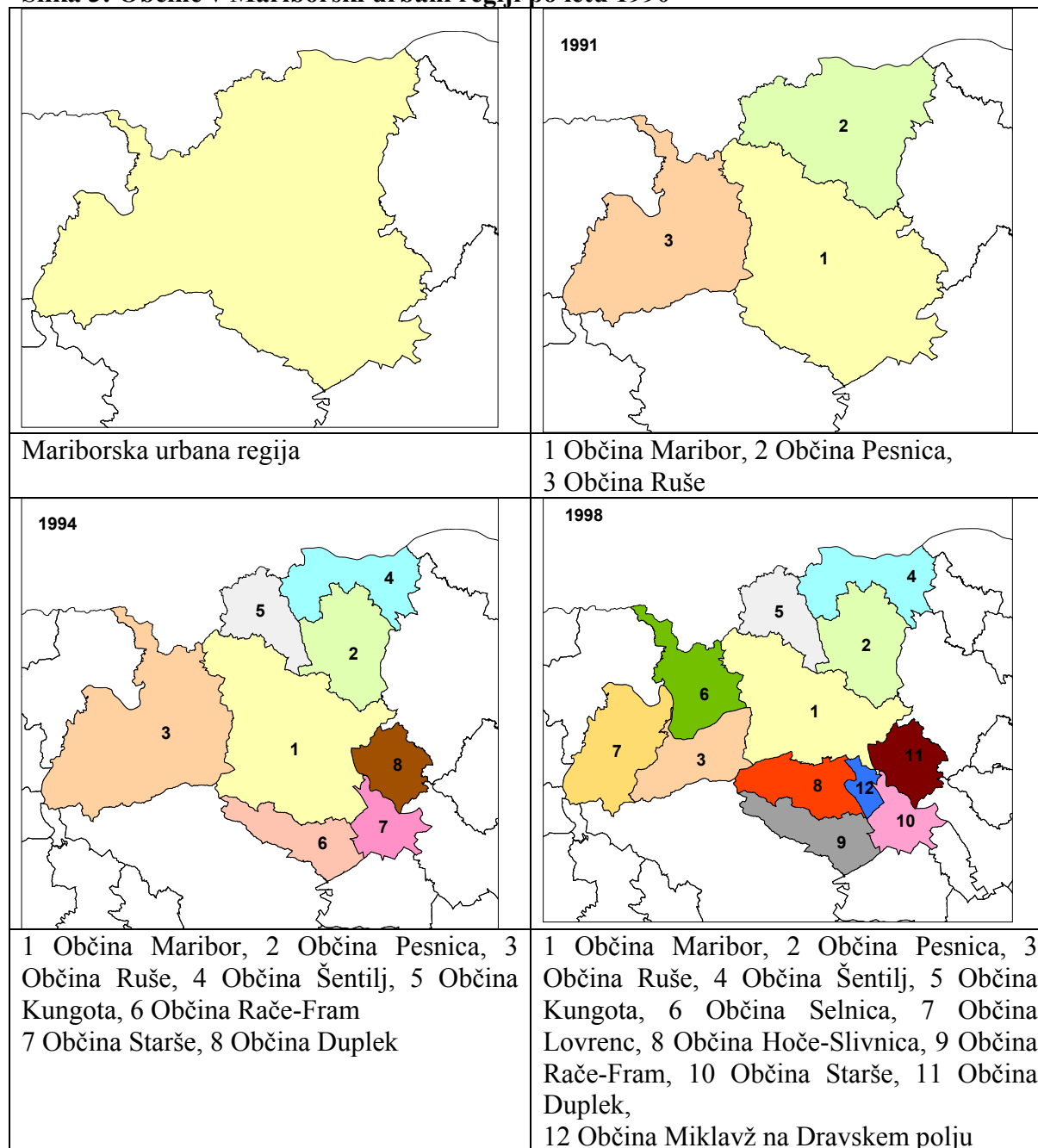
Preglednica 2: Občine v širšem mestnem območju Maribora

	Leto ustanovitve občine	Površina (km²)	Gostota poselitve (preb/km²)	Prebivalstvo (2006)	Prebivalstvo (2002)	Število naselij v občini
MARIBOR	1998	147	752	110580	110668	MB+32
KUNGOTA	1994	49	96	4683	4317	19
PESNICA	1994	76	99	7547	7244	30
ŠENTILJ	1994	65	131	8494	8074	22
SELNICA OB DRAVI	1998	64	71	4566	4587	14
RUŠE	1998	61	122	7415	7351	6
LOVRENC NA POHORJU	1998	84	38	3163	3145	7
HOČE- SLIVNICA	1998	54	193	10426	9629	13
RAČE-FRAM	1994	51	125	6387	5859	13
MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU	1998	12	517	6198	5915	4
DUPLEK	1994	39	161	6298	5938	10
STARŠE	1994	34	120	4080	3955	8

Vir: SURS: Popis 2002, Statistični letopis RS (2007).

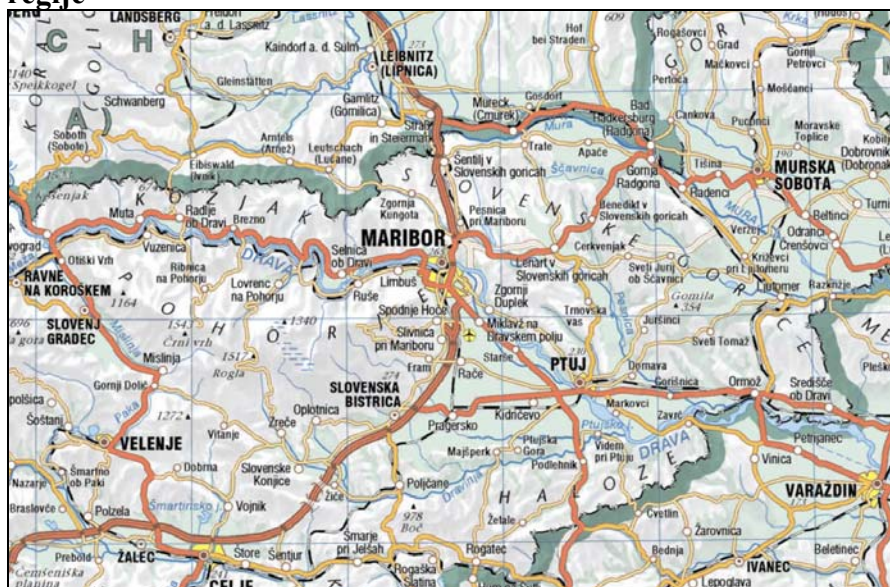
V 1980-ih letih prejšnjega stoletja se je takratna velika občina (komuna) Maribor razdelila na šest manjših občin in leta 1989 združila v občine: Pesnica, Ruše in Maribor. Do leta 1994 so bile občine Maribor, Pesnica in Ruše ena od 62 občin (komun) v Sloveniji. Leta 1994 se je v Sloveniji izvršila prva reforma lokalne samouprave, katere namen je bil (pre)velike občine razdeliti na manjše in s tem približati upravne zadeve prebivalcem. Leta 1998 se je ustanavljanje novih občin nadaljevalo. Občina Pesnica se je razdelila na občine Šentilj, Kungota in Pesnica. Občina Ruše se je razdelila na občine Lovrenc, Selnica in Ruše. Občina Maribor se je razdelila na občine Hoče-Slivnica, Rače-Fram, Starše, Miklavž na Dravskem polju, Duplek in Maribor. Nekdaj ena občina Maribor se je v 20 letih razdelila na 12 občin.

Slika 3: Občine v Mariborski urbani regiji po letu 1990



Maribor je središče Podravske NUTS 3 (statistične) regije, drugo največje mesto v Sloveniji, in ima v urbanem sistemu položaj središča mednarodnega pomena. Gravitacijsko območje najvišjih funkcij obsega celotno severovzhodno Slovenijo, oziroma območje štirih statističnih regij (Pomurska, Podravska, Koroška in Savinjska). V bližnji okolici Maribora je več subregionalnih središč, in sicer: Ptuj, Lenart, Slovenska Bistrica in Radlje ob Dravi. Ta mesta so središča občin, kar pomeni, da je na njihovem gravitacijskem območju več lokalnih središč, ki delno gravitirajo k Mariboru. Sosednji naselji s podobnim nivojem in številom funkcij sta Celje, oddaljeno 45 km in Murska Sobota, oddaljena 50 km. Omeniti je potrebno še dve regionalni središči, in sicer avstrijski Gradec, oddaljen 60 km, in Zagreb, oddaljen 110 km. V Evropi brez meja se bo urbani sistem v obmejnih območjih prav gotovo modificiral, kar lahko pričakujemo tudi na obravnavanem območju.

Slika 4: Prometni položaj in prometna infrastruktura na območju Mariborske urbane regije



Maribor leži v križišču 5. in 10. prometnega koridorja, ki povezujeta Srednjo Evropo z državami na Balkanskem polotoku ter mediteranski prostor z Vzhodno Evropo. Poleg tega je pomembno križišče regionalnih prometnic iz vzhodne proti osrednji in iz vzhodne proti zahodni Sloveniji. Izohrona 30 minutne dostopnosti pokriva celotno območje NUTS 4, z izjemo skoraj neposeljenih delov bližnjega hribovja (Pohorje). Mesto leži ob avtocestnem vozlišču, od koder vodijo avtocestne povezave proti Ljubljani (125 km), Gradcu (64 km), Murski Soboti (avtocesta bo odprta za promet leta 2008; 54 km) in Zagrebu (avtocesta do leta 2013; 105 km). Skozi Maribor poteka elektrificirana železniška proga Gradec (Avstrija) – Celje – Ljubljana, Zagreb ter regionalna proga proti Dravogradu. V bližnjem železniškem križišču Pragersko obstaja navezava na železnico proti Murski Soboti in Madžarski. V Hotinji vasi, 5 km od Maribora, je mednarodno letališče, povezano z več evropskimi letališči. V 40 kilometrov oddaljenem Gradcu je drugo mednarodno letališče z letalskimi zvezami z večino evropskih držav.

Izvedba anketiranja strokovnih delavcev na področju prostorskega načrtovanja v občinah se je izkazala za zelo uspešno in koristno za raziskovalni projekt, saj smo na osnovi zbranih informacij **poglobili in dopolnili analizo prostorskega razvoja in prostorskega načrtovanja** na lokalnem (občinskem) nivoju. Zbrane informacije so zelo dragocene za poznavanje realnih in vsakodnevni problemov na področju prostorskega razvoja in prakse izvajanja prostorskega načrtovanja v občinah. V nadaljevanju so bili rezultati, pridobljeni z vprašalnikom, analizirani na dveh nivojih: po posameznih občinah in po posameznih področjih. Analiza vprašalnika je prikazana v nadaljevanju poročila.

Končna analiza vprašalnika na primeru Mariborske urbane regije je pokazala na določene pereče probleme pri prostorskem načrtovanju na nivoju občin. Še zlasti izstopa ugotovitev, da je praksa prostorskega načrtovanja in posledičen prostorski razvoj v občinah pogosto v nasprotju s cilji in usmeritvami evropskih in nacionalnih strateških dokumentov. To je posledica več dejavnikov: pritiski lokalnega prebivalstva, zasebnega kapitala in investitorjev, pomanjkanje strokovnih kadrov, prevlada lokalnih in zasebnih interesov pri ključnih odločitvah o prostorskem razvoju, zelo slabo sodelovanje med občinami oziroma izostanek pokrajinskega nivoja prostorskega načrtovanja, nejasna zakonodaja oziroma

pogosto spreminjanje zakonov in podzakonskih aktov, neupoštevanje oziroma zelo različna interpretacija veljavnih prostorskih aktov in podobno. Zaskrbljujoča je tudi ugotovitev, da v občinah določenih procesov v prostorskem razvoju ne zaznavajo kot (ne)trajnostnih, čeprav močno odstopajo od strateških usmeritev na nacionalni ravni. V občinah zato pogosto tudi ne vidijo potrebe za izvajanje posebnih ukrepov za doseganje trajnostnega prostorskega razvoja. Čeprav je bilo anketira je izvedeno samo v enem (vzorčnem) območju pa lahko ključne ugotovitve vsaj pogojno posplošimo na celotno Slovenijo. Mariborska urbana regija je namreč z vidika značilnosti poselitve in prostorskega razvoja zelo heterogeno območje. Vključuje med seboj zelo različna območja (drugo največje mesto v Sloveniji z obsežnimi degradiranimi urbani območji, območja intenzivne suburbanizacije, demografsko stabilna redkeje poseljena podeželska območja in območja depopulacije), ki lahko služijo kot »vzorčna« območja za celotno Slovenijo.

2. ANALIZA VPRAŠALNIKA PO OBČINAH

2.1. OBČINA DUPLEK

Občina Duplek je bila ustanovljena leta 1994, leži na severozahodnem obrobju Slovenskih goric in obsega 10 naselij in sicer: Ciglence, Dvorjane, Jablance, Sp. Korena, Sp. Duplek, Vurberk, Zg. Korena, Zg. Duplek, Zimica in Žikarce. Pretežno hribovito gričevnato območje z majhnim delom ravninskega predela ob Dravi zajema površino 3920 ha. Občina meji na Mestno občino Maribor, Mestno občino Ptuj, Občino Lenart in Občino Destnik, od Občine Starše pa jo loči reka Drava.

Občina je še vedno razmeroma kmetijsko usmerjena, na njenem območju ni industrijskih obratov pa tudi ne večjih obrtnih obratov. Po statističnih podatkih je največ aktivnega prebivalstva zaposlenega v naselju bivališča (59 %), le dobra četrtina aktivnega prebivalstva odhaja na delo v sosednje kraje, Maribor, Ptuj, Lenart ali čez mejo v Avstrijo.

Gre za razmeroma gosto poseljeno občino (dobrih 160 preb/km²), ob zadnjem popisu prebivalstva v letu 2002 je štela 5.938 prebivalcev, v zadnjih letih pa se število prebivalstva povečuje in v letu 2007 šteje že 6365. Največje je naselje Zg. Duplek (1532 prebivalcev), sledi Sp. Duplek (1177 prebivalcev) in naselje Dvorjane (651 prebivalcev). Prebivalstvo je skoncentrirano predvsem v jugovzhodnem ravninskem delu občine, kjer poteka tudi najpomembnejša občinska prometnica – cesta Maribor - Ptuj.

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Veljavni strateški ***prostorski akti*** v občini; Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor za obdobje 1986-2000 in družbenega plana mesta Maribor za obdobje 1986-1990 za območje občine Duplek v letu 2004 in Odlok o prostorsko ureditvenih pogojih (PUP) za podeželje v občini Maribor (1993).

Poglavitni problemi pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja so po mnenju občine pritiski investorjev po spremembi namembnosti zemljišč in pobude občanov za spremembo namembnosti zemljišč, sledijo pa neusklajena namenska raba s potrebami in interesi investorjev, pomanjkanje zazidljivih zemljišč in pomanjkanje komunalno opremljenih zazidljivih zemljišč. Oddanih je bilo preko 300 individualnih vlog za spremembo namembnosti (posamezna vloga je vključevala spremembo namembnosti na večjem številu parcel); največji pritisk je na zaledje Sp. in Zg. Dupleka – območje Slovenskih goric – želje po razpršeni gradnji, vendar ne le za individualne gradnje, ampak tudi za t.im. dvojčke ali več družinske hiše (zunanjí investorji).

Novi strateški prostorski akti so OPN - začetek postopka (izdelava ZUM) s sklepom, sprejetim 4. 2. 2008 na podlagi ZPNačrt (2007) in že izdelani OPPN za: turistični rekreacijski center (javna razgrnitev), obrtna cona (javna razgrnitev), center II, dom upokojencev (javna razgrnitev), center I, Spodnji Duplek (javna razgrnitev) ter OPPN v izdelavi za center Sp. Duplek in center Zg. Duplek in za območje gramoznic.

Poglavitni ***problemi pri izdelavi novih prostorskih aktov*** so pomanjkanje ustreznih strokovnih kadrov, pomanjkanje finančnih sredstev in neprimerna in nejasna zakonodaja. Sprejetje novega Zakona o prostorskem načrtovanju jim je povzročilo težave in so zato trenutno komaj v fazi priprave izdelave novega OPN. Z delom upravne enote na področju izdajanja gradbenih dovoljenj so zadovoljni.

V okviru **notranjega razvoja naselij** je v načrtu predvideno zgoščevanje, načrtovana širitev naselij Zg. Duplek, Sp. Duplek, Dvorjane. V Sp. Dupleku se oblikuje novo območje centralnih dejavnosti okrog zdravstvenega doma.

Prenove kulturne in druge stavbne dediščine v naseljih predvidevajo, trenutno je osrednja pozornost namenjena Gradu Vurberk, ki je v postopku denacionalizacije, obnova je predvidena potem, ko bo v upravljanju občine. Za degradirana območja (širše območje gramoznice) je v pripravi OPPN za turistično-rekreacijski center.

Na **območjih razpršene gradnje** številne pobude za individualne gradnje, nekaj pa je tudi pobud za investicijsko (tržno) stanovanjsko gradnjo (okrog 10 enot). Sanacije območij razpršene gradnje ne predvidevajo, saj tega problema nimajo.

Od leta 2005 opazen je **porast stanovanjske gradnje** - ob cesti (Ptuj – Maribor skozi Duplek) zgrajen je 1 blok, drugi je v izgradnji (zasebni investitor, ki ima v načrtu še nadaljevanje gradnje). Prisoten je interes dnevnih migrantov s ptujske strani. Oblikovanje novega območja centralnih dejavnosti nastaja okrog zdravstvenega doma, predviden je še dom starostnikov ter dodatna stanovanjska gradnja.

V pripravi je odlok o ureditvi obrtne cone. Predvidene so mirne dejavnosti, namenjena naj bi bila predvsem domačim obrtnikom. OPPN bo izdelan do leta 2009, sledil bo odkup zemljišč in komunalno opremljanje. Predvidena je etapna izgradnja. Z vidika zelenih površin je velik občinski projekt usmerjen v novo turistično-rekreacijsko območje na območju gramoznic. V okviru prometa in območij prometnih površin pa je predvidena nova avtobusna postaja (na območju novozgrajenih blokov). Problem so ceste v zaledju (premajhna nosilnost, ozke ceste za dostav). Zemljišča v občini so dobro komunalno opremljena.

Stanovanjska oskrba:

Glavni problem v občini z vidika **stanovanj** in **stanovanjske gradnje** predstavlja povpraševanje priseljencev iz drugih občin (npr. Maribora) za stanovanjsko gradnjo, kar dviguje ceno zazidljivih zemljišč v občini ter dejstvo, da občina nima dovolj sredstev za prenovu stanovanjskega sklada in stavbne dediščine. Izpostaviti velja problem malega števila neprofitnih (javnih najemniških) stanovanj v občini, saj ni finančnih sredstev za dolgoročno investiranje v neprofitna stanovanja, visoka cena komunalno opremljenega zemljišča za stanovanjsko gradnjo v strnjenih naseljih, v območjih razpršene poselitve so visoki stroški gradnje in vzdrževanja komunalne infrastrukture, občina namenja zazidljiva zemljišča rabam ali dejavnostim, ki so donosnejše (nakupovalna središča, gospodarske in proizvodne cone, itn.), stanovanjska gradnja ter širitev poselitvenih površin je najintenzivnejša v majhnih podeželskih naseljih kar močno povečuje intenzivnost in dolžino dnevnih migracij.

Najbolj pereč problem je velika pobuda za individualno gradnjo. Za vse probleme povezane s stanovanji pa bi bila potrebna vzpostavitev različnih nepremičninskih davkov v občini (kmetijsko zemljišče, nezazidano stavbno zemljišče, zazidano stavbno zemljišče, stanovanjske površine, itn.) v skladu z občinskim načrtom namembnosti površin, vzpostavitev (zakonska in finančna) sistema financiranja neprofitnih stanovanj na ravni regije, predkupna pravica občin za nakup zazidljivega zemljišča za potrebe neprofitne stanovanjske gradnje, jasne pristojnosti med »državo-regijo-občino« na področju načrtovanja in urejanja zemljišč za potrebe (neprofitne) stanovanjske gradnje, vzpostavljanje zalog razpoložljivih in potrebnih zazidljivih zemljišč za potrebe stanovanjske oskrbe na ravni občine in regije, krajši rok za izdajo gradbenega dovoljenja, vzpostavitev medobčinskega (regionalnega) nadzornega organa za spremljanje izvedbe

prostorskega načrta v občinah in mednarodna javna naročila za izgradnjo neprofitnih in cenovno ugodnih lastnih stanovanj.

Poslovne dejavnosti:

Glavni problem na področju razvoja **trgovine** v občini je trenutno pomanjkanje trgovine. Bodoča lokacija za trgovino (s tehničnim materialom) bo na območju predvidene poslovne cone, v Zg. Dupleku pa je že predvidena lokacija za trgovino - supermarket.

Ukrepi na področju razvoja trgovine vključujejo omejevanje razvoja novih nakupovalnih središč in večjih prodajaln ter celovito prenovo in urejanje središča naselja. Nova območja za trgovino bodo v naselju Zg. Duplek, kjer že potekajo dogovori z investitorji.

Problemi povezani z načrtovanjem, uresničevanjem in širitvijo **proizvodnih območij** so: neustrezna infrastruktura in prometna dostopnost, pomanjkanje finančnih virov, pomanjkanje ustrezno usposobljenih kadrov, premajhna (finančna, organizacijska) podpora države in nedorečenost nadrejenih prostorskih aktov.

Probleme rešujejo sproti z občani in ustreznimi institucijami. OPPN za predvideno poslovno cono je pripravljen za javno razgrnitev. Ukrepi, ki bi bili učinkoviti za reševanje opisanih problemov povezanih z načrtovanjem, uresničevanjem in širitvijo proizvodnih območij je smotrno povečevanje poselitvenih območij ter nameščanje ob prometnih vozliščih.

Promet:

Glavni problemi s področja **urejanja prometa** v občini so preobremenitev cest, onesnaženost ozračja zaradi prometa, pomanjkanje parkirnih površin, preveč tranzitnega prometa in preslaba kakovost cest; številne ceste niso ustrezno zgrajene za tovorni promet.

Najbolj pereč prometni problem v občini je povečan tranzit po glavni cesti Ptuj – Maribor (dnevna delovna migracija), sledi nerešena lastninska struktura na območjih cest v zaledju (problem bi morala rešiti država), javni promet, ki poteka samo v okviru medkrajevnega prometa; v zaledju je problem večjih transportnih prevoznih sredstev (pobiranje smeti idr.), omejitev za ta vozila je pa slaba oz. je ni; pomanjkanje sredstev za posodobitev cestnega omrežja in reševanje lastniške strukture parcel, preko katerih potekajo ceste. Opisanih problemov pa občina ne rešuje.

Potrebno bi bilo izboljšati cestno infrastrukturo, izboljšati javni promet, povečati obseg parkirnih površin, zgraditi kolesarske steze, pešpoti, omejevati cestni tovorni promet, ozaveščati in izobraževati javnost. Javni potniški promet na območju Mariborske regije je srednje urejen, njegove glavne pomanjkljivosti pa so previsoke cene, premalo razvejano omrežje rednih linij in neustrezen vozni red. Uspešna oblika javnega prometa je avtobusni promet.

2.2. OBČINA HOČE-SLIVNICA

Občina Hoče-Slivnica je bila ustanovljena leta 1998. Nahaja se na stiku Pohorja in Dravskega polja južno od mesta Maribor. Meji na Mestno občino Maribor ter občine Slovenska Bistrica, Ruše, Rače-Fram, Starše in Miklavž na Dravskem polju. Občina meri 54 km². V 13 naseljih je sredi leta 2007 prebivalo 10.613 prebivalcev (196 preb./km²). Večina jih živi v velikih gručastih naseljih na Dravskem polju ali na stiku Dravskega polja s Pohorjem. Na Pohorju prevladuje razpršena poselitev, pomembna so tudi naselja počitniških hiš. Občina ima zelo ugoden položaj, saj jo prečkajo prometnice V. in X. evropskega koridorja, v občini pa je tudi mednarodno letališče. V zadnjem času se razvijajo trgovske in predelovalne dejavnosti, pomembno je tudi gradbeništvo. Veliko prebivalcev občine hodi na delo v bližnji Maribor.

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Veljavni ***strateški prostorski akti*** v občini Hoče-Slivnica so *Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor za obdobje 1986-2000 in družbenega plana mesta Maribor za obdobje 1986-1990 za območje občine Hoče-Slivnica* (5.7.2004). Poglavitni problemi pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v občini Hoče-Slivnica so pritiski investitorjev in pobude občanov za spremembo namembnosti zemljišč. Prostorski akti niso predvideli določenih procesov v prostorskem razvoju v občini. V letu 2008 je sprejet Sklep o začetku priprave novega OPN (20.03.2008) na podlagi ZPNačrt (2007). Strokovne podlage dela ZUM iz Maribora. Poglavitni problemi pri izdelavi novih prostorskih aktov v občini Hoče-Slivnica je pomanjkanje strokovnih kadrov. Sprejetje novega Zakona o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt, 2007) ni povzročilo dodatnih problemov pri izdelavi občinskih prostorskih aktov. V občini Hoče-Slivnica so delno zadovoljni z delom UE Maribor na področju izdajanja gradbenih dovoljenj, ki niso vedno skladna s cilji prostorskega razvoja in občinskimi prostorski akti. Po mnenju občine manjkajo podrobna navodila s strani MOP.

Pri ***notranjem razvoju naselij*** je najbolj intenzivna gradnja in urejanje vodovoda, kanalizacije, pločnika za pešce, zgoščevanje poselitve v občinskem središču Hoče in drugih strnjenih naseljih. ***Prenova kulturne in druge stavbne dediščine*** je usmerjana v priprave za prenovu Gradu Hompoš (nekdanji psihiatrični oddelek mariborske bolnišnice se bo prenovil v novo Agro-živilsko fakulteto UM) in Slivniškega gradu, prenovu sakralnih objektov in nekaterih stanovanjskih objektov. ***Stanovanjsko gradnjo*** zaznamuje povpraševanje po novih stanovanjih (gradnja, nakup). Cena stavbnega zemljišča je 200-250EUR/m² za stanovanjsko gradnjo. V procesu ***širitve in gradnje zunaj območij naselij*** obstaja povpraševanje po stanovanjih in stavbnih zemljišč za poslovne namene (okrog 150 EUR/m²). Območja razpršene poselitve so na Pohorju. ***Sanacija razpršene poselitve*** se pripravlja po OPPN v naselju Rogoza za nova poselitvena območja znotraj naselja (zgoščevanje). ***Prenova degradiranih območij*** (onesnaženi Hotniški ribniki) ni še načrtno urejena. Opremljanje občinskega središča Hoče s centralnimi dejavnosti poteka že vrsto let (banka, pošta, šola, zdravstvena ambulanta, knjižnica, društva, trgovske). ***Območja proizvodnih dejavnosti*** obsega dve gramoznici (prečka ih avtocesta) ki so v lasti lokalnega gradbenega podjetja Konstruktor, nova poslovna cona (cca 3ha), novi trgovski objekt Hofer, Merkator, obstaja tudi ideja o novi logistični coni na poti do letališča v Slivnici. Urejena ***zelena površina*** je park na gradu Hompoš, ter na Pohorju v okviru območja Natura 2000. Narejena je ***kanalizacija*** do CČN v Dogošah (za Maribor in okolico) za katero so dobili še EU sredstva. Občina Hoče-Slivnica je »***infrastrukturna***« *občina (avtocesta,*

železnica, letališče). Občina iz proračuna asfaltira ceste na podeželju in ureja pločnike v občinskem središču.

Stanovanjska oskrba:

Največji problem s področja stanovanjske oskrbe na območju občine Hoče-Slivnica je visoka cena hiš in stanovanj za nakup v občinskem središču ter visoki stroški gradnje in vzdrževanja komunalne infrastrukture v območjih razpršene poselitve na Pohorju. Občina nima dovolj sredstev za prenovu stanovanjskega sklada in stavbne dediščine. Najbolj pereč problem je slaba komunalna opremljenost naselij, predvsem kanalizacijskega omrežja in neasfaltirane ceste predvsem na območju Pohorja (približno 40 % cest je neasfaltiranih). Na Pohorju so številni vikendi spremenjeni v stalna bivališča. V občini imajo nekaj neprofitnih stanovanj in s tem probleme z nekaterimi najemniki (Romi). V občini Hoče-Slivnica rešujejo omenjene probleme s pomočjo občinskega proračuna in pridobitvi finančnih sredstev iz EU skladov za komunalno opremljanje. V občini so mnenja, da bi **reševanje** teh problemov bilo učinkovitejše v primeru izvajanja naslednjih ukrepov:

- uvedba transparentne »prirastkarine« (razlika v tržni vrednosti nepremične pri spremembi namembnosti ali lastništva) v občini;
- uvedba instrumenta komunalnih in hipotekarnih obveznic za potrebe komunalnega opremljanja zemljišč za potrebe stanovanjske gradnje;
- zagotavljanje finančnih sredstev za vzpostavitev sklada zazidljivih zemljišč za potrebe (več)stanovanjske gradnje na ravni regije;
- vzpostavitev t.i. »posredniščne institucije«, ki bi lahko v imenu občin v regiji konkurirale za dolgoročne bančne kredite za naložbe v komunalno opremljena zemljišča in (neprofitna) stanovanja;
- jasne pristojnosti med »državo-regijo-občino« na področju načrtovanja in urejanja zemljišč za potrebe (neprofitne) stanovanjske gradnje;
- vzpostavljjanje zalog razpoložljivih in potrebnih zazidljivih zemljišč za potrebe stanovanjske oskrbe na ravni občine in regije;
- krajši rok za izdajo gradbenega dovoljenja (največ 6 mesecev).

Poslovne dejavnosti:

V občini je pred kratkim na robu občinskega središča Hoče nastal Hoferjev hipermarket. Razvoj **trgovskih dejavnosti** zaostaja za potrebami. Zanimanje za gradnjo novih trgovskih površin je sicer veliko, vendar za nove investicije primanjkuje primernih zazidljivih površin. Kot glavne ukrepe na področju razvoja trgovine v občini poudarjajo zaščito trgovin v občinskem središču, izboljšanje dostopa do središča, ki bi ga bilo potrebno prenoviti in omogočiti lažjo uporabo nemotoriziranih oblik transporta. Največji problemi povezani s prostorskim razvojem **proizvodnih območij** so povezani z zelo velikim pritiskom investorjev ob hkratnem pomanjkanju ustreznih lokacij. Problem je tudi neustrezna infrastruktura in prometna dostopnost ter dolgotrajnost priprave prostorskih aktov. Probleme bodo poskusili odpraviti z izdelavo novega občinskega prostorskega načrta, s katerim bodo na novo opredelili lokacijo in prostorski obseg območij za proizvodne dejavnosti. Obstoječa območja proizvodnih dejavnosti se transformirajo v stanovanjska območja ali pa prihaja do mešanja različnih rab prostora.

Promet::

Občina Hoče-Slivnica se srečuje s številnimi težavami povezanimi s preobremenjenostjo cest, pri čemer **izstopa tranzitni promet**, slabo razvit javni promet in slabo razviti nemotorizirani prevozniki načini (pomanjkanje pločnikov, ni kolesarskih stez). Zlasti na

območju Pohorja so veliki problemi z nekakovostnim lokalnim cestnim omrežjem, ki kljub vsakoletni postavki v občinskem proračunu v veliki meri še ni modernizirano. Zato bi bilo potrebno izboljšati vso cestno infrastrukturo ter poudariti nemotorizirane oblike prevoza. Javni potniški promet srednje ustreza potrebam. Glavni problemi so premajhna razvejenost linij, premajhna frekvenca in neustrezen vozni red. Najuspešnejši je avtobusni promet, saj je železniška postaja odmaknjena od glavne naselitvene osi v občini.

2.3. OBČINA KUNGOTA

Občina Kungota je nastala ob reformi lokalne samouprave leta 1994. Občina se nahaja v zahodnem delu Slovenskih goric. Razprostira se severno od Mestne občine Maribor, na vzhodu meji na občini Šentilj in Pesnica, na severu pa z Republiko Avstrijo. Občina meri 49 km². V devetnajstih naseljih prebiva 4.708 prebivalcev (30. junij 2007), kar pomeni, da je občina Kungota s 96 preb./km² približno tako gosto poseljena kot Slovenija. V občini prevladuje razpršena poselitev, ki je značilna predvsem za gričevnati svet terciarnih Slovenskih goric. Večja gručasta naselja so se razvila le v zamočvirjenih dolinah potokov. V občini prevladujejo kmetijstvo (vinogradništvo in sadjarstvo), turizem in druge storitvene dejavnosti. Nastalo je tudi nekaj majhnih industrijskih podjetij. Občina se uvršča med manj razvita območja v Republiki Sloveniji.

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Veljavni **prostorski akti** v občini Kungota so *Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor-Pesnica za obdobje 1986-2000, in družbenega plana občine Maribor-Pesnica 1986-1990* (MUV, 1/87, 6/98, 18/99) *za območje občine Kungota v letu 2003* (UL RS, 89/03) ter *Odlok o prostorsko ureditvenih pogojih (PUP) v občini Kungota* (UL RS, 89/2003). Poglavitni problemi pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v občini je pritiski investitorjev in pobude občanov za spremembo namembnosti zemljišč predvsem za potrebe individualne (razpršene) stanovanjske gradnje. V letu 2007 je sprejet *Sklep o začetku priprave novega Občinskega prostorskega načrta* (OPN) (27.12.2007). Pripravljajo se strokovne podlage za poselitev in urbanistični načrt za občinsko središče. Strokovne podlage pripravlja ZUM iz Maribora. Drugi (izvedbeni) prostorski akti v občini Kungota so: *lokacijski načrti* za stanovanjsko zazidavo v Zg. Kungoti (2006), del ureditvenega naselja v Sp. Kungoti (Gradiško III) (2006), del ureditvenega naselja v Zg. Kungoti (Plintovec) (2006), ter *zazidalni načrti* za del naselja Sp. Kungota (Gradiška II) (1984, 1985, 2006) in del naselja Zg. Kungota (1990) in *ureditveni načrt* za naselje Svečina (1993, 1997, 2003).

Poglavitn problem pri izdelavi novih prostorskih aktov v občini Kungota je neprimerna in nejasna prostorska zakonodaja (zakoni, podzakonski akti, smernice MOP). Sprejetje novega *Zakona o prostorskem načrtovanju* (ZPNačrt 2007) je delno povzročilo nove (dodatne) probleme pri izdelavi prostorskih aktov. Občina Kungota je začela pripravljati strategijo prostorskega razvoja občine (zasnova poselitve) ko je bilo leta 2005 predvideno, da se bo zakonodaja spremenila. Pri izdelavi OPPN sprememba zakonodaje ni povzročila večjih problemov, saj so postopki ostali približno enaki. Večji problem je nastal pri sprejemanju novega OPN na osnovi ZPNačrt, ki postavlja nove zahteve glede priprave OPN. Veliko je nejasnosti o načinu izvajanja, vsebini, predvsem statusa razpršene gradnje v OPN. V občini Kungota so načeloma zadovoljni z delom upravne enote (UE) Pesnica na področju izdajanja gradbenih dovoljenj. Pri individualni stanovanjski gradnji ali prenovi prihaja včasih do razhajanja med veljavnim PUP občine in izdajanjem gradbenega dovoljenja na UE Pesnica. V določenih primerih je prišlo do nesoglasij pri interpretaciji določenih prostorskih aktov, ki velikokrat pridejo v konflikt s sodobnim načinom gradenj in željami investitorjev.

V **notranjem razvoju naselij** prevladava individualna stanovanjska gradnja (zgoščevanje poselitve), urejanje vodovoda, kanalizacije, pločnika za pešce, šole v Zg. in Sp. Kungoti. V zadnjih letih je prišlo do velikega poseljevanja stanovanjskih območij in priseljevanja iz Maribora, tako so na večini površin sprejeti lokacijski načrti za individualno stanovanjsko gradnjo. Trend se nadaljuje, tako da bodo v doglednem času poseljena vsa območja, ki so

predvidena za stanovanjsko gradnjo. Za **prenovo kulturne in druge stavbne dediščine v naseljih** v zadnjih letih ni bilo namenjenih sredstev razen za nujna vzdrževana dela (sakralni objekti). V občini Kungota ni **degradiranih območij**. Za **širitev in gradnjo zunaj območij naselij** je povpraševanje veliko za razpršeno stanovanjsko gradnjo in turistične kmetije. Najbolj značilna poselitev v občini je razpršena stanovanjska gradnja. Največji problem pri širitvi razpršene gradnje je izgradnja komunalne infrastrukture predvsem cest in vodovoda, kar predstavlja veliko finančno breme za občino. Problem je tudi v nizki ceni komunalnega prispevka (cca 2500-3000 EUR za parcelo velikosti 600 m²). **Sanacija območij razpršene gradnje** poteka počasi znotraj strnjenih naselij (zgoščevanje poselitve), na podeželju je razpršena stanovanjska gradnja avtohtona poselitev. Občina se zavzema za razvoj kmečkega turizma kot dopolnilno dejavnost na kmetijah in je pripravljena zagotoviti zadostne površine za izvajanje takšne dejavnosti. V občini prevladuje razpršena individualna **stanovanjska gradnja**. Cena zemljišča je 50-100 EUR/m² za stanovanjsko gradnjo in 250 EUR/m² za poslovno rabo. Občina nima zazidljivega zemljišča v lasti. Povpraševanje je veliko za stanovanjsko gradnjo (prebivalci Maribora). Večina površin v naseljih je predvidena za stanovanjske potrebe, na določenih območjih je dopustna proizvodna dejavnost. Znotraj obstoječih stanovanjskih naselij je dopustna le mirna obrt ali osnovne oskrbne dejavnosti. Največje je zanimanje investorjev za gradnjo individualnih stanovanjskih hiš. V ta namen so v zadnjih 3 letih sprejeli 4 lokacijske načrte. Območja **centralnih dejavnosti** so v Zg. in Sp. Kungoti in sicer nova šola, telovadnica, vrtec, pošta, zdravstvena ambulanta, bencinska črpalka, športna dvorana (tenis, badminton), bankomat, društva. Največji projekt je izgradnja nove šole, vrtca in telovadnice v Zg. Kungoti zaradi dotrajanosti obstoječega objekta in večjega povpraševanja občanov. Območja **proizvodnih dejavnosti** so v Zg. Kungoti. V pripravi je izdelava OPPN za poslovno-proizvodno cono Plintovec (3 ha). Zemljišča bodo namenjena proizvodni in poslovni dejavnosti, predvideva se tudi površina za trgovsko dejavnost (supermarket) in čistilno napravo za naselje Zg. Kungota. V naselju Zg. Kungota je le majhna površina namenjena **zelenim površinam** in sicer le v okviru šole in pokopališča. Na področju **prometa** občina asfaltira ceste na podeželju, ureja pločnike in ulično razsvetljavo v Zg. in Sp. Kungoti. Največji problem je veliki delež makadamskih cest v občini. Za urejanje cest občina poskuša pridobiti državna in evropska sredstva. EU sredstva so pridobljena za naselje Morski Jarek, kjer se rekonstruira lokalna občinska cesta, ureja kanalizacija, pločniki, javna razsvetljava. Na območjih kjer so sprejeti lokacijski načrti si investitorji na lastne stroške zgradijo **komunalno infrastrukturo** in jo po zaključku predajo v upravljanje občine. Na ostalih območjih občina zagotavlja izgradnjo komunalne infrastrukture v obsegu kolikor dopušča proračun. Prednost imajo ceste in vodovod oz. oskrba s pitno vodo.

Stanovanjska oskrba:

Problem stanovanjske oskrbe na območju občine Kungota je majhno število neprofitnih (javnih najemniških) stanovanj. Občina nima finančnih sredstev za dolgoročno investiranje v neprofitna stanovanja, prenovu stanovanjskega sklada in stavbne dediščine. Najbolj pereči problemi v občini so pritisk investorjev in občanov za spremembo namembnosti zemljišča za potrebe razpršene stanovanjske gradnje. Največji problem za občino predstavljajo visoki stroški gradnje in vzdrževanja komunalne infrastrukture na območju razpršene gradnje na podeželju, predvsem pa velik delež makadamskih cest, ki zahtevajo neprestano vzdrževanje in urejanje. Občina rešujete probleme povezane z oskrbo stanovanj predvsem s spremembo namembnosti zemljišča za potrebe stanovanjske gradnje. Vsako leto nameni določena sredstva za nakup neprofitnih stanovanj ki jih preko javnega razpisa dodeli upravičencem. V preteklem letu so bila kupljena 4 neprofitna stanovanja, v letu 2009 je predviden nakup še enega. Največji problem je zagotavljanje finančnih sredstev,

povpraševanje je večje od ponudbe. Po mnenju občinskih uradnikov za **reševanje** teh problemov bi bilo najučinkovitejše:

- vzpostavitev različnih nepremičninskih davkov v občini (kmetijsko zemljišče, nezazidano stavbno zemljišče, zazidano stavbno zemljišče, stanovanjske površine, itn) v skladu z občinskim načrtom namembnosti površin,
- zagotavljanje finančnih sredstev za vzpostavitev sklada zazidljivih zemljišč za potrebe (več)stanovanjske gradnje na ravni regije,
- vzpostavitev (zakonska in finančna) sistema financiranja neprofitnih stanovanj na ravni regije,
- predkupna pravica občin za nakup zazidljivega zemljišča za potrebe neprofitne stanovanjske gradnje,
- jasne pristojnosti med »državo-regijo-občino« na področju načrtovanja in urejanja zemljišč za potrebe (neprofitne) stanovanjske gradnje.

Poslovne dejavnosti:

Občina Kungota se srečuje z zamiranjem **trgovske dejavnosti** v občinskem središču in v občini nasploh. Zgodi se lahko, da se bo edina trgovina v občini zaprla. Površine za trgovsko dejavnost so predvidene v novi poslovni coni ob robu občinskega središča (priprava OPPN), vendar zanjo ni zanimanja. Za razvoj trgovine v občini bi bilo potrebno uporabiti ustrezne finančne ukrepe, pa tudi zagotavljati primerne lokacije.

Največji problem razvoja novih območij **proizvodnih dejavnosti** vidijo v dolgotrajnosti priprave prostorskih aktov, problematični pa so tudi neusklajenost razvoja območij proizvodnih dejavnosti na regionalni ravni, premajhna pomoč države pa tudi neustrezna prometna infrastruktura. Temeljna težava pri razvoju območij proizvodnih dejavnosti je pridobitev investorjev. Obstoječe in načrtovano območje proizvodnih dejavnosti zato več kot ustrežata trenutnemu povpraševanju investorjev. Najučinkovitejši ukrepi za razvoj proizvodnih dejavnosti naj bi bili zagotavljanje zadostne ponudbe ustreznih površin za proizvodne dejavnosti, smotrno povečevanje poselitvenih območij, zagotavljanje ustrezne prometne dostopnosti in preprečevanje pritiskov na okolje.

Promet::

Problemi na področju **prometa** so povezani s preslabo kakovostjo cest, posebno v gričevnatih območjih, kjer ceste še niso asfaltirane, ter slabo razviti nemotorizirani načini prevoza. Občina se trudi po svojih finančnih močeh ustrezno vzdrževati cestno omrežje. Prednost pri reševanju imajo najbolj pereči odseki cest. Javni promet je srednje dobro urejen. Njegova glavna pomanjkljivost je premalo razvejano omrežje rednih linij, problematična pa je tudi premajhna frekvenca avtobusov in previsoka cena vozovnice.

2.4. OBČINA LOVRENC NA POHORJU

Občina meri 84,4 km² in leži na vzhodnem delu Pohorja. Nastala je leta 1998 z razdružitvijo občine Ruše, iz nekdanje krajevne skupnosti Lovrenc na Pohorju. Število prebivalstva je zadnja leta stabilno, leta 2007 je v občini živel 3170 prebivalcev. Razpršena, razmeroma redka poselitev (38 preb./km²) v sedmih naseljih: Činžat, Kumen, Lovrenc na Pohorju, Puščava, Rdeči breg, Recenjaki in Ruta. Lovrenc na Pohorju je občinsko središče; gre za urbanizirano, večinoma obcestno središčno naselje v severnem delu Pohorja leži v Ribniško-Lovrenškem podolju, ob potoku Radoljni. Čeprav so možnosti za kmetovanje razmeroma ugodne, je glavna gospodarska dejavnost industrija, ki se je v preteklosti razvila zaradi obilo vodne sile in lesa iz bližnjih gozdov. Iz obrtnih delavnic sta nastala Tovarna kos in srpov in obrat Marlesa z žago in tovarno montažnih hiš. Čeprav so tu zaposleni tudi številni okoličani, se več krajanov Lovrenca vozi na delo v dolino, predvsem v Maribor in Ruše. V zaledju Lovrenca je poselitev razpršena, med dejavnostmi pa prevladujejo predvsem govedoreja, ovčereja in gozdarstvo.

Organsko občina Lovrenc na Pohorju zaradi svoje prostorske izoliranosti ne sodi v Mariborsko urbano regijo, tudi značilnosti razvoja so specifične, hkrati pa celotno območje gravitira lahko samo proti Rušam in Mariboru, zato smo tudi to območje zajeli v obravnavo.

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Veljavni prostorski akti v občini so Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Ruše za obdobje od 1986 - 2000 in srednjeročnega plana občine Ruše za obdobje 1986 - 1990 za območje občine Lovrenc na Pohorju - spremembe in dopolnitve v letu 2000, MUV, št.6/86, 1/88, 15/86, 14/94, 5/98 in 26/01, PUP, sprejeta imajo 2 zazidalna načrta, po novem Zakonu o prostorskem načrtovanju bodo spremenili le obstoječi prostorski plan.

Zares izrazitih problemov pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v občini ni, omeniti pa velja namensko rabo, ki ni usklajena s potrebami in interesi investitorjev, pritiski investitorjev po spremembi namembnosti zemljišč, pobude občanov za spremembo namembnosti zemljišč in pomanjkanje komunalno opremljenih zazidljivih zemljišč.

Sklepa o izdelavi OPN še nimajo, med problemi pri izdelavi novih prostorskih aktov pa je pomanjkanje strokovnih kadrov, pomanjkanje finančnih sredstev, neprimerna in nejasna zakonodaja (zakoni, podzakonski akti, navodila) in hitro spreminjanje zakonodaje, posamezniki (zaposleni na občinski upravi) morajo pokrivati preveč različna področja.

Z delom upravne enote na področju izdajanja gradbenih dovoljenj so zadovoljni.

V občini je 7 večjih naselij, vendar se vse dejavnosti usmerjajo v občinsko središče Lovrenc. Na periferiji želijo ohranjati avtohtoni tip poselitve, naselja se ne širijo, prav tako njihova širitev ni v načrtu. Pri ***prenovi kulturne in druge stavbne dediščine*** v naseljih so problem še nerešeni denacionalizacijski postopki in pomanjkanje kapitala za obnovo. V načrtu imajo ***območja za stanovanjsko gradnjo***, možna je nadomestna gradnja in kombinacija poslovno-stanovanjske gradnje, območja centralnih dejavnosti pa ohranjajo v središču Lovrenca na Pohorju. ***Proizvodnja in obrt*** že imata ustrezno lokacijo, zato ne predvidevajo novih območij, občina podpira tradicionalne obrti in dejavnosti (npr. umetno kovaštvo...). ***Območja zelenih površin*** so v samem naselju Lovrenc zmanjšali zaradi zadostnih tovrstnih območij v neposredni bližini vseh naselij v občini. Prometne površine (imajo tudi 114 km gozdnih cest) urejajo po zakonu in občinskem odloku o cestah.

Stanovanjska oskrba:

Velik problem na območju občine predstavljajo visoki stroški gradnje in vzdrževanja komunalne infrastrukture v območjih razpršene poselitve ter pomanjkanje občinskih sredstev za prenovu stanovanjskega sklada in stavbne dediščine. Problem je tudi najem obstoječih neprofitnih občinskih stanovanj, za katere ni zanimanja, saj je najemnina previsoka. Preveč proračunskega denarja gre za redne dejavnosti, zato občini manjka investicijskega denarja za neprofitna stanovanja.

Poslovne dejavnosti:

Povpraševanje in ponudba na območju občine je zelo majhno, večina prebivalstva se oskrbuje v Mariboru in Rušah, kjer je **trgovska dejavnost** dobro razvita. Na občinski upravi je trenutno le ena pobuda za izgradnjo trgovskega objekta v predvideni velikosti do 1000 m².

Edini problem povezan z načrtovanjem, uresničevanjem, širitvijo proizvodnih območij je neustrezna infrastruktura in prometna dostopnost. Preobrazba obstoječih območij proizvodnih dejavnosti poteka načrtno – z uresničevanjem prostorske strategije občine.

Promet::

Problem s področja urejanja **prometa** predstavlja slabša dostopnost (do regionalnega središča Maribor), preslaba kakovost cest in veliko makadamskih gozdnih cest. Številne asfaltirane ceste niso primerne za tovorni promet, kljub temu pa ta po njih poteka. Z izboljšanjem cest bi se lahko bolje povezali s Pohorjem in posledično začeli razvijati turistične dejavnosti tudi v Lovrencu. Za reševanje prometnih problemov bi bilo potrebno izboljšati cestno infrastrukturo in izboljšati ozaveščenost in izobraževanje javnosti.

Ustreznost javnega potniškega prometa na območju Mariborske regije je srednje dobro urejena, problematična pa je previsoka cena, premajhna frekvenca in neustrezni vozni red. Potrebne bi bile spremembe v javnem prometu; manjši avtobusi, vendar boljše povezave.

2.5. MESTNA OBČINA MARIBOR

Mestna občina Maribor je bila ustanovljena 1.1.1995. Meri 147 km². Poleg naselja Maribor z 92.000 prebivalci zajema še 33 naselij, občina ima skupaj 110.000 prebivalcev. Maribor je središče (nad)nacionalnega pomena in središče SZ Slovenije ter NUTS 3 Podravske regije. Mestna občina Maribor je po številu prebivalcev druga največja občina v Sloveniji.

Maribor leži na stiku različnih naravnogeografskih enot: Pohorje, Kozjak, Dravska dolina, Mariborska ravnina, Dravsko polje in Slovenske gorice. Mesto Maribor se prvič omenja leta 1190. Razvije se na ugodnem prehodu čez reko Dravo in na križišču prometnih poti. Z izgradnjo Južne železnice leta 1848 doživi mesto intenziven industrijski razvoj in hitro prebivalstveno rast. Po letu 1990 mariborsko gospodarstvo zajame intenzivna deindustrializacija, ki jo spremlja pospešen razvoj storitvenih dejavnosti. Zaradi procesa suburbanizacije se število prebivalcev v mestu Maribor zmanjša, naraste pa v ostalih naseljih v širšem mestnem območju.

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Temeljni prostorski akti za območje mestne občine Maribor so Dolgoročni plan mesta Maribor za obdobje 1986 – 2000 in Družbeni plan občine Maribor 1986-1990 iz leta 1986 (MUV, št. 1/86).

Ob koncu osemdesetih let so bile za posamezna območja v mestu izdelane programske zasnove. V devetdesetih letih je bilo zaradi zastarelosti veljavnega prostorskega akta, spremenjenih razmer za prostorsko načrtovanje in novih procesov v prostoru ter interesov investorjev sprejetih več odlokov o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana občine Maribor. Leta 2000 je bila za območje mesta Maribor izdelana in sprejeta Urbanistična zasnova, ki postavi nova izhodišča za prostorski razvoj mesta.

Urbanistična zasnova predstavlja dolgoročni prostorski načrt razvoja mesta, njegovih funkcij, širitve mesta in hkrati sonaravnega (trajnostnega/vzdržnega) razvoja različnih dejavnosti. V zadnjih 20 letih so se razvojne tendence na več področjih spremenile in to upošteva tudi urbanistična zasnova. Najpomembnejše so:

- sprememba nekaterih večjih industrijskih con in njihova reurbanizacija za druge, predvsem centralne dejavnosti,
- opustitev večjega števila vojaških objektov,
- izgradnja nove avtocestne mreže kot posledica načrtovanja gradnje AC ter zahodne in vzhodne obvoznice mesta,
- nadaljnji razvoj stanovanjske gradnje in oblikovanje mestnega roba z organizirano gradnjo, skupaj z zelenim rekreacijskim obročem okrog mesta.

Urbanistična zasnova opredeljuje površine za centralne dejavnosti, za družbene dejavnosti (izobraževanje, kulturo in socialno dejavnost), za komunalo in energetiko, za obrambo in zaščito, za pokopališča, promet, proizvodnjo in skladiščenje, za šport, za stanovanja in dopolnilne dejavnosti, za vodne in zelene površine.

V letu 2006 je bil sprejet nov Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za mesto Maribor, za podeželska območja v občini ostajajo v veljavi prostorski ureditveni pogoji iz leta 1993. Po uveljavitvi novega odloka o PUP na območju mesta Maribora se kažejo nekatere njegove pomanjkljivosti (nejasnosti, nasprotja v posameznih določilih). Upravna enota ga izvaja, investitorji pa želijo maksimalno izkoristiti njegova določila oziroma za nekatera trdijo, da predstavljajo prevelike omejitve (FIZ, regulacijska določila, idr.). Pogosto prihaja do pobud

za njegove spremembe. Na območju podeželja gradbena dovoljenja niso vedno skladna s PUP – predvsem v smislu oblikovanja objektov; PUP je iz leta 1993 in v nekaterih določilih konzervativen.

V občini menijo, da je kljub določenim problemom, urbanistična zasnova kvalitetna in ustrezna za usmerjanje prostorskega razvoja v mestu. Ocenjujejo, da se je »realiziralo« od 50 – 70 % ciljev urbanistične zasnove glede na predvideno namensko rabo. Do največjih odstopanj prihaja pri proizvodnih območjih, kjer se locirajo zlasti oskrbne in storitvene dejavnosti, zlasti nakupovalna središča. Ni prišlo do oblikovanja lokalnih območij za oskrbo, kulturo in šolstvo, kot jih je predvidevala urbanistična zasnova. Velik problem predstavljajo pritiski lastnikov zemljišč in investitorjev za spremembo namembnosti zemljišč, zlasti na mestnem obrobju za »razpršeno« stanovanjsko gradnjo. V ožjem mestnem območju so značilni veliki pritiski investitorjev za bolj intenzivno izrabo zemljišč. Investitorji želijo zlasti pri stanovanjski gradnji doseči višji »faktor izrabe zemljišč« kot ga določa urbanistična zasnova. Urbanistična zasnova tako določa minimalen obseg zelenih površin znotraj stanovanjskih območij, čemur se želijo investitorji izogniti. Občina se je primorana »pogajati« in tudi popuščati pritiskom investitorjev, kar pa vodi v neustrezen prostorski razvoj in poslabševanje kvalitete bivalnega okolja.

V okviru priprave Strategije prostorskega razvoja MOM po prejšnji zakonodaji so bile izdelane strokovne podlage za sistem poselitve, naselja, sanacijo degradiranih območij na podeželju, prostorski razvoj družbene infrastrukture, komunalno energetiko in primerjavo variant tras mestnih obvoznic. Po prehodu na pripravo občinskega prostorskega načrta MOM načrtovalec izdeluje strokovne podlage ter osnutek OPN in osnutek urbanističnega načrta; delo je v začetnih fazah. Sprememba zakonodaje je občini povzročila veliko težav in veliko časovno zamudo pri pripravi novih prostorskih aktov. Nekateri nosilci urejanja prostora na državni ravni so izdali splošne smernice, nekateri tudi neustrezne, zato smo zahtevali dodatna pojasnila. MOP – Direktorat za prostor je v »smernicah« opisoval pričakovano zakonodajo. Največji problemi so v nejasnih navodilih, prikaz stanja prostora ne obstaja, MOP ne pozna in ni pripravljeno spoznati realnih problemov v občinah. Izdelavo občinskega prostorskega načrta načrtujejo za leto 2009.

Prostorski razvoj in doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja v občini:

a. **Notranji razvoj naselij:** Notranji razvoj naselij je eno od vodil urbanistične zasnove za mesto Maribor. V letih 2000 -2008 so bili izvedeni stanovanjski projekti predvsem na območju širšega mestnega središča – Koroška c., Pristan, Lavričeva, na desnem bregu območja v bližini mestnega centra (Magdalena, Valvasorjeva, Poljane). Notranji razvoj in izraba prostih površin je v zadnjih letih bolj intenzivna, omejena pa ostaja na osrednje dele mesta, v mestu ostaja še veliko prostih površin.

b. **prenova kulturne in druge stavbne dediščine v naseljih:** Prenova Mariborskega gradu, izgradnja Lutkovnega gledališča – prenova minoritov, izgradnja nove tržnice, prenova nekdanje kaznilnice, prenova objektov v starem mestnem jedru. Priprava prenove Naskovega dvorca, Medicinska fakulteta. Značilna je prenova meščanskih vil – zasebni investitorji. Celovite prenove mesta ni, velik problem ostaja nedokončana prenova Lenta, za katero občina nima dovolj finančnih sredstev.

c. **prenova degradiranih območij:** Sistematičnega usmerjanja prenove degradiranih območij ni. MOM je za nekatera širša območja izvedla javne natečaje ali pridobila več variantnih rešitev, konkretna prenova pa se začne z investicijami zasebnega kapitala, po sprejetju prostorskega akta, MOM sodeluje z gradnjo infrastrukture –sofinancirajo investitorji.

d. **širitev in gradnja zunaj območij naselij:** Gradnja zunaj območij primestnih in drugih naselij predstavlja v primerjavi z razvojem mesta manjši delež, je pa prostorsko ekstenzivna. Na podeželju predstavlja najbolj zaželeno obliko reševanja stanovanjskega problema.

e. **sanacija območij razpršene gradnje:** V MOM je mnogo degradiranih območij razpršene gradnje – v gručah, posamični objekti. Po uveljavitvi plana 2000 je bila gradnja v gručah možna na osnovi strokovnih podlag, zaradi posamičnih interesov pa tovrstna gradnja ne predstavlja tudi izboljšanja stanja oz. sanacije območij.

f. **stanovanjska gradnja in stanovanjska območja:** Stanovanjska gradnja je intenzivna predvsem v obdobju 2003-2008, zlasti na območju mesta. Stanovanjska območja so razporejena v vseh predelih mesta. V širšem mestnem središču so večstanovanjski objekti zgrajeni v območjih zgostitve ali na degradiranih površinah, praviloma nizke gostote. Prevladujoče lokacije stanovanjske gradnje so sicer nezazidana stavbna zemljišča – v naravi kmetijske površine. V primestnih naseljih sta bili zgrajeni dve soseski vrstnih stanovanjskih objektov –na osnovi PUP – gradnja pa je možna tudi na osnovi PIA.

g. **območja centralnih dejavnosti:** Najbolj značilen je intenziven razvoj nakupovalnih središč ob mestnih vpadnicah in na območjih, ki so bila v urbanistični zasnovi predvidena za proizvodne dejavnosti.

h. **območja proizvodnih dejavnosti:** Prihaja do »prestrukturiranja« proizvodnih dejavnosti, v obliki mešane rabe (proizvodna, poslovna, oskrbna, stanovanjska), na primer na območju industrijske cone Tezno (TAM). V industrijski coni Studenci, kjer je bil predviden razvoj novih dejavnosti, v delu cone ostajajo proizvodne dejavnosti. Razvoj območij za proizvodne dejavnosti pogosto ni skladen z usmeritvami urbanistične zasnove.

i. **območja zelenih površin:** Zeleni sistem je celovito načrtovan v urbanistični zasnovi. Realizacija je delno uspešna (urejanje obcestnega prostora – obnova drevoredov, zelenic, postopna izvedba parka ob Pekrskem potoku). Problem je urejanje zelenih površin znotraj stanovanjskih območij, za kar so dolžni poskrbeti zasebni investitorji.

Stanovanjska oskrba:

V mestni občini Maribor je majhno število (okrog 3000) neprofitnih (javnih najemniških) stanovanj. Povpraševanje je večje od ponudbe. Občina Maribor nima finančnih sredstev za dolgoročno investiranje v neprofitna stanovanja ali za prenovo stanovanjskega sklada in stavbne dediščine. Najbolj pereči problem v občini je neredno neplačevanje najemnin. S tem se zmanjšuje finančni sklad SS MOM za prenovu in novogradnjo. Nekateri najemniki so neprilagojeni okolici in drugim stanovalcem. Zaradi pomanjkanja primernih in cenovno ugodnih zazidljivih zemljišč in finančnih sredstev za novogradnjo SS MOM pristopa k aktivni prenovi obstoječih stanovanj.

Stanovanjska gradnja je bila intenzivna predvsem v obdobju 2003-2008, zlasti na območju mesta Maribor. V širšem mestnem središču so večstanovanjskih objekti zgrajeni v območjih zgostitve ali na degradiranih površinah, praviloma nizke gostote. Prevladujoče lokacije stanovanjske gradnje so sicer nezazidana stavbna zemljišča, na podeželju pa kmetijske površine. Gradnja zunaj območij primestnih in drugih naselij predstavlja v primerjavi z razvojem mesta manjši delež, je pa prostorsko ekstenzivna. Na podeželju predstavlja najbolj zaželeno obliko reševanja stanovanjskega problema.

Da bi bilo reševanje teh problemov bilo učinkovitejše potrebno je:

- vzpostavitev različnih nepremičninskih davkov v občini (kmetijsko zemljišče, nezazidano stavbno zemljišče, zazidano stavbno zemljišče, stanovanjske površine, itn) v skladu z občinskim načrtom namembnosti površin;

- uvedba občinskega davka na večje družinske hiše v razpršeni gradnji na podlagi tržne vrednosti nepremičnine, tipa zazidave in števila stanovalcev;
- uvedba transparentne »prirastkarine« (razlika v tržni vrednosti nepremične pri spremembi namembnosti ali lastništva) v občini;
- uvedba instrumenta komunalnih in hipotekarnih obveznic za potrebe komunalnega opremljanja zemljišč za potrebe stanovanjske gradnje;
- zagotavljanje finančnih sredstev za vzpostavitev sklada zazidljivih zemljišč za potrebe (več)stanovanjske gradnje na ravni regije;
- vzpostavitev (zakonska in finančna) sistema financiranja neprofitnih stanovanj na ravni regije;
- predkupna pravica občin za nakup zazidljivega zemljišča za potrebe neprofitne stanovanjske gradnje;
- zakonska vzpostavitev institucionalnega partnerstva (javno-zasebno / država-regija-občina) ter garancije države za naložbe v neprofitna stanovanja;
- vzpostavitev t.i. »posrednične institucije«, ki bi lahko v imenu občin v regiji konkurirale za dolgoročne bančne kredite za naložbe v komunalno opremljena zemljišča in (neprofitna) stanovanja;
- jasne pristojnosti med »državo-regijo-občino« na področju načrtovanja in urejanja zemljišč za potrebe (neprofitne) stanovanjske gradnje;
- vzpostavljanje zalog razpoložljivih in potrebnih zazidljivih zemljišč za potrebe stanovanjske oskrbe na ravni občine in regije;
- krajši rok za izdajo gradbenega dovoljenja (največ 6 mesecev);
- vzpostavitev medobčinskega (regionalnega) nadzornega organa za spremljanje izvedbe prostorskega načrta v občinah;
- mednarodna javna naročila za izgradnjo neprofitnih in cenovno ugodnih lastnih stanovanj.

Poslovne dejavnosti:

Na področju razvoja **trgovine** prihaja do intenzivnega razvoja nakupovalnih središč. Po letu 1991 so bila zgrajena 3 nova trgovska središča, 2 hipermarketa in 6 specializiranih hipermarketov. Večina novih nakupovalnih središč je nastala na območjih, ki bi bila v urbanistični zasnovi predvidena za proizvodne dejavnost (med Tržaško cesto in železnico, Studenci). Občina na prostorski razvoj trgovine ni imela večjega vpliva, razvoj trgovine in lokacija nakupovalnih središč je bil v veliki meri prepuščen zasebni pobudi. Zaradi novih nakupovalnih središč je prišlo do zamiranja trgovine v mestnem središču. Še posebno je zamiranje trgovine prisotno v delu mestnega središča (Koroška in Partizanska cesta), kar je posledica neurejenosti in neprivlačnosti teh območij. V občini zato načrtujejo celovito prenovo Koroške ceste, s čimer bi postala bolj privlačna za razvoj centralnih dejavnosti. V občini pričakujejo nadaljnji razvoj manjših lokalnih nakupovalnih središč, v tistih delih mesta, kjer jih še ni. Razvoj večjih nakupovalnih središč želijo usmerjati na območje ob izhodu iz nove AC v Podbrežju. Do sedaj niso izvajali ukrepov za usmerjanje razvoja trgovine, čeprav se jim zdijo vsi v vprašalniku predlagani ukrepi primerni in potrebni.

Največji problem razvoja novih območij **proizvodnih dejavnosti** vidijo v občini Maribor v pomanjkanju prostora za širitev obstoječih območij in finančnih virov, problematično pa je tudi nasprotovanje domačinov. Z izboljšanje konkurenčnosti mesta potrebujejo novo poslovno cono ki bo načrtovana v OPN. Večji del zazidljivega zemljišča gre za stanovanjsko gradnjo. Priporočljivo je skupno načrtovanje za Mariborsko urbano regijo.

Probleme v zvezi z načrtovanjem, uresničevanjem in širitvijo proizvodnih območij občina Maribor rešuje s preobrazbo površin in zapolnitvijo s poslovnimi dejavnostmi (mešana raba) ali spremembo namembnosti nezazidanih v stanovanjske površine.

Najučinkovitejši ukrepi za razvoj proizvodnih dejavnosti naj bi bili zagotavljanje zadostne ponudbe ustreznih površin za proizvodne dejavnosti, navezovanje na obstoječa proizvodna območja, sanacija degradiranih površin, smotrno povečevanje poselitvenih območij, zagotavljanje ustrezne prometne dostopnosti in preprečevanje pritiskov na okolje, navezovanje na obstoječa raziskovalne ustanove, univerzo in tehnološki park, itn.

Promet::

Problemi na področju ***prometa*** so povezani predvsem z onesnaženostjo ozračja zaradi prometa, preobremenitve cest zaradi velikega števila osebnih vozil in preveč tranzitnega prometa (tovornjaki), pomanjkanja parkirnih površin, in neustrezno razvitega javnega prometa. V letu 2008 bo pripravljena nova prometna študija za Maribor. Najbolj pereči problem je šibka kakovost prometne kulture in nefunkcionalni (počasnost, frekvenca) mestni in primestni sistem javnega prometa. V MOM se prometni problemi rešujejo nesistemske in stihijsko. Potrebno je probleme reševati povezano, tehnološko in tarifno povezano.

2.6. OBČINA MIKLAVŽ NA DRAVSKEM POLJU

Leta 1998 ustanovljena, razmeroma majhna (12,54 km²) a zelo gosto poseljena (517 preb./km²) občina Miklavž na Dravskem polju, ki leži v celoti na Dravskem polju. Občino Miklavž na Dravskem polju obdajajo občine Maribor, Starše in Hoče-Slivnica. V občini je okoli 2.500 aktivnih prebivalcev (okoli 42 %). Večina prebivalstva in dejavnosti je skoncentriranih v občinskem središču, prostorski razvoj južnega dela občine pa je omejen zaradi vodovarstvenih območij (VVO).

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Veljavni **prostorski akti** v občini so Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor za obdobje 1986-2000 in družbenega plana občine Maribor za obdobje 1986-1990 za območje občine Miklavž na Dravskem polju - spremembe in dopolnitve v letu 2004 (MUV, št.20/04).

Poglavitni problem pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v občini je neprimernost veljavnih prostorskih aktov in pobude občanov za spremembo namembnosti zemljišč, sledijo pa pritiski investitorjev po spremembi namembnosti zemljišč, pomanjkanje komunalno opremljenih zazidljivih zemljišč ter dejstvo, da prostorski akti niso predvideli določenih procesov v prostorskem razvoju v občini. Veljavni PUP je neprimeren, velik je pritisk investitorjev za stanovanjsko gradnjo, saj se je hitro povečalo število prebivalstva predvsem na račun priseljencev. Trenutno izdelujejo OPN, poteka tudi izdelava strokovnih podlag in sicer za dve stanovanjski območji na območju Miklavža ter za tri lokacijski načrte.

Poglavitni problemi pri izdelavi novih prostorskih aktov so neprimerna in nejasna zakonodaja, ki se stalno spreminja, problem pa so tudi stari PUP-i ter komunalno opremljanje naselij. Nov Zakon o prostorskem načrtovanju jim je povzročil težave, saj so že pripravljali Prostorski red in SPRO, sedaj pa so se spremenile vsebine in so izgubili najmanj leto dni. Z OPN-jem bodo pričeli v letu 2008. Z delom upravne enote so zadovoljni čeprav se občasno pojavijo izigravanja investitorjev in umetne parcelacije.

V okviru **notranjega razvoja naselij** je za občino značilno zgoščevanje, ki poteka v smeri izrabe praznih zazidljivih parcel, največ v občinskem središču kjer je po ocenah 1000 praznih parcel. Problem je tudi privatno lastništvo zemljišč, ki onemogoča ustrezen razvoj. Finančna sredstva za **prenovo kulturne in druge stavbne dediščine** so premajhna, zasebnih investitorjev pa to področje ne zanima. Pojavlja se tudi problem razglasitve nove kulturne dediščine, saj je obnova in vzdrževanje vezano na občinski proračun. Degradiranih območij v občini nimajo, prav tako se ne pojavlja širitev in gradnja zunaj območij naselij; naselja zgolj zaokrožujejo. Sanacija posameznih primerov razpršene gradnje bo realizirana z novim OPN-jem, v katerem je prav tako povečana stanovanjska gradnja. Območja centralnih dejavnosti se bodo razvijala v novem središču naselja Miklavž, v bližini občinske stavbe. Ugotavljajo, da imajo v občini preveč mešanih območij in bi bilo bolje razvijati novo območje, ki bo namenjeno zgolj proizvodnji. V občini je veliko zelenih površin, večji problem pa imajo z urejanjem vodovarstvenih območij. Prometna ureditev v naseljih ni ustrezna, saj so obstoječe ulice preozke. Načrtujejo nove ulice v primernih koridorjih (problem je sicer lastništvo zemljišč), v načrtu je tudi obvoznica, ki bo pomembna za tranzitni promet. Zaradi območij VVO 1 (velik del občine 2 ali 3 VVO) je potrebnih več občinskih sredstev za urejanja tovrstnih zemljišč.

Stanovanjska oskrba:

Med najbolj perečimi problemi povezanimi s stanovanji, je povpraševanje priseljencev iz drugih občin za stanovanjsko gradnjo, kar dviguje ceno zazidljivih zemljišč v občini,

občina nima dovolj sredstev za prenovu stanovanjskega sklada in stavbne dediščine, med občani ni interesa za neprofitna stanovanja, prav tako je problem tudi prevelik vpliv kapitala na urbanistično načrtovanje.

Probleme povezane z oskrbo stanovanj vaši občini rešujejo (ali pa bi jih reševali) z vzpostavitvijo različnih nepremičninskih davkov v občini (kmetijsko zemljišče, nezazidano stavbno zemljišče, zazidano stavbno zemljišče, stanovanjske površine, itn.) v skladu z občinskim načrtom namembnosti površin, uvedbo občinskega davka na večje družinske hiše v razpršeni gradnji na podlagi tržne vrednosti nepremičnine, tipa zazidave in števila stanovalcev, uvedba transparentne »prirastkarine« (razlika v tržni vrednosti nepremičnine pri spremembi namembnosti ali lastništva) v občini; z vzpostavitvijo sistema financiranja neprofitnih stanovanj na ravni regije, s predkupno pravico občin za nakup zazidljivega zemljišča za potrebe neprofitne stanovanjske gradnje, z zakonsko vzpostavitvijo institucionalnega partnerstva ter garancijo države za naložbe v neprofitna stanovanja, z vzpostavitvijo t.im. »posredniščne institucije«, ki bi lahko v imenu občin v regiji konkurirale za dolgoročne bančne kredite za naložbe v komunalno opremljena zemljišča in (neprofitna) stanovanja, z jasnimi pristojnostmi med »državo-regijo-občino« na področju načrtovanja in urejanja zemljišč za potrebe (neprofitne) stanovanjske gradnje, krajšimi roki za izdajo gradbenega dovoljenja, z vzpostavitvijo medobčinskega (regionalnega) nadzornega organa za spremljanje izvedbe prostorskega načrta v občinah ter s financiranjem neprofitnih stanovanj iz državnega proračuna.

Poslovne dejavnosti:

Problemov s področja **trgovine** v občini nimajo saj nasprotujejo nasilju trgovskega kapitala. Občina z zmanjšanjem najemnine trgovnicam v manjših naseljih omogočajo preživetje, manj mobilnemu prebivalstvu pa stalno oskrbo z osnovnimi živili. V načrtu so novi specializirani marketi: Dravski dvor, Dobrovce ter Tuš ali Mercator v površini 1200 m² ob vpadnici v naselje Miklavž. Lokacija za trgovino je predvidena v občinskem središču in druga v podeželskem naselju. Na področju razvoja trgovine predvidevajo naslednje ukrepe: izboljšanje prometne dostopnosti središča naselja, zagotovitev dodatnih parkirnih površin v središču naselja, omejevanje avtomobilskega prometa (»peš cone«) v središču naselja in celovito prenovu in urejanje središča naselja.

Problemi povezani z načrtovanjem, uresničevanjem, širitvijo proizvodnih območij so pritisk investitorjev, konkurenca med občinami, nekonkurenčnost v regionalnem, državnem in mednarodnem okviru, pomanjkanje ustreznih lokacij, pomanjkanje prostora za širitev obstoječih območij, neustrezna infrastruktura in prometna dostopnost, pomanjkanje finančnih virov, pomanjkanje ustrezno usposobljenih kadrov, premajhna (finančna, organizacijska) podpora države, neusklajenost delovanja na regionalni ravni, nedorečenost usmeritev in prioritet na državni ravni, nedorečenost nadrejenih prostorskih aktov, dolgotrajnost priprave prostorskih aktov in nasprotovanje domačinov. Za konkurenčnost potrebujejo poslovno cono (ki je planirana v OPN). Problem pa je prostor, saj ni dovolj stavbnih zemljišč primernih za stanovanjsko gradnjo. Priporočljivo bi bilo skupno planiranje za celotno Mariborsko urbano regijo. Poslovno cono načrtujejo v OPN.

Med **učinkovite ukrepe** za reševanje problemov vezanih na proizvodno dejavnost uvrščajo zagotavljanje zadostne ponudbe površin za proizvodne dejavnosti, preseljevanje proizvodnih dejavnosti iz središča naselja na obrobje, navezovanje na obstoječa proizvodna območja, sanacijo degradiranih območij, smotrno povečevanje poselitvenih območij, nameščanje ob prometnih vozliščih, zagotavljanje ustrezne prometne dostopnosti, prilagajanje velikosti in pomena območja hierarhiji naselij in prometnih vozlišč, navezovanje na obstoječe raziskovalne ustanove, univerzo, tehnološki park in druga razvoja

jedra, preprečevanje in obvladovanje negativnih vplivov na okolico, urejanje zelenih površin, pasov, ustreznih odmikov.

Pri preobrazbi obstoječih proizvodnih območij prihaja do mešane rabe (predelovalne in storitvene dejavnosti).

Promet::

Promet v občini je nasploh eden najbolj perečih problemov, kritična je tako preobremenitev cest, pomanjkanje parkirnih površin, slabo razviti nemotorizirani prevozni načini (kolesarske steze ipd.), preveč tranzitnega prometa, preslaba kakovost cest in zmanjšana varnost, manj kritična, še vedno pa problematična pa je slabša dostopnost (do regionalnega središča Maribora), onesnaženost ozračja zaradi prometa ter neustrezno razvit javni promet.

Pereč problem je tranzit na ptujski cesti, predvsem tovorna vozila ter cestna povezava med starim in novim Miklavžem. Rešitve so v prometni študiji, ki naj bi ponudila variante za tovorni promet. Dolgoročno rešitev vidijo v gradnji obvoznice, prav tako pa bo jeseni 2009 dokončana avtocesta. Znotraj naselij je rešitev v enosmernem prometu. Potrebno bi bilo izboljšati cestno infrastrukturo, izboljšati javni promet, povečati obseg parkirnih površin, zgraditi kolesarske steze, pešpoti, omejevati cestni tovorni promet, ozaveščati in izobraževati javnost.

Javni potniški promet na območju Mariborske regije je srednje urejen, glavna pomanjkljivost pa je premajhna frekvenca in premalo razvejano omrežje rednih linij. Uspešna oblika javnega prometa je avtobusni promet.

2.7. OBČINA PESNICA

Občina Pesnica meri 78 km² in šteje 7.550 prebivalcev (30. junij 2007). S 97 preb./km² se uvršča med povprečno gosto poseljene slovenske občine. Občina Pesnica je v sedanjem obsegu nastala leta 1994, ko sta se iz nekdanje občine Pesnica izločili občini Kungota in Šentilj. Meji še na Mestno občino Maribor in občino Lenart. Občina se razprostira na obronkih Slovenskih goric. Značilna je razpršena poselitev. Večina od 30 naselij se nahaja v gričevnatih Slovenskih gorica. Občino prečkata avtocesta in železnica proti Avstriji. V skrajnem južnem delu občine nastaja pomembno vozlišče avtocest, ki so del V. in X. evropskega koridorja. Občina Pesnica se je v celotnem obdobju spodbujanja skladnejšega regionalnega razvoja v Sloveniji uvrščala med manj razvita območja.

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Veljavni **prostorski akti** v občini Pesnica so Dolgoročni plan občine Maribor-Pesnica 1986-2000 (MUV, 4/86, 6/88, 6/98, 18/99, 13/02) in Dolgoročni plan občine Maribor 1986-2000 (MUV, 1/86, 16/87, popravek 19/87, 7/93, 8/94, 6/98, 18/99, 13/02) ter Družbeni plan občine Maribor-Pesnica 1986-1990 (MUV, 1/87, 6/98, 18/99) in Družbeni plan občine Maribor 1986-1990 (MUV, 10/86, 20/88, 22/88, 3/89, 2/90, 3/90, 16/90, 7/92, 7/93, 8/94, 6/98, 18/99, 13/02). Poglavitni problemi pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v občini so da namenska raba površin ni usklajena s potrebami in interesi investitorjev. S tem povezane pobude občanov za spremembo namembnosti zemljišč, in pomanjkanje komunalno opremljenih zazidljivih zemljišč. Občina Pesnica je v letu 2007 sprejela **Program priprave strategije prostorskega razvoja občine Pesnica** (30.03.2007) ter Sklep o ugotovitvi stanja pri pripravi prostorskih aktov občine Pesnica (30.05.2007). Trenutno se izdeluje OPN in urbanistični načrt za naselje Pesnica, ki so v fazi strokovne obdelave. Poglavitni problemi pri izdelavi novih prostorskih aktov je pomanjkanje strokovnih kadrov. Sprejetje novega Zakona o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt) ni povzročilo občini nove (dodatne) probleme pri izdelavi prostorskih aktov. Postopek priprave OPN se po sklepu župana nadaljuje po novem ZPNačrt-u. Strokovne podlage dela ZUM iz Maribora. Dokler ni bilo pravilnika se je izdelovalec izgovarjal na podlage in predhodne postopke. Sedaj se izgovarja na pomanjkanje prakse pri načrtovanju posameznih rešitev. Občina Kungota je zadovoljna z delom UE Pesnica na področju izdajanja gradbenih dovoljenj ki so večinoma skladna s cilji prostorskega razvoja in občinskimi prostorski akti.

V **notranjem razvoju naselij** planski akti v občini Pesnica ne sledijo ciljem trajnostnega razvoja. Na planske akte imajo izjemno veliki vpliv lastniki zemljišč. **Prenova kulturne in druge stavbne dediščine v naseljih** je odvisna od lastništva ter vrste in namembnosti objektov. V občini je samo en objekt razglašen za kulturni spomenik. Izdelano se tudi strokovne podlage za razglasitev kulturnih spomenikov lokalnega pomena. **Prenova degradiranih območij** je predvidena v analizi poselitve ki je podlaga za izdelavo OPN. **Širitev in gradnja zunaj območij naselij** je pod vplivom razpršene gradnje za katero je veliko predlogov in pobud, vendar je sklad nezazidanih stavbnih zemljišč v tem območju omejen. V **okviru sanacije območij razpršene gradnje** poteka zaokroževanje (zgoščevanje) poselitve znotraj strnjenih naselij. Sanacija je obdelana v analizi poselitve za celotno območje občine ki je podlaga za izdelavo OPN. Značilnost **stanovanjske gradnje in stanovanjskih območij** v občini Pesnica je razpršena poselitev. Vsi podrobni izvedbeni načrti so že pripravljeni, razen OPPN za proizvodno cono Pesniški dvor, in so že izvedeni ali se izvajajo. V občini Pesnica je povprečni komunalni prispevek 5500 EUR za velikost parcele 400 m². (po mnenju občinskega uradnika za celovito komunalno opremljanje na podeželju je potrebno 30.000-40.000 EUR). V krajevnih središčih (4 naselja) so locirana

območja **centralnih dejavnosti**, v naselju Pesnica se nahaja sedež UE Pesnica, Centar za socialno delo in Urad za zaposlovanje. V občini so določene dve **poslovni coni**: Spodnje Dobrenje (13 ha in je že zapolnjena) in Pesniški dvor (na 3 ha se dela OPPN za znane investitorje). Glede na specifično razpršene površine na podeželju je **zelenih površin** veliko. Na področju **prometa** in prometnih površin poteka asfaltiranje cest na podeželju, in urejanje pločnikov v strnjenih naseljih. Nekatere javne poti niso vpisane v kataster. Izjemno veliko je lokalnih cest (267 km), občina je tudi obremenjena z državnimi cestami (avtoceste, glavne in regionalne ceste). V občini je **komunalno opremljanje zemljišč** šibko, predvsem je slaba komunalna infrastruktura na podeželju. Finančna sredstva so osnovni problem. Na celotnem območju občine je urejena oskrba s pitno vodo, odvoz komunalnih odpadkov, urejeno električno omrežje. Še okrog 100 km cest je makadamskih, posamezni odseki asfaltiranih so dotrajali, neurejeno je lastništvo cest, vzdrževanje lokalnih cest, nekatere ceste so opuščene in nekategorizirane.

Stanovanjska oskrba:

Občina Pesnica nima finančnih sredstev za dolgoročno investiranje v neprofitna stanovanja ali za prenovo stanovanjskega sklada in stavbne dediščine. V območjih razpršene poselitve so visoki stroški gradnje in vzdrževanja komunalne infrastrukture. Najbolj pereči problemi v občini je zelo velik interes je po razpršeni stanovanjski gradnji. Občina rešuje te probleme tako da poskuša pridobiti čim več zasebnega kapitala za financiranje gradnje objektov, kot za financiranje komunalne infrastrukture. Da bi bilo reševanje teh problemov bilo učinkovitejše potrebno je:

- vzpostavitev različnih nepremičninskih davkov v občini (kmetijsko zemljišče, nezazidano stavbno zemljišče, zazidano stavbno zemljišče, stanovanjske površine, itn) v skladu z občinskim načrtom namembnosti površin;
- zagotavljanje finančnih sredstev za vzpostavitev sklada zazidljivih zemljišč za potrebe (več)stanovanjske gradnje na ravni regije;
- vzpostavitev (zakonska in finančna) sistema financiranja neprofitnih stanovanj na ravni regije;
- zakonska vzpostavitev institucionalnega partnerstva (javno-zasebno/država-regija-občina) ter garancije države za naložbe v neprofitna stanovanja;
- vzpostavitev t.i. »posrednišne institucije«, ki bi lahko v imenu občin v regiji konkurirale za dolgoročne bančne kredite za naložbe v komunalno opremljena zemljišča in (neprofitna) stanovanja;
- vzpostavljjanje zalog razpoložljivih in potrebnih zazidljivih zemljišč za potrebe stanovanjske oskrbe na ravni občine in regije;
- zagotavljanje zadostnih finančnih sredstev za komunalno opremljanje zemljišč za potrebe stanovanjske gradnje.

Poslovne dejavnosti:

Tudi občina Pesnica se srečuje z zamiranjem **trgovine** v občinskem središču in v drugih naseljih. Po letu 1991 ni nastala nobena nova sodobna trgovina. Razvoj trgovskih dejavnosti poskušajo usmerjati z nekaterimi ukrepi v središčih krajevnih skupnosti, ki pa še niso prinesli zaželenega razvoja trgovskih dejavnosti. Povpraševanje investitorjev po gradnji v **proizvodnih območjih** je relativno veliko. Težave jim povzročajo pomanjkanje ustreznih lokacij (vplivajo tudi neugodne fizičnogeografske značilnosti občine), neustrezna infrastruktura in prometna dostopnost, dolgotrajna priprava prostorskih aktov, pa tudi nasprotovanje nevladnih organizacij. Občina se težav loteva z urejanjem novega območja za proizvodne dejavnosti v Pesniškem dvoru in z zapolnjevanjem kapacitet v Štajerskem

tehnološkem parku. Pri urejanju teh območij se jim ne zdi potrebno navezovanje proizvodnih dejavnosti na obstoječe raziskovalne dejavnosti, pa tudi preprečevanje neugodnih vplivov na okolje z urejanjem zelenih površin, pasov in ustreznih odmikov.

Promet::

V občini imajo težave s kakovostjo lokalnih *cest* ter prekomernim tranzitom in z njim povezanim hrupom in emisijami, problematična pa je tudi nerazvitost nemotoriziranih oblik transporta. V okviru OPN načrtujejo ustrezne tehnične ukrepe na voziščnih konstrukcijah, ki bi prispevale k umiritvi hitrosti. Potrebno bi bilo še povečati obseg parkirnih površin, izboljšati cestno infrastrukturo ter graditi kolesarske poti in pločnike. Javni potniški promet naj bi bil glede na potrebe in predvsem povpraševanje dobro razvit.

2.8. OBČINA RUŠE

Leži v zahodnem delu Štajerske ob vznožju Pohorja, 13 km zahodno od Maribora ter meri 61 km². Na sever se razprostira do reke Drave medtem ko na jug sega na pobočja vzhodnega Pohorja. Občina Ruše meji na občino Lovrenc na Pohorju, Selnica ob Dravi, Maribor, Hoče-Slivnica in Slovenska Bistrica. Prebivalstvo je skoncentrirano v 6 naseljih in zaselkih. Leta 2007 je na območju občine naseljenih 7501 prebivalcev (124 preb./km²). Največ jih živi v občinskem središču Ruše. Ostala naselja na območju občine so: Bezena, Bistrica ob Dravi, Fala, Lobnica, Log in Smolnik.

Razvoj Ruš so omogočile tudi prometne povezave, saj sta skozi občino Ruše speljani cestna in železniška povezava Maribora s Koroško. Najbližja povezava s sosednjo Avstrijo vodi preko mednarodnega mejnega prehoda Sv. Duh na Ostrem vrhu.

V današnjem času industrija še vedno zavzema največji delež v gospodarstvu občine Ruše, saj ustvari tri četrtine celotnega prihodka gospodarstva in zaposluje večino delovno aktivnega prebivalstva.

V lastniški strukturi gospodarstva občine prevladujejo podjetja v privatni lastnini. V prihodnjih letih se načrtuje izgradnja smučišča (na Žigartov vrh (1347 m n.v.) in povezava z Mariborskim Pohorjem.

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Veljavni prostorski akti v občini so naslednji:

- Dolgoročni plan Občine Maribor-Ruše za obdobje 1986-2000 (MUV št. 6/86, 21/86, 1/88) in Družbeni plan Občine Maribor-Ruše za obdobje 1986-1990 (MUV št. 15/86),
- Odlok o uskladitvi Dolgoročnega plana Občine Maribor-Ruše za obdobje 1986-2000 z obveznimi prostorskimi sestavinami dopolnjenega dolgoročnega plana SRS (MUV št. 12/88, 14/94),
- Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana Občine Ruše za obdobje 1986-2000 in srednjeročnega plana Občine Ruše za obdobje 1986-1990, za območje nove Občine Ruše v letu 1997 (MUV št. 5/98) in v letu 1999 (MUV št. 22/00) v letu 2004 (MUV št. 10/04, 12/04 ter popravek št. 8/06).

Največji problem v občini pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v občini so pritiski investitorjev po spremembi namembnosti zemljišč in pobude občanov za spremembo namembnosti zemljišč.

V pripravi so naslednji prostorski akti:

- Sprejem programa priprave sklepa o začetku postopka priprave SPRO in PRO (2006), javna razgrnitev predloga SPRO, okoljskega poročila (2007),
- Sklep o nadaljevanju postopkov sprejemanja obeh dokumentov (v sklepu se je Prostorski red občine Ruše preimenoval v Občinski prostorski načrt Občine Ruše: OPN (junij 2007),
- Javna razgrnitev OPN, okoljskega poročila in revizije, posredovanje OPN in okoljskega poročila na MOP za pridobitev sklepa o sprejemljivosti izvedbe OPN na okolje – do konca leta 2008.

Poglavitni problemi, ki se ob tem pojavljajo pa so pomanjkanje strokovnih kadrov, pomanjkanje finančnih sredstev, neprimerna in nejasna zakonodaja ter pomanjkanje zanesljivih in strokovno usposobljenih načrtovalcev (v smislu večjih podjetij).

Sprejetje novega Zakona o prostorskem načrtovanju jim je povzročil težave saj so v postopku sprejemanja SPRO in OPN, ki so ju pričeli pripravljati v letu 2004 na podlagi ZUreP-1, morali spreminjati strateški del (SPRO), ki bo sicer sprejet po ZUreP-1, PRO pa so morali spreminjati v OPN ter pripravljati dodatne strokovne podlage (urbanistični načrt). Razen tega jim je nov podzakonski akt, ki uvaja nov način prikaza razpršene gradnje (brez stavbnih zemljišč, le fundusi) povzročil nemalo težav, saj je bil ta akt sprejet po javni razgrnitvi OPN, ko je bila javnost seznanjena z razgrnjenim OPN, iz katerega bodo morali izločati stavbne površine razpršene gradnje (za razliko od avtohtone razpršene poselitve, območij sanacije razpršene gradnje in tiste razpršene gradnje, ki jo bodo priključevali k naseljem). Problem jim povzroča tudi določilo, da je za območja sanacije potrebno zmeraj pripravljati OPPN-je, kar je s finančnega vidika velik zalogaj za občino.

Z delom Upravne enote Ruše so danes zadovoljni, saj je le-ta izjemno natančna pri upoštevanju občinskih odlokov (prostorskih aktov). V preteklih letih (15 in več let nazaj) je bilo izdanih nekaj gradbenih dovoljenj na območjih, ki bi jih v skladu s prostorskimi ureditvenimi pogoji morali varovati pred gradnjo (koridorji pomembnih predvidenih prometnic), čeprav so bila območja predvidenih cest opredeljena v kartografskem delu prostorskih ureditvenih pogojev.

Značilnosti prostorskega razvoja po področjih:

a. **notranji razvoj naselij:** Pozidava prostih, degradiranih in nezadostno izkoriščenih površinah znotraj naselij je precej okrnjena zaradi lastniških razmerij na zemljiščih in dejavnosti, ki se na teh zemljiščih opravljajo (kmetovanje). Javnost (prebivalci) težko sprejmejo dejstvo, da se pri tehtanju pomena zasebnega in javnega interesa (razvoj mesta, lociranje centralnih dejavnosti..) upošteva javni interes. Nekateri občani v svojem prepričanju (tudi kot posledica vplivov politične opozicije) javni interes imenujejo kar občinski interes (ali županov interes). Notranjega razvoja naselij tako »ni«, predvsem gre za širitve naselij in za pritisk na zelene površine.

b. **prenova kulturne in druge stavbne dediščine v naseljih:** V občini (predvsem v mestu Ruše) je opredeljenih veliko območij oz. objektov kulturne dediščine. Država je vse spomenike opredelila kot spomenike lokalnega pomena, čeprav menimo, da nekateri izmed spomenikov presegajo lokalni pomen. Vzdrževanje objektov kulturne dediščine (tudi objektov, ki sicer niso opredeljeni kot spomeniki, vendar se nahajajo znotraj naselbinskih spomenikov (trško jedro)) je zavržilo strogih pogojev s strani zavoda zelo drago in v največji meri presega finančne zmogljivosti posameznikov. Poseben problem so propadajoči objekti v središču Ruš (sicer naselbinski spomenik, staro trško jedro).

c. **prenova degradiranih območij:** Kot degradirano območje bi lahko v Rušah opredelili območje nekdanje Tovarne dušika Ruše, ki je večji del pozidano. Razen prostorskih ureditvenih pogojev, ki omogočajo novogradnje, nadomestne gradnje, redno vzdrževanje objektov. Za območje tovarne ni izdelanega podrobnejšega prostorskega načrta. Problem predstavljajo tudi številne nesanirane gramoznice.

d. **širitev in gradnja zunaj območij naselij:** Naselja se širijo navzven. Gradnja zunaj naselij predstavlja problem predvsem v naseljih, kjer razpršena poselitev ni avtohtona (Ruše, Bezena, Bistrica ob Dravi). Gre za obcestno pozidavo in pozidavo po gričevnatem vznožju Pohorja, pa tudi na skrajno neprimernih lokacijah (ob Dravi, ob potokih). Precej je nelegalno zgrajenih objektov, po našem mnenju posledica nedejavnosti pristojnih inšpekcijskih služb in posledica dovoljene parcelacije na kmetijskih zemljiščih. Širitev naselij je posledica onemogočenega notranjega razvoja naselja.

e. **sanacija območij razpršene gradnje:** Za sanacijo imamo predvidenih nekaj območij razpršene gradnje, nastalih na podlagi stihijske pozidave. Največji problem predstavlja t.im.

Vinska pot nad Rušami, kjer ni vodovoda, ni kvalitetnega dostopa in tudi ne kanalizacijskega omrežja. Parcelacija in promet z zemljišči se lahko vrši, saj za območje ni sprejetega podrobnega prostorskega načrta, na podlagi katerega bi lahko sprejeli prostorske ukrepe. Gre namreč za veliko območje in bi priprava OPPN presegla proračunske zmožnosti.

f. stanovanjska gradnja in stanovanjska območja: Stanovanjska gradnja je v zadnjih desetletjih po naseljih (z izjemo Fale, Lobnice in Smolnika) dobro zastopana. Predvsem so pomembna območja organizirane stanovanjske gradnje v zadnjih letih, s katero smo zagotovili precejšnje število neprofitnih stanovanj.

g. območja centralnih dejavnosti: Območja centralnih dejavnosti se pojavljajo v občinskem središču, kjer sta se v preteklosti oblikovali dve jedri, sedaj z izgradnjo hotela, marketa in objekta za center za mlade s knjižnico ob vstopu v Ruše nastaja tretje jedro centralnih dejavnosti. Nekaj centralnih dejavnosti je zastopano tudi v drugem največjem naselju, Bistrici ob Dravi. Predvideno, da se del centralnih dejavnosti (občina ipd.) preseli iz jedra Ruš v t.im. nastajajoče tretje jedro centralnih dejavnosti (hotel, Špar ...) - Ruška vrata.

h. območja proizvodnih dejavnosti: Območja proizvodnih dejavnosti so v Rušah in v Bistrici ob Dravi ter v severnem delu Bezene, ki z urbanističnega vidika pripada naselju Ruše. V Rušah je to območje nekdanje tovarne dušika, ki se je nekoliko razširilo proti jugu čez železniško progo. V vzhodni smeri je predvidena širitev industrijske cone na nepozidane površine, že vrsto let opredeljene v planskih aktih občine (naselje Bezena). Druga industrijska cona v Rušah se nahaja ob spodnjem toku Lobnice, na meji z naseljem Smolnik. Zajema območje nekdanjega Jekla (danes Hmežad Jeklo in dve drugi tovarni). Tretja, manjša proizvodna cona je v spodnjem, obcestnem delu naselja Smolnik (nekdanja tovarna Metalplast, danes Geberit). V Bistrici ob Dravi se je industrijska cona razvila ob železniškem mostu čez potok Bistrica ob Dravi, to je v severnem delu naselja.

i. območja zelenih površin: Zelene površine v Rušah so opredeljene predvsem na območjih arheoloških spomenikov, ki zavzemajo precej velika območja. Se pa v zadnjem času zaradi želje po racionalizaciji in čim večjem izkoristku pojavljajo želje po pozidavi teh območjih (po predhodnih raziskavah, če seveda te niso predrage). Drug problem predstavlja neupoštevanje normativov za zelene površine ob več stanovanjskih objektih. Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih sicer opredeljuje, kolikšne površine za posamezne starostne skupine bi morali zagotavljati, vendar se do danes ti normativi niso upoštevali.

j. promet in območja prometnih površin: Z izjemo nekaterih koridorjev cest, ki so že pozidani, v občini je promet relativno dobro urejen. Problem predstavlja primanjkovanje parkirišč v centru Ruš. Ta so bila sicer v večjem številu predvidena z ureditvenim načrtom, vendar smo jih v postopku sprememb in dopolnitev ureditvenega načrta zaradi odločnega nasprotovanja lastnikov zemljišč iz načrta odstranili. Izvedena študija nove obvoznice (v navezavi na tovarniško cesto), ki bi razbremenila center Ruš (ozek, problem tovornjaki).

k. komunalno opremljanje zemljišč: Na nepozidanih površinah vzporedno s pozidavo območij oz. pred pozidavo. V območjih, ki so sicer pozidana, vendar komunalno nezadostno opremljena, opremljamo območja s komunalno opremo v skladu z načrtom razvojnih programov občine in po načelu prednosti sofinanciranja s strani krajanov (občanov). Seveda imajo območja v naseljih prednost pred območji razpršene gradnje. Prizadevamo si, da poteka komunalno opremljanje območij sočasno za vse vrste komunalnih vodov. V opremljanju že pozidanih zemljišč se pojavlja problem pri pridobivanju služnosti za potek novih infrastrukturnih vodov čez privatna zemljišča.

Stanovanjska oskrba:

Največji problemi pri stanovanjski gradnji so v območjih razpršene poselitve, kjer so visoki stroški gradnje in vzdrževanja komunalne infrastrukture. Kot velik problem so izpostavili tudi intenzivnejšo stanovanjsko gradnjo ter širitev poselitvenih površin v majhnih podeželskih naseljih kar močno povečuje intenzivnost in dolžino dnevnih migracij. Kot srednji pomemben problem so izpostavili visoko ceno hiš in stanovanj za nakup v občinskem središču, visoko ceno komunalno opremljenega zemljišča za stanovanjsko gradnjo v strnjenih naseljih, dejstvo, da občina namenja zazidljiva zemljišča rabam ali dejavnostim, ki so donosnejše (nakupovalna središča, gospodarske in proizvodne cone, itn.), povpraševanje priseljencev iz drugih občin (npr. Maribora) za stanovanjsko gradnjo dviguje ceno zazidljivih zemljišč v občini, v občini se stanovanja ne gradijo na podlagi prostorskih načrtov, sprememba namenske rabe zemljišč nastaja na osnovi pobud in interesov občanov ter zasebnih investitorjev.

Največji problem je, da so najemniki stanovanj socialno šibki in je zanje značilna slaba plačilna sposobnost. Povpraševanje po stanovanjih je večje od ponudbe.

Za reševanje nastalih problemov bi bila potrebna uvedba instrumenta komunalnih in hipotekarnih obveznic za potrebe komunalnega opremljanja zemljišč za potrebe stanovanjske gradnje, zagotavljanje finančnih sredstev za vzpostavitev sklada zazidljivih zemljišč za potrebe (več)stanovanjske gradnje na ravni regije, vzpostavitev (zakonska in finančna) sistema financiranja neprofitnih stanovanj na ravni regije, predkupna pravica občin za nakup zazidljivega zemljišča za potrebe neprofitne stanovanjske gradnje, zakonska vzpostavitev institucionalnega partnerstva (javno-zasebno/država-regija-občina) ter garancije države za naložbe v neprofitna stanovanja, vzpostavitev t.im. »posredniščne institucije«, ki bi lahko v imenu občin v regiji konkurirale za dolgoročne bančne kredite za naložbe v komunalno opremljena zemljišča in (neprofitna) stanovanja, jasne pristojnosti med »državo-regijo-občino« na področju načrtovanja in urejanja zemljišč za potrebe (neprofitne) stanovanjske gradnje, vzpostavljanje zalog razpoložljivih in potrebnih zazidljivih zemljišč za potrebe stanovanjske oskrbe na ravni občine in regije, krajši rok za izdajo gradbenega dovoljenja.

Poslovne dejavnosti:

V Rušah nimajo večjih problemov vezanih na **trgovino**, kot srednje pomemben in prisoten problem so označili upadanje (zamiranje) trgovine v mestnem središču (občinskem središču), upadanje (zamiranje) trgovine v lokalnih oskrbnih središčih znotraj stanovanjskih območij in pretiran razvoj novih oblik trgovine (nakupovalna središča, hipermarketi, specializirani hipermarketi) ter pomanjkanje specializiranih trgovin (npr. drogerij).

Po letu 1991 je nastal 1 novi hipermarket, 2 supermarketi do 1800 m² prodajne površine in 1 večji market, in sicer na robu mestnega središča in v manjšem podeželskem naselju. Glede izvajanja ukrepov za usmerjanje prostorskega razvoja trgovskih dejavnosti v prihodnje se zaenkrat občinska politika ne nagiba v tej smeri, saj je lociranje dejavnosti vezano na lastninska razmerja.

Med ukrepi na področju razvoja trgovine bi bili za Ruše primerni omejevanje razvoja novih nakupovalnih središč in večjih prodajaln, zaščita trgovine v mestnem središču, zagotovitev dodatnih parkirnih površin v mestnem središču, omejevanje avtomobilskega prometa (»peš cone«) v mestnem središču ter celovita prenova in urejanje mestnega središča.

Širitev trgovine je v načrtu na novih, nepozidanih površinah, kjer bodo dodatne večje trgovine z mešanim blagom (super ali hipermarketi). Le te na občini ocenjujejo kot nepotrebne v občinskem središču, potrebne pa bi bile specializirane trgovine (obleke, obutev, drogerije, papirnice...).

Problemi povezani z načrtovanjem, uresničevanjem, širitvijo **proizvodnih območij** so povezani s pomanjkanjem finančnih virov, nedostopnostjo evropskih sredstev, premajhno (finančna, organizacijska) podpora države neusklajenostjo delovanja na regionalni ravni, dolgotrajnostjo priprave prostorskih aktov in z nasprotovanjem domačinov.

Posege proizvodnega značaja oz. posege, ki bi lahko bili moteči, poskušajo usmerjati v območja proizvodnih dejavnosti. Večje širitve proizvodnih območij v občinskih prostorskih aktih niso predvidene.

Med **ukrepi**, ki bi bili učinkoviti za reševanje opisanih problemov povezanih z načrtovanjem, uresničevanjem in širitvijo proizvodnih območij izpostavljajo zagotavljanje zadostne ponudbe površin za proizvodne dejavnosti, preseljevanje proizvodnih dejavnosti iz središča naselja na obrobje, navezovanje na obstoječa proizvodna območja, sanacija degradiranih območij smotrno povečevanje poselitvenih območij, nameščanje ob prometnih vozliščih, zagotavljanje ustrezne prometne dostopnosti, prilagajanje velikosti in pomena območja hierarhiji naselij in prometnih vozlišč, navezovanje na obstoječe raziskovalne ustanove, univerzo, tehnološki park in druga razvoja jedra, preprečevanje/obvladovanje negativnih vplivov na okolico, urejanje zelenih površin, pasov, ustreznih odmikov.

Preobrazba obstoječih območij proizvodnih dejavnosti poteka spontano.

Promet::

Med pomenom problemov povezanih s **prometom**, so bili kot najbolj pomembni izpostavljeni preobremenitev cest, pomanjkanje parkirnih površin in preveč tranzitnega prometa. Srednji pomen so pripisali problematiki onesnaženosti ozračja zaradi prometa, neustrezno razvitemu javnemu prometu, slabo razvitim nemotoriziranim prevoznim načinom, preslabi kakovosti cest in zmanjšani varnosti (pogoste prometne nesreče, oteženo prečkanje cest ipd.), pri čemer je v Rušah najbolj nevarno zmanjšana varnost na križiščih z železniško progo (4 križanja).

Najbolj pereči prometni problemi v občini so primanjkovanje parkirnih površin v središču Ruš, dolgoročno varovanje koridorjev za novo predvidene ceste in tovorni promet skozi središče naselja Ruše ter veliko tranzitnega prometa. Stanje rešujejo z načrtovanjem novih dodatnih parkirnih površin (kjer je to mogoče), varovanjem koridorjev pred pozidavo, načrtovanjem nove državne ceste mimo Ruš (v sodelovanju z DRSC) ter z načrtovanjem obvoznice in nadvoza nad železniško progo.

Za reševanje vseh prometnih zagat pa bi bilo potrebno izboljšati cestno infrastrukturo, izboljšati javni promet, povečati obseg parkirnih površin, omejevanje osebnega avtomobilskega prometa, gradnja kolesarskih stez, pešpoti, gradnja kolesarskih stez, pešpoti, omejevanje cestnega tovornega prometa, ozaveščanje in izobraževanje javnosti, izgradnja obvoznice in vzpostavitev »peš cone« v središču Ruš.

Javni potniški promet na območju Mariborske regije so ocenili kot srednje urejen, glavna slabost sta previsoka cena in premajhna frekventnost. Med uspešnimi oblikami javnega transporta na območju primestja v smeri Ruš trenutno ne prepoznajo nobene. Vlaku pelje preredko, avtobus je predrag, tudi frekventnost je relativno slaba (sobote, nedelje, prazniki). Avtobusni promet je ustrežnejši..

2.9. OBČINA ŠENTILJ

Leta 1994 ustanovljena občina Šentilj leži na zahodnem delu terciarnih Slovenskih goric na razvodju Mure in Drave. Na severu meji na Republiko Avstrijo, na jugu na občino Pesnica, na zahodu na občino Kungota, na vzhodu pa na občini Gornja Radgona in Lenart. Junija leta 2007 je v 22 naseljih prebivalo 8.492 prebivalcev. S površino 65 km² sodi med bolj gosto poseljene slovenske občine (130 preb./km²). Čeprav se uvršča med manj razvite občine v Republiki Sloveniji, občino Šentilj odlikuje izjemen prometni položaj ob avtocesti in železnici, ki sta del X evropskega koridorja ter ob mejnem prehodu Šentilj. V občini prevladujeta kmetijstvo in storitvene dejavnosti. Industrija z izjemo Ceršaka in Sladkega vrha ne igra pomembnejše vloge.

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Veljavni **prostorski akti** v občini Šentilj so *Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana Maribor-Pesnica 1986-2000 in srednjeročnega plana občine Maribor-Pesnica 1986-1990 za območje občine Šentilj v Sl. Goricah* (MUV, 8/98, 11/04, 19/04). Poglavitni problemi pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v občini so pobude občanov za spremembo namembnosti zemljišč predvsem za potrebe stanovanjske gradnje ter spremembe prostorskih sestavin občine vsakih 5 let. Občina je v letu 2007 sprejela *Sklep o začetku priprave občinskega prostorskega načrta občine Šentilj* (23.11.2007). Predvideva se da bo OPN sprejet do konca leta 2009. Strategijo razvoja občine Šentilj niso pripravljali ker so čakali na spremembo zakonodaje v letu 2007 in smernice MOP. Poglavitni problemi pri izdelavi novih prostorskih aktov je pomanjkanje finančnih sredstev. Sprejetje novega Zakona o prostorskem načrtovanju (ZPNačrt) ni povzročilo nove (dodatne) probleme pri izdelavi prostorskih aktov ker so čakali na sprejetje nove zakonodaje. Občina Šentilj je zadovoljna z delom UE Pesnica na področju izdajanja gradbenih dovoljenj.

Značilnost **notranjega razvoj naselij** v občini Šentilj je individualna stanovanjska gradnja, zgoščevanje poselitve (načrti za nove vrstne in atrijske hiše), komunalno opremljanje, šole, novi zdravstveni dom. Na področju **kulturne in druge stavbne dediščine** prenavljajo se sakralni objekti, fasade nekaterih stavb (kulturni in zdravstveni dom). V naselju Ceršak je lokacija nekdanje tovarne lepenke (Paloma) ki je izločala odpadke v jezero. To so zdaj **degradirana območja** potrebna prenove. Povpraševanje v občini je veliko za razpršeno stanovanjsko gradnjo **ter širitev in gradnjo zunaj območij naselij**. V okviru **sanacije območij razpršene gradnje** poteka zgoščevanje poselitve znotraj naselij. **Stanovanjsko gradnja in stanovanjska območja** v občini zaznamuje razpršena individualna stanovanjska gradnja. Organizirana stanovanjska gradnja (vrstne hiše, dvojčki) so v načrtu. Povpraševanje iz Maribora je veliko. **Območja centralnih dejavnosti** obsega novi zdravstveni dom v Šentilju, obnova osnovne šole v Sladkem Vrhu in Šentilju, novi hipermarket TUŠ je prisoten v Šentilju od leta 2005. **Proizvodne dejavnosti** so načrtovane v novi poslovni coni (4ha) v Šentilju. Predvidena je širitve Palome na zemljišče nekdanje tovarne Apisa je vprašljivo zaradi poslovnih težavah v Palomi. V letu 2007 je odprt novi igralniško-zabavišni center Mond. Glede na specifiko razpršene površine je **zelenih površin** v občini veliko, urejene zelene površine so pri šolah. Naselje in občino Šentilj je razdelila **železnica in avtocesta**. V občini niso več potrebna večja urejena postajališča za tovornjake, ker se je spremenila Schengenska meja ter se tovornjaki več ne zadržuje v Šentilju. Občina nima komunalno opremljenega stavbnega zemljišča. Komunalni prispevek za stanovanjsko gradnjo je samo okrog 3000 EUR/m² za parcelo velikosti 600kvm.

Stanovanjska oskrba:

Občina Šentilj nima finančnih sredstev za dolgoročno investiranje v neprofitna stanovanja. Hkrati tudi nima dovolj sredstev za prenovu stanovanjskega sklada in stavbne dediščine. V območjih razpršene poselitve so visoki stroški izgradnje in vzdrževanja komunalne infrastrukture. Povpraševanje priseljencev iz drugih občin (npr. Maribora) za stanovanjsko gradnjo dviguje ceno zazidljivih zemljišč. Stanovanjska gradnja ter širitev poselitvenih površin je najintenzivnejša v majhnih podeželskih naseljih kar močno povečuje intenzivnost in dolžino dnevnih migracij. Najbolj pereči problemi v občini je, da zakonodaja ne omogoča dovolj možnosti za nadaljnjo razpršeno stanovanjsko gradnjo, za katero je največje povpraševanje. Občina nima zazidljivih zemljišč in finančna sredstva za vlaganje v komunalno infrastrukturo. Da bi **reševanje** teh problemov bilo učinkovitejše, je potrebno:

- vzpostavitev različnih nepremičninskih davkov v občini (kmetijsko zemljišče, nezazidano stavbno zemljišče, zazidano stavbno zemljišče, stanovanjske površine, itn) v skladu z občinskim načrtom namembnosti površin,
- uvedba instrumenta komunalnih in hipotekarnih obveznic za potrebe komunalnega opremljanja zemljišč za potrebe stanovanjske gradnje,
- zagotavljanje finančnih sredstev za vzpostavitev sklada zazidljivih zemljišč za potrebe (več)stanovanjske gradnje na ravni regije,
- vzpostavitev (zakonska in finančna) sistema financiranja neprofitnih stanovanj na ravni regije,
- predkupna pravica občin za nakup zazidljivega zemljišča za potrebe neprofitne stanovanjske gradnje,
- zakonska vzpostavitev institucionalnega partnerstva (javno-zasebno/država-regija-občina) ter garancije države za naložbe v neprofitna stanovanja,
- vzpostavitev t.im. »posredniščne institucije«, ki bi lahko v imenu občin v regiji konkurirale za dolgoročne bančne kredite za naložbe v komunalno opremljena zemljišča in (neprofitna) stanovanja,
- jasne pristojnosti med »državo-regijo-občino« na področju načrtovanja in urejanja zemljišč za potrebe (neprofitne) stanovanjske gradnje,
- vzpostavljanje zalog razpoložljivih in potrebnih zazidljivih zemljišč za potrebe stanovanjske oskrbe na - ravni občine in regije,
- krajši rok za izdajo gradbenega dovoljenja (največ 6 mesecev),
- vzpostavitev medobčinskega (regionalnega) nadzornega organa za spremljanje izvedbe prostorskega načrta v občinah (npr. vloga občine Maribora kot posredniške institucije).

Poslovne dejavnosti:

V občini primanjkuje površin namenjenih **trgovini**, posebno pereč je ta problem v lokalnih oskrbnih središčih, kjer prihaja do zamiranja trgovske dejavnosti. Po letu 1991 je nastal le supermarket Tuš, ki je lociran na robu občinskega središča. Občinska uprava je lobirala za prihod različnih trgovcev, vendar se je na njihovo pobudo odzval le Tuš. Finančni ukrepi naj bi bili tisti, ki bi omogočili razvoj trgovine v občini. Občina Šentilj pri razvoju **proizvodnih dejavnosti** ni konkurenčna drugim občinam v Sloveniji in regiji. Zaenkrat se le ohranjajo obstoječa območja proizvodnih dejavnosti. Njihov razvoj ovira dolgotrajna izdelava prostorskih aktov, srečujejo pa se tudi s pomanjkanjem ustreznih lokacij primernih za proizvodne dejavnosti, želijo pa si tudi večje pomoči države. V prihodnosti se obetajo težave z razvojem tovarne Paloma v Sladkem Vrhu, veliko pa se pričakuje od gradnje HE na reki Muri. Kot ustrezne ukrepe za reševanje problemov izpostavljajo zagotavljanje

zanosne ponudbe površin za proizvodne dejavnosti, navezovanje na obstoječa proizvodna območja, sanacijo degradiranih površin ter lociranje proizvodnje na ustrezno dostopnih lokacijah.

Promet::

Z vidika ***prometa*** so največji problemi s tranzitnim prometom, neustrezno razvitim javnim prometom in nerazvitimi oblikami nemotoriziranega prometa. Največja težava javnega prometa je ta, da vozni red avtobusov in vlakov ne ustreza potrebam. V prihodnje bi bilo potrebno izboljšati prometno infrastrukturo, javni promet ter graditi kolesarske poti in pešpoti, potrebno pa bi bilo spet vzpostaviti tovorno žičnico med tovarno Paloma v Sladkem Vrhu in prekladalno postajo na železniški postaji v Šentilju. Ta žičnica je bila pred kratkim ukinjena, zato močno povečal tovorni promet med tovarno in Šentiljem. Temeljni problem javnega prometa je premajhna frekvenca, premalo razvejano omrežje rednih linij, in neustrezen vozni red.

2.10. OBČINA SELNICA OB DRAVI

Občina Selnica ob Dravi se nahaja v dolini reke Drave, obsega pa tudi južna pobočja vzhodnega dela Kozjaka. Občina meri 64 km². V njej je junija leta 2007 v 14 naseljih prebivalo 4.539 prebivalcev, kar pomeni, da se z 71 preb./km² uvršča med redko poseljene občine v Republiki Sloveniji. Občina je nastala leta 1998 z izločitvijo iz občine Ruše. Meji na občine Lovrenc na Pohorju, Ruše, Podvelka in Mestno občino Maribor, na severu tudi na Republiko Avstrijo. Občina se nahaja ob glavni cesti, ki vodi v Maribor. Pomembne gospodarske dejavnosti so kmetijstvo, zlasti sadjarstvo in industrija. Veliko občanov odhaja na vsakodnevno delo v bližnji Maribor.

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Veljavni **prostorski akti** v občini so *Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana občine Ruše za območje občine Selnica ob Dravi* (MUV 20/2004) ter *Odlok o prostorsko ureditvenih pogojih* (PUP) za podeželje v občini Selnica ob Dravi (MUV, 7/2003, 21/2003). Poglavitni problemi pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v občini so pobude občanov za spremembo namembnosti zemljišč za potrebe individualne stanovanjske gradnje (domačinov, priseljencev iz Ruš in Maribora) ter pomanjkanje komunalno opremljenih zazidljivih zemljišč. Občina je sprejela *Sklep o začetku priprave občinskega prostorskega načrta občine Selnica ob Dravi* (17.08.2007). V fazi je pridobivanja smernic nosilcev prostora za OPN. Sprejet je tudi Odlok o ureditvenem načrtu naselja Selnica ob Dravi (MUV, 12/2002, 5/2006) in urbanistični natečaj za ureditev naselja Selnica, ter Odlok o zazidalnem načrtu za obrtno cono Selnica ob Dravi (MUV, 5/02, 15/03). V izdelavi je OPPN za novo stanovanjsko območje v Selnici. Poglavitni problemi pri izdelavi novih prostorskih aktov je pomanjkanje strokovnih kadrov in finančnih sredstev. Pomembna je tudi vloga župana in ozaveščanje javnosti da je urejanje in načrtovanje prostora (končno) potrebno pri usmerjanju razvoja v občini. Sprejetje novega Zakona o prostorskem načrtovanju ni povzročilo nove (dodatne) probleme pri izdelavi prostorskih aktov v občini Selnica ob Dravi. Na občini niso zadovoljni z delom UE Ruše na področju izdajanja gradbenih dovoljenj ker niso vedno skladna s cilji prostorskega razvoja in občinskimi prostorski akti. Največji problem je individualna stanovanjska gradnja.

Za **notranji razvoj naselij** je značilna individualna stanovanjska gradnja, zgoščevanje v strnjenih naseljih, komunalno opremljanje zemljišča, šola, načrti za novo stanovanjsko in poslovno območje v občinskem središču. **Prenova kulturne in druge stavbne dediščine** v naseljih poteka v skladu s sredstvi za sakralne objekte naselje Sv Duh, Viltuški grad, Falska hidroelektrarna. **Prenova degradiranih območij** je v načrtu. Ena gramoznice je še v uporabi, druga postaja (nelegalno) odlagališče kosovnega in gradbenega odpada. **Širitev in gradnja zunaj območij naselij** je v skladu s PUP in veljavnim prostorskim aktom občine ki predvideva novo večstanovanjsko gradnjo v Selnici proti Rušam in individualno stanovanjsko gradnja na robu občinskega središča ob Dravi. Povpraševanje je veliko za razpršeno stanovanjsko gradnjo predvsem na podeželju. **Sanacija območij razpršene gradnje** poteka počasi znotraj strnjenih naselij (zgoščevanje). Razpršena **stanovanjska gradnja** je avtohtona poselitev na podeželju. Cena zemljišča je 50-100EUR/m² za stanovanjsko gradnjo. V izdelavi je OPPN za **stanovanjsko območje** v občinskem središču Selnica. Povpraševanje iz Maribora je veliko. **Centralne dejavnosti** so strnjene v samem centru občinskega središča Selnica. Šola se je povečala. V novi **obrotno-industrijski** coni (zasedena je s podjetji iz Maribora) in coni obstoječi coni Feroterm, načrtuje se tudi nova HE Kozjak in črpališče pitne vode. Urejene **zelene površine** so zraven šole v Selnici.

Občinsko središče Selnica je locirano ob državni cesti Maribor-Dravograd kjer poteka intenziven transportni ***promet***. Občina ima 3 občinske ceste, ostalo so kategorizirane poti

Komunalno opremljanje zemljišč poteka počasi vendar kontinuirano, odvisno od občinskega proračuna in dogovora z investitorji.

Stanovanjska oskrba:

V občini Selnica na Dravi je malo število neprofitnih (javnih najemniških) stanovanj. Občina nima finančnih sredstev za dolgoročno investiranje v neprofitna stanovanja. Občina nima dovolj sredstev za prenovu stanovanjskega sklada in stavbne dediščine. Povpraševanje priseljencev iz drugih občin (Maribora) dviguje ceno zazidljivih zemljišč za stanovanjsko gradnjo v občini. Najbolj pereči problemi v občini Selnica ob Dravi je zamujanje konsistentnega prostorskega planiranja. Občina že nekaj časa ne rešuje probleme povezane z oskrbo stanovanj. Občina ima namen izgraditi 3 večstanovanjske hiše po 25 stanovanj skupaj z investitorjem ker občina nima svojih zazidljivih zemljišč. V načrtu je tudi novo stanovanjsko območje družinskih hiš ob Dravi. Selnica ni več spalno naselje Ruš več tudi Maribora. Da bi ***reševanje*** teh problemov bilo učinkovitejše potrebno je:

- uvedba transparentne »prirastkarine« (razlika v tržni vrednosti nepremične pri spremembi namembnosti ali lastništva) v občini,
- uvedba instrumenta komunalnih in hipotekarnih obveznic za potrebe komunalnega opremljanja zemljišč za potrebe stanovanjske gradnje,
- zagotavljanje finančnih sredstev za vzpostavitev sklada zazidljivih zemljišč za potrebe (več)stanovanjske gradnje na ravni regije,
- vzpostavitev (zakonska in finančna) sistema financiranja neprofitnih stanovanj na ravni regije,
- predkupna pravica občin za nakup zazidljivega zemljišča za potrebe neprofitne stanovanjske gradnje,
- zakonska vzpostavitev institucionalnega partnerstva (javno-zasebno / država-regija-občina) ter garancije države za naložbe v neprofitna stanovanja,
- jasne pristojnosti med »državo-regijo-občino« na področju načrtovanja in urejanja zemljišč za potrebe (neprofitne) stanovanjske gradnje,
- vzpostavljanje zalog razpoložljivih in potrebnih zazidljivih zemljišč za potrebe stanovanjske oskrbe na ravni občine in regije,
- krajši rok za izdajo gradbenega dovoljenja (največ 6 mesecev),
- vzpostavitev medobčinskega (regionalnega) nadzornega organa za spremljanje izvedbe prostorskega načrta v občinah,
- mednarodna javna naročila za izgradnjo neprofitnih in cenovno ugodnih lastnih stanovanj.

Poslovne dejavnosti:

Občina Selnica ob Dravi se srečuje s premalo intenzivnim razvojem novih oblik ***trgovine in*** trgovskih površin na sploh. Ob robu občinskega središča se načrtuje nov Tušev supermarket. Občina je za celotno poslovno-proizvodno območje pripravila OPPN. Za ohranitev trgovine v središču naselja bi bilo potrebno predvsem zagotoviti parkirne površine ob hkratni celoviti prenovi občinskega središča. V občini obstaja večje število ***predelovalnih*** obratov, ki so se večinoma preselili iz Maribora. Največji problemi z razvojem območij proizvodnih dejavnosti so povezani s pomanjkanjem finančnih virov, neusklajenim delovanjem na regionalni ravni in premajhno podporo države, razvoj pa

omejujejo tudi dolgotrajni postopki pri sprejemanju novih prostorskih aktov. Preobrazba obstoječih območij proizvodnih dejavnosti poteka načrtno z uresničevanjem prostorske strategije občine. Starejša območja večinoma pridobivajo stanovanjsko funkcijo.

Promet::

Občina Selnica ob Dravi ima velike težave z gostim tranzitnim ***prometom*** na glavni cesti, ki povezuje Maribor s Koroško, problem pa je tudi pomanjkanje parkirnih površin. Težave imajo tudi s kakovostjo lokalnih cest. Najbolj pereč problem predstavlja nezgrajen pločnik ob glavni cesti, pa tudi ožina v središču Selnice. Vse težave v povezavi z glavno cesto se rešujejo z Direkcijo za ceste RS. Javni potniški promet temelji na avtobusnem prometu, ki je srednje urejen z glavno pomanjkljivostjo, da je zelo počasen. Problem so tudi njegova cena, frekvenca in neudobnost.

2.11. OBČINA STARŠE

Občina Starše je bila ustanovljena 1.1.1995. Meri 34 km² in zajema 8 naselij: Brunšvik, Loka, Marjeta na Dravskem polju, Prepolje, Rošnja, Starše, Trniče in Zlatoličje. Občina ima 4093 prebivalcev in 1345 gospodinjstev. Vsa naselja so podeželska. Vlogo centralnega naselja ima občinsko središče Starše z okoli 750 prebivalci. Občina se nahaja med Mariborom, Ptujem in Slovensko Bistrico, kjer je zaposlena tudi večina prebivalstva.

Občina v celoti leži na Dravskem polju. Na vzhodu sega do reke Drave, skozi občino poteka Dravski kanal hidroelektrarne Zlatoličje. Velik del občine obsegajo kmetijska zemljišča I. kategorije, ob reki Dravi pa je poplavno območje, ki ima status krajinskega parka.

Značilnosti prostorskega razvoja v občini:

Temeljni veljavni prostorski akt v občini je bil sprejet po ustanovitvi občine leta 1995 (kot del Prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana občine Maribor iz leta 1986 za območje občine Starše). V občini ocenjujejo, da veljavni prostorski načrt ni ustrezen za učinkovito usmerjanje prostorskega razvoja občine. Še posebno je neprimeren PUP iz leta 1993 (Prostorsko ureditveni pogoji za podeželje v občini Maribor). PUP je bil izdelan za celotno podeželsko območje nekdanje občine Maribor. Določila PUP-a po mnenju občine niso ustrezna za današnje posege v prostor. Interpretacija določil je zato precej nedorečena. Glavni problem so pritiski občanov in investitorjev za spremembo namembnosti zemljišč iz kmetijskih v stanovanjsko. Občutno je zlasti pomanjkanje komunalno opremljenih zazidljivih zemljišč. Občina pripravlja nov Občinski prostorski načrt kot enovit akt. Izvajajo analizo pobud občanov in analizo sprejemljivosti posega na kmetijska zemljišča. Strokovne podlage (na primer ocena stanja in vpliva posegov na kmetijska zemljišča) jim izdelujejo zunanji izvajalci – podjetji Urbis in Oikos. Občina namerava imeti prvo javno razgrnitev OPN v mesecu maju ali juniju 2008. Pri izdelavi OPN imajo največ težav z dolgotrajno pripravo nove zakonodaje in nejasnimi smernicami za pripravo strokovnih podlag.

V občini ni večjih problemov z razpršeno gradnjo, naselja na Dravskem polju so strnjena, okoli naselij so kmetijska zemljišča 1. kategorije, ki niso zazidljiva. Občina spreminja namembnost zemljišč iz kmetijskih ali gozdnih v stanovanjska na robu naselij – zaokroževanje in smiselno zaokroževanje naselij. V okviru naselij je več območij komunalno neopremljenih stavbnih zemljišč. Lastniki zemljišč niso zainteresirani za stanovanjsko gradnjo ali prodajo zemljišč. Ker zemljišča niso komunalno opremljena in ker za njih ni izdelanih izvedbenih prostorskih aktov občina lastnike ne more razlastiti. To zavira »notranji razvoj« naselij. Občina vidi rešitev v izdelavi podrobnih prostorskih občinskih načrtov za ta območja.

Stanovanjska oskrba:

Na področju *stanovanjske gradnje* v občini ne vidijo večjih problemov. V občini je prisotna individualna stanovanjska gradnja, toda zaenkrat še ne intenzivna. V primerjavi z občinami, ki so bližje Mariboru (Miklavž, Rače – Fram) še ni veliko tržne stanovanjske gradnje. Glede na informativno povpraševanje po zemljiščih pričakujejo porast tržne stanovanjske gradnje (zlasti vrstne hiše in dvojčki) v naslednjih letih. Cena stavbnih zemljišč je med 50 in 70 EUR, glede na porast povpraševanja v naslednjih letih pričakujejo porast cen. Zemljišč za stanovanjsko gradnjo je dovolj, problem je v tem, da posamezna zemljišča lastniki ne želijo prodati. Problem so torej nezazidana stavbna zemljišča.

Poslovne dejavnosti:

V občini ni prišlo do gradnje večjih nakupovalnih središč, ne pričakujejo jo tudi v naslednjih letih. Problem je zapiranje majhnih trgovin z živili v posameznih podeželskih naseljih, kar poslabšuje dostopnost do osnovne oskrbe, zlasti za manj mobilno prebivalstvo (starejši). Prebivalci se v veliki meri oskrbujejo v nakupovalnih središčih v Mariboru in Ptuj. V občini menijo, da ukrepi za usmerjanje razvoja trgovine niso potrebni.

V občini načrtujejo **poslovno – obrtno cono** ob izvozu AC Fram – Draženci. Povpraševanje po zemljiščih za poslovne in proizvodnje dejavnosti je precejšnje. V občini ne razmišljajo o skupni obrtno – poslovni coni za več občin.

Promet::

Trenutno je v občini največji problem tranzitni tovorni in osebni promet na državni cesti Maribor – Ptuj. Problem tranzitnega prometa bo v veliki meri rešen z odprtjem AC Fram – Draženci. Javni avtobusni promet je dobro razvit v naseljih ob glavni cesti Maribor – Ptuj, slabo pa v ostalih naseljih. V občini ne razmišljajo o sofinanciranju javnega prometa.

3. ANALIZA VPRAŠALNIKA PO PODROČJIH

3.1. PROSTORSKO NAČRTOVANJE V OBČINI

Veljavni **prostorski akti** v mestni občini Maribor (MOM) in drugih 11 občin v širšem mestnem območju Maribora so še vedno različni odloki o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor, Maribor-Pesnica in Maribor-Ruše za obdobje 1986-2000, in družbenega (srednjeročnega) plana občine Maribor, Maribor-Pesnica in Maribor-Ruše Maribor-Pesnica 1986-1990 ter prostorsko ureditveni pogoji (PUP) za mesto Maribor in podeželje (1993). Drugi (izvedbeni) veljavni prostorski akti v občinah so različni lokacijski, zazidalni in ureditveni načrti.

V MOM so pomembni odloki o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor za obdobje 1986-2000 in srednjeročnega plana občine Maribor za obdobje 1986-1990 za območje nove mestne občine Maribor (1993, 1996, 2000, 2004). V devetdesetih letih prejšnjega stoletja je bilo zaradi zastarelosti veljavnega prostorskega akta, spremenjenih razmer za prostorsko načrtovanje, novih procesov v prostoru ter interesov različnih investorjev sprejetih več odlokov o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana občine Maribor. Leta 2000 je bila za območje mesta Maribor izdelana in sprejeta *Urbanistična zasnova*, ki postavlja nova izhodišča za prostorski razvoj mesta. *Urbanistična zasnova* predstavlja dolgoročni prostorski načrt razvoja mesta, njegovih funkcij, širitve mesta, in hkrati trajnostnega/vzdržnega razvoja različnih dejavnosti.

V občinah *Hoče-Slivnica*, *Rače-Fram*, *Miklavž na Dravskem polju*, *Duplek*, *Starše*, nastalih na območju nekdanje občine Maribor (< 1.1994) so pomembni *Odloki o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor za obdobje 1986-2000 in družbenega (srednjeročnega) plana občine Maribor za obdobje 1986-1990* za območje občine Hoče-Slivnica (2004), Rače-Fram (2004), Miklavž na Dravskem polju (2004), Duplek (2004), Starše (2004). V občinah *Pesnica*, *Kungota in Šentilj*, nastale na območju nekdanje občine Maribor-Pesnica (< 1.1994) so pomembni *Odloki o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana občine Maribor-Pesnica za obdobje 1986-2000 in družbenega (srednjeročnega) plana občine Maribor-Pesnica 1986-1990* za območje občine Pesnica (2002), Kungota (2003), Šentilj (2004). V občinah *Ruše*, *Selnica ob Dravi* in *Lovrenc na Pohorju* nastale na območju nekdanje občine Maribor-Ruše (< 1.1994) so pomembni *Odloki o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega plana Občine Ruše za obdobje 1986-2000 in družbenega (srednjeročnega) plana občine Maribor-Ruše za obdobje 1986-1990*, za območje nove občine Ruše (1998, 2000, 2004), Selnica ob Dravi (2004), Lovrenc na Pohorju (2004).

Poglavitni **problemi pri uporabi veljavnih prostorskih aktov** pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v mestni občini Maribor in drugih občinah v širšem mestnem območju Maribora so različni pritiski investorjev in pobude občanov za spremembo namembnosti, predvsem kmetijskih zemljišč za potrebe individualne in tržne stanovanjske gradnje ter poslovnih dejavnosti (trgovske in proizvodne cone), in pomanjkanje komunalno opremljenih zemljišč v lasti manjših občin v okolici Maribora. V MOM je povpraševanje po stavbnih zemljiščih največje in s tem pritisek investorjev na pravne (občina) in fizične lastnike zemljišč za spremembo namembnosti zemljišč in večjo izrabljenost površin, ki ni v skladu z veljavnimi PUP.

V okviru priprave strategije prostorskega razvoja Mestne občine Maribor (2004-2007) so bile izdelane strokovne podlage za sistem poselitve, posamezna naselja, sanacijo degradiranih območij na podeželju, prostorski razvoj družbene infrastrukture, komunalno energetiko, in načrtovane različice mestnih obvoznic. Po prehodu na pripravo novega občinskega prostorskega načrta (OPN) po ZPNačrt (2007) načrtovalec načrtovalec nadaljuje z izdelavo strokovnih podlag, osnutkom OPN ter osnutkom novega urbanističnega načrta mesta Maribor. V drugih občinah v širšem mestnem prostoru Maribora so v letu 2007-2008 sprejeti sklepi o začetku priprave novih občinskih prostorskih načrtov (OPN). Strokovne podlage za občine delajo večinoma ZUM in URBIS iz Maribora. Pripravljajo se strokovne podlage za poselitev in urbanistični načrti za občinska središča. Predvideva se da bodo OPN sprejeti do konca leta 2009. V izdelavi so še različni OPPN, predvsem za nova stanovanjska in poslovna območja, ter ureditev občinskih središč in drugih večjih naselij. V občini Lovrenc na Pohorju še niso začeli z izdelavo novega OPN.

Poglavitni **problemi pri izdelavi novih prostorskih aktov** po mnenju anketirancev je nejasna prostorska zakonodaja (zakoni, podzakonski akti, smernice MOP), pomanjkanje finančnih sredstev in strokovnih kadrov v občinah. Sprejetje novega ZPNačrta (2007) je delno povzročilo nove (dodatne) probleme pri izdelavi prostorskih aktov v občinah. Priprava strateških in izvedbenih prostorskih aktov je odvisna tudi od volje občinskih županov in zavedanja da je prostorsko in urbanistično načrtovanje potrebno v občinah v cilju usmerjanja ali sanacije stihijske gradnje v preteklih letih. Na MOM so porabili dodatni čas za sprejem sklepa o pripravi OPN, in za študije predpisov. Nekateri nosilci urejanja prostora so izdali splošne ali neustrezne smernice, zato so v MOM zahtevali dodatna pojasnila. V nekaterih občinah (Kungota, Ruše, Miklavž na Dravskem polju) so strategijo prostorskega razvoja in prostorski red občine na podlagi ZureP-1 (2003) začeli pripravljati ko im je l. 2005 rečeno da bo prišlo do spremembe zakonodaje. Druge občine so čakale na novi ZPNačrt (2007). ZPNačrt postavlja nove zahteve glede priprave OPN. Veliko je nejasnosti o načinu izvajanja, vsebini, predvsem statusa razpršene gradnje v OPN. Obstaja potreba po izdelavi dodatnih strokovnih podlag. V občinah se je zaradi dolgotrajnega sprejemanja prostorske zakonodaje precej podaljšal rok izdelave novih prostorskih aktov. Izdelava OPPN ni povzročila večjih problemov v občinah ker so postopki ostali približno enaki.

Večina anketirancev v občinah v širšem mestnem območju je zadovoljna s delom **upravne enote (UE)** na področju izdajanja gradbenih dovoljenj, ker UE sledijo občinskim prostorskim aktom. Pri individualni stanovanjski gradnji ali prenovi prihaja do razhajanja med PUP za podeželje iz leta 1993 za širše mestno območje Maribora, in izdajanja gradbenih dovoljenj na UE. V občinah so mnenja da je PUP iz leta 1993 v nekaterih določilih zastarel, predvsem v smislu oblikovanja novi (stanovanjskih) objektov. Stari zazidalni načrti ki so še vedno v veljavi velikokrat pridejo v konflikt s sodobnim načinom gradenj in željami investorjev. Po uveljavitvi novega odloka o PUP na območju mesta Maribora v letu 2006 se kažejo nekatere njegove pomanjkljivosti (nejasnosti, nasprotja v posameznih določilih). UE Maribor ga izvaja, investitorji pa želijo maksimalno izkoristiti njegova določila vendar za nekatere člene trdijo, da predstavljajo prevelike omejitve (npr. fizična izraba prostora, regulacijska določila, itn). Pogosto prihaja do pobud za spremembe PUP.

3.2. PROSTORSKI RAZVOJ IN DOSEGANJE CILJEV TRAJNOSTNEGA PROSTORSKEGA RAZVOJA V OBČINI

Prostorski razvoj v 12 obravnavanih občinah je v nekaterih segmentih primerljiv, v vseh ključnih točkah pa izstopa Mestna občina Maribor (MOM), kjer je prostorski razvoj specifičen glede na občine v njeni neposredni okolici.

1. NOTRANJI RAZVOJ NASELIJ

Notranji razvoj naselij je eno od vodil veljavnega prostorskega planskega akta Mestne občine Maribor - Urbanistične zasnove za mesto Maribor. V letih 2000 -2008 so bili izvedeni stanovanjski projekti predvsem na območju širšega mestnega središča – Koroška cesta., Pristan, Lavričeva, na desnem bregu Drave območja v bližini mestnega centra (Magdalena, Valvasorjeva, Poljane). Za ostale občine v širšem mestnem območju je značilno zgoščevanje naselij z individualno stanovanjsko gradnjo ter komunalno opremljanje naselij, bodisi stavbnih zemljišč ali pa urejanje tovrstne infrastrukture nasploh. Problem v nekaterih občinah je lastništvo stavbnih zemljišč znotraj naselij, kjer lastniki ne želijo graditi, prav tako parcel ne želijo prodati, pojavljajo se celo težnje po spremembi namembnosti tovrstnih zemljišč nazaj v kmetijska zemljišča.

2. PRENOVA KULTURNE IN DRUGE STAVBNE DEDIŠČINE V NASELJIH

V obravnavanih občinah gre večinoma (z izjemo Maribora) za kulturno in drugo stavbo dediščino, ki je lokalnega pomena, kar pomeni, da so za njeno obnovo zadolžena občine, ki pa nimajo zadostnih sredstev. V nekaterih primerih so problematični tudi denacionalizacijski postopki, ki obnovo zavlačujejo ali celo onemogočajo. Tudi v občini Mariboru ni celovite prenovе mestnega jedra, posamezne objekte pa prenavljajo tudi zasebni investitorji. Občina Ruše je kot problem navedla tudi prestroge pogoje Zavoda za varstvo kulturne dediščine, kar obnovo običajno še dodatno podraži.

3. PRENOVA DEGRADIRANIH OBMOČIJ

Občine Lovrenc na Pohorju, Rače- Fram, Miklavž na Dravskem polju, Kungota in Starše tovrstnih območij nimajo. Na območju ostalih občin so problematične gramoznice, ki so večinoma nesaniirane in za nekatere predvidevajo novo rabo – npr. občina Duplek bo gramoznico spremenila v turistično-rekreacijski center, za kar je v pripravi že OPPN. Tudi v Mariboru ni sistematične sanacije tovrstnih območij, izvedli pa so javne natečaje in tako pridobili več variantnih rešitev. Konkrétne prenovе se bodo odvijale predvsem s pomočjo zasebnega kapitala.

4. ŠIRITEV IN GRADNJA ZUNAJ OBMOČIJ NASELIJ

V občinah Lovrenc na Pohorju, Miklavž na Dravskem polju in Starše se naselja zaokrožujejo, v vseh ostalih občinah pa je izjemen pritisk predvsem zasebnih investitorjev za gradnjo izven območij naselij. Večinoma gre za individualne gradnje, kar tudi v občini Maribor predstavlja najbolj zaželeno obliko reševanja stanovanjskega problema. Velik je

pritisk Mariborčanov, ki želijo živeti izven mesta v novih individualnih hiš in tržnih večstanovanjskih gradnjah (velikosti okrog 10 stanovanj), občine pa občutijo problem izgradnje komunalne infrastrukture, ki predstavlja veliko breme za občinske proračune.

5. SANACIJA OBMOČIJ RAZPRŠENE GRADNJE

Za območja občin Kungota, Selnica ob Dravi, Lovrenc na Pohorju in Rače-Fram je razpršena gradnja avtohtona poselitev. V ostalih občinah predvidevajo zaokrožanje naselij oziroma pripojitev tovrstnih območij k večjim naseljem. Območja razpršene gradnje običajno niso komunalno urejena, prav tako so prometno slabše dostopna. Reševanje konkretnih primerov nekatere občine že predvidevajo v nastajajočem OPN-ju.

6. STANOVANJSKA GRADNJA IN STANOVANJSKA OBMOČJA

Stanovanjska gradnja je v porastu v vseh obravnavanih občinah. Tako se je gradnja stanovanj izrazito intenzivirala na območju mesta in občine Maribor, kjer so stanovanjska območja prisotna v vseh predelih, prevladujoče lokacije pa so nezazidana stavbna zemljišča, v nekaterih primerih tudi degradirane površine. Za ostale občine je značilna razpršena stanovanjska gradnja individualnih hiš, največ povpraševanja pa je iz Maribora. Izjema so Starše, ki so od Maribora bolj oddaljene in zato povpraševanje šele pričakujejo. Prav tako je izjema Lovrenc na Pohorju, ki je tudi precej oddaljen in zato manj zanimiv za priseljevanje. Povpraševanje pa povsod izrazito vpliva na povečanje cen stavbnih zemljišč. V občini Duplek je povpraševanje prisotno tudi med Ptujčani.

7. OBMOČJA CENTRALNIH DEJAVNOSTI

Maribor je centralne dejavnosti obdržal v starem mestnem jedru, prav tako pa se razvijajo v novem mestnem centru ter ob mestnih vpadnicah in prometnih vozliščih, kjer pa prevladujejo predvsem trgovski objekti in storitvene dejavnosti. Ostale občine imajo večino centralnih dejavnosti v občinskih središčih, nekaj pa tudi v ostalih večjih naseljih. V Rušah se bo del centralnih dejavnosti selil iz središča mesta v nastajajoče novo jedro centralnih dejavnosti – Ruška vrata, občina Duplek pa novo območje razvija izven naselja, ob obstoječem zdravstvenem domu. V nekaterih občinah zaznavajo problem zamiranja trgovske dejavnosti po manjših naseljih.

8. OBMOČJA PROIZVODNIH DEJAVNOSTI

Na obsežnih območjih nekdanjih proizvodnih obratov v mestu Mariboru poteka prestrukturiranje površin in zaposlitve s poslovnimi dejavnostmi. V občini Ruše predvidevajo širjenje že obstoječe industrijske cone na nepozidane površine, ki so že opredeljene v občinskih planskih aktih. V ostalih občinah načrtujejo nove poslovne cone, za katere večinoma izdelujejo OPPN-je. Izjema je Lovrenc na Pohorju, kjer novih območij proizvodnih dejavnosti ne načrtujejo, saj sedanja povsem zadoščajo.

9. OBMOČJA ZELENIH POVRŠIN

V občini Maribor imajo izdelan celovit načrt urejanja zelenih površin, vendar je slaba realizacija. V Rušah občutijo pritisk pozidave obstoječih zelenih površin znotraj mestnega naselja Ruše. V občini pa so sicer predvidene obsežne zelene površine na območjih arheoloških spomenikov. V ostalih občinah so naselja majhna in mejijo na obsežne travnike

ali pa gozdove. V občini Duplek bodo dodatne zelene in posledično rekreacijske površine pridobili z ureditvijo gramoznic.

10. PROMET IN OBMOČJA PROMETNIH POVRŠIN

Občine Kungota, Pesnica, Lovrenc na Pohorju in Hoče-Slivnica imajo veliko makadamskih (tudi gozdnih) cest, ki jih pospešeno asfaltirajo. V nekaterih občinah je problem neurejeno lastništvo javnih poti. Intenzivni tranzitni promet je problematičen v občinah Selnica ob Dravi, Miklavž na Dravskem polju in Starše. V načrtu sta dve obvoznici in sicer v občini Ruše in Miklavž na Dravskem polju, v Staršah pa pričakujejo izboljšanje stanja z izgradnjo AC Fram-Draženci. Sicer pa se občine večinoma ukvarjajo tudi z urejanjem parkirnih površin in urejanjem prometnih režimov znotraj posameznih naselij.

11. KOMUNALNO OPREMLJANJE ZEMLJIŠČ

Komunalno opremljanje zemljišč poteka prioritarno v strnjenih naseljih, občine pa imajo zanj večinoma premalo sredstev, prav tako so mnenja, da je višina komunalnih prispevkov prenizka. Slabše komunalno opremljena so območja razpršene gradnje.

3.3. STANOVANJSKA GRADNJA

Stanovanjska gradnja je v porastu v vseh občinah v Mariborski urbani regiji. Tako se je gradnja stanovanj izrazito intenzivirala na območju mesta in občine Maribor, kjer so stanovanjska območja prisotna v vseh mestnih območjih, prevladujoče lokacije pa so nezazidana stavbna zemljišča, v nekaterih primerih tudi degradirane površine. V Mestni občini Maribor so bili v letih 2000-2008 izvedeni stanovanjski projekti predvsem na območju širšega mestnega središča – Koroška cesta., Pristan, Lavričeva, na desnem bregu Drave območja v bližini mestnega centra (Magdalena, Valvasorjeva, Poljane). V širšem mestnem središču so večstanovanjski objekti zgrajeni v območjih zgostitve ali na degradiranih površinah, praviloma nizke gostote. Prevladujoče lokacije stanovanjske gradnje so sicer nezazidana stavbna zemljišča, na podeželju pa kmetijske površine. Gradnja zunaj območij primestnih in drugih naselij na podeželju predstavlja v primerjavi z razvojem mesta manjši delež, je pa najbolj zaželena oblika reševanja stanovanjskega vprašanja v Mestni občini Maribor.

V Mestni občini Maribor je malo število (okrog 3000) neprofitnih (javnih najemniških) stanovanj. Povpraševanje je večje od ponudbe. Občina Maribor nima finančnih sredstev za dolgoročno investiranje v neprofitna stanovanja ali za celovito prenovu stanovanjskega sklada in stavbne dediščine. Najbolj pereči problem v občini Maribor je neredno plačevanje najemnin v neprofitnih stanovanjih. S tem se zmanjšujejo finančna sredstva SS MOM za prenovu in gradnjo novih neprofitnih stanovanj. Nekateri najemniki v neprofitnih stanovanjih so neprilagojeni okolici in drugim stanovalcem. Zaradi pomanjkanja primernih in cenovno ugodnih zazidljivih zemljišč in finančnih sredstev za nova neprofitna stanovanja, SS MOM pristopa k aktivni prenovi obstoječih neprofitnih stanovanj. V drugih občinah v širšem mestnem prostoru Maribora je malo število neprofitnih stanovanj.

V vseh občinah pa je izjemen pritisk predvsem zasebnih investorjev za gradnjo individualnih stanovanjskih hiš izven območij naselij, kar tudi v občini Maribor predstavlja najbolj zaželjeno obliko reševanja stanovanjskega problema. Velik je pritisk Mariborčanov,

ki želijo živeti izven mesta v manjših naseljih in na podeželju, v novo nastajajočih individualnih hiš in tržnih večstanovanjskih hiš, občine pa že občutijo finančne probleme izgradnje komunalne infrastrukture.

Na severnem delu Mariborske urbane regije na območju občin **Kungota, Selnica ob Dravi, Šentilj, Lovrenc na Pohorju** ter v občinah **Rače-Fram** in **Hoče-Slivnica** v jugo-vzhodnem delu urbane regije je razpršena gradnja avtohtona poselitve. V ostalih občinah predvidevajo zaokrožanje naselij oziroma pripojitev območij razpršene gradnje k večjim naseljem ali nastanek gručastih naselij. Tovrstna območja pa so običajno problematična, ker niso komunalno urejena, prav tako so prometno slabše dostopna. Reševanje konkretnih primerov nekatere občine že predvidevajo v nastajajočem OPN. V občini **Starše**, ki so od Maribora bolj oddaljene, večjega povpraševanja po stavbnih zemljiščih in stanovanjski gradnji šele pričakujejo. Prav tako je izjema **Lovrenc na Pohorju**, ki je tudi precej oddaljen od Maribora in zato manj zanimiv za priseljevanje. V občini **Duplek** je povpraševanje po stanovanjski gradnji prisotno tudi med Ptujčani. Povpraševanje po novih stanovanjih pa povsod izrazito vpliva na povečanje cen stavbnih zemljišč. Komunalno opremljanje zemljišč poteka prioritetno v strnjenih naseljih, občine pa imajo zanj večinoma premalo sredstev, prav tako so mnenja, da je višina komunalnih prispevkov prenizka.

V mestni občini **Maribor** je najbolj pereči **problem** nezadosten obseg zazidljivih zemljišč za neprofitno stanovanjsko gradnjo ter neredno plačevanje najemnin v neprofitnih stanovanjih. S tem se zmanjšujejo finančna sredstva SS MOM za prenovo in novogradnjo. V Mariboru so anketiranci mnenja da ni več interesa za neprofitno stanovanjsko gradnjo, ker je prevelik vpliv kapitala na tržno stanovanjsko gradnjo. V občini **Ruše** je tudi šibka plačilna sposobnost najemnikov v neprofitnih stanovanjih. Problem je tudi neučinkovitost pravosodja v primerih ko gre za plačilno nedisciplino najemnikov. V drugih občinah v širšem mestnem prostoru Maribora so anketiranci mnenja da so najbolj pomembni problemi na področju stanovanjske gradnje **nezadostna finančna sredstva za dolgoročno investiranje v nova neprofitna stanovanja, prenovo stanovanjskega sklada in stavbne dediščine, ter visoki stroški individualne stanovanjske gradnje in vzdrževanja komunalne infrastrukture v območjih razpršene poselitve**. Povpraševanje Mariborčanov za stanovanjsko gradnjo dviguje ceno zazidljivih zemljišč v okoliških občinah.

V vseh občinah v širšem mestnem območju Maribora je večje povpraševanje od ponudbe neprofitnih stanovanj. Povpraševanje po stanovanjih za nakup ali gradnjo je tudi veliko. Občine nimajo svojih komunalno opremljenih zemljišč za stanovanjsko gradnjo kar je tudi problem »zamujanja« prostorskega načrtovanja. V Lovrencu na Pohorju se zaradi previsokih najemnin neprofitnih stanovanja velikokrat obstoječa (sicer slabše vzdrževana) stanovanja ne morejo oddati. V občinah Kungota, Pesnica in Šentilj je največji pritisk investitorjev za razpršeno stanovanjsko gradnjo, občina pa investira večja sredstva v komunalno opremljanje zemljišč in infrastrukturo (ceste, vodovod, kanalizacija). Komunalni prispevek na v tem delu urban regije je za okrog 600 m² veliko parcelo 2500-3000 EUR. Zakonodaja ne omogoča dovolj možnosti za nadaljnjo razpršeno stanovanjsko gradnjo za katero je največje povpraševanje v teh občinah. V primestnih občinah v južnem delu urbane regije - Hoče-Slivnica, Starše, Miklavž na Dravskem polju, Duplek je izrazito povpraševanje priseljencev iz Maribora za stanovanjsko gradnjo kar dviguje ceno zazidljivih zemljišč predvsem v občinskih središčih. V občini Hoče-Slivnica je veliko število nelegalno izgrajenih vikend hiš na območju Pohorja katera se spreminjajo v stalna bivališča. Problem je v šibki komunalni opremljenosti podeželskih naselij, predvsem kanalizacijskega omrežja in cest (na območju Pohorja je 40% cest še neasfaltiranih). V nekaterih neprofitnih stanovanjih v občini Hoče-Slivnica imajo probleme z najemniki (Romi) v zaradi neplačevanja najemnin. V občini Rače-Fram obstaja zemljišče namenjeno

za stanovanjsko gradnjo (10 ha), občina pa nima denarja za izgradnjo komunalne in prometne infrastrukture. Lastniki pričakujejo, da bo občina to zemljišče komunalno opremila, drugače ga nočejo prodati. Ker zemljišče ni komunalno opremljeno občina ne more dvigniti nadomestilo za uporabo nezazidanega stavbenega zemljišča. V občini Miklavž na Dravskem polju so predvidena nova stanovanjska območja zaradi bližine Maribora in velikega povpraševanja po stanovanjski gradnji. Številne zazidalne parcele so prazne (cc 1000 parcel), kjer bi lahko v občini načrtovali in zgoščevali poselitev, pa je zaradi lastništva parcel zadeva neizvedljiva. V občini Starše glede stanovanjske gradnje in oskrbe s stanovanji ni večjih problemov. V občini se gradi večstanovanjska hiša z osmimi neprofitnimi stanovanji, investitor je JSS MOM. Povpraševanje po neprofitnih stanovanjih je v občini veliko. Zemljišč za stanovanjsko gradnjo je dovolj, problem je da nezazidana stavbna zemljišča niso na trgu kar lastniki zemljišča ne želijo prodati.

Občine **rešujejo** opisane probleme povezane z oskrbo stanovanj na različne načine. V **MOM** zaradi pomanjkanja primernih zazidljivih zemljišč in finančnih sredstev za nova neprofitna stanovanja pristopajo k aktivni prenovi obstoječih stanovanj. V občini **Kungota** n Šentilj potekajo spremembe namembnosti zemljišča za potrebe stanovanjske gradnje. Občina Kungota vsako leto nameni določena sredstva za nakup neprofitnih stanovanj ki jih preko javnega razpisa dodeli upravičencem. V letu 2007 so bila kupljena 4 neprofitna stanovanja, za leto 2009 je predviden nakup še enega. Največji problem je zagotavljanje finančnih sredstev, povpraševanje je večje od ponudbe. V občinah Šentilj, Lovrenc na Pohorju, Rače-Fram, Starše, Duplek ne izvajajo posebnih ukrepov na področju oskrbe s stanovanji. V občini Pesnica poskušajo pridobiti čim več zasebnega kapitala za financiranje stanovanjske gradnje in infrastrukture. V občini Miklavž na Dravskem polju načrtujejo nova stanovanjska območja kjer bi lahko zgoščevali poselitev, pa je zaradi lastništva zadeva sporna. V občini Selnica ob Dravi že nekaj časa ne rešujejo ta problem, v načrtu je novo območje za stanovanjsko gradnjo ob Dravi. V občini Ruše stanovanjske probleme rešujejo v skladu s svojimi možnostmi. V občini Hoče-Slivnica želijo pridobiti EU sredstva za komunalno opremljanje zemljišč.

V večini občin v Mariborski urbani regiji se strinjajo s predlaganimi **ukrepi** da bi reševanje problemov bilo učinkovitejše če bi obstajala predkupna pravica občin za nakup zazidljivega zemljišča za potrebe neprofitne stanovanjske gradnje. Večkrat omenjeni predlogi ukrepov so tudi zagotavljanje finančnih sredstev za vzpostavitev sklada zazidljivih zemljišč za potrebe neprofitne in cenovno ugodne večstanovanjske gradnje na ravni regije, ter jasne pristojnosti med »državo-regijo-občino« na področju načrtovanja in komunalnega urejanja zemljišč za potrebe neprofitne stanovanjske gradnje vključno s »posredniško« vlogo občine Maribora pri zagotavljanju neprofitnih stanovanj. Anketiranci so mnenja da je zaželeno financiranje neprofitnih stanovanj tudi iz državnega proračuna ter učinkovito pravosodje za uveljavljanje zakonitih pravic lastnikov vis-a-vis najemnikov neprofitnih stanovanj. Pri individualni in tržni stanovanjski gradnji so anketiranci mnenja da je potrebno skrajšati rokom za izdajo gradbenega dovoljenja (največ 6 mesecev) in vzpostaviti učinkovito gradbena inšpekcija pri izvajanju individualne stanovanjske gradnje.

Sprememba namembnosti zemljišč za potrebe individualne in tržne stanovanjske gradnje v širšem mestnem območju Maribora nastaja pod krinko reševanja »socialnega« problema občanov ki želijo zgraditi hišo za lastne ali potrebe njunih svojcev, ali da s prodajo zazidljivih parcel zagotovijo dodatna finančna sredstev za gradnjo ali prenavo svojih stanovanjskih objektov - v cilju »ohranjanja poselitve na podeželju«. Razvoj stanovanjske gradnje narekuje zasebni interes in kapital. Nova stanovanjska območja v občinah se načrtujejo po zahtevi lastnika ali investitorja. Razpršena gradnja nadaljuje. Močno se povečujejo prometne obremenitve in dnevne migracije. Načrtovanje in razvoj stanovanjske

gradnje ni usklajeno na regionalni ravni, saj zanj skrbijo predvsem občine same. Vpliv občin je omejen na malo število neprofitne stanovanjske gradnje, spremembo namembnosti zemljišč za potrebe stanovanjske gradnje, in komunalno opremljanje zemljišč. Občine se prilagajajo interesom zasebnih vlagateljev, tako da dopuščajo stanovanjsko gradnjo tudi na območjih, ki so predvidena za kmetijstvo. Zaradi prilagajanja interesom investitorjem veljavni prostorski akti le delno in pogosto neučinkovito usmerjajo razvoj stanovanjske gradnje. *Stanovanjska gradnja je torej v veliki meri »(ne)trajnostna«*. Vrednotenje in interesi na lokalni (občinski) ravni v precejšni meri odstopajo od strateških usmeritev na (nad)nacionalni ravni.

3.4. TRGOVINA

Razvoj trgovine na območju Mariborske urbane regije v zadnjih 15 letih označuje prostorska koncentracija trgovine in nastanek velikih nakupovalnih središč. Razvoj nakupovalnih središč je v veliki meri omejen na mesto Maribor. V večjih občinskih središčih (Šentilj, Ruše, Hoče Slivnica, Rače Fram) je bil odprt po en nov hipermarket in več manjši supermarketov, v ostalih manjših občinah ni bilo razvoja novih oblik trgovine (nakupovalna središča, hipermarketi). V večjih občinskih središčih prihaja do razvoja drugih storitev (banka, pošta, zdravstvena ambulanta). Po bolj intenzivnem razvoju centralnih dejavnosti izstopa zlasti občina Ruše. V večjem številu občin (Kungota, Šentilj, Selnica ob Dravi, Hoče Slivnica, Duplek) ocenjujejo, da je razvoj trgovine premalo intenziven in da obseg trgovskih površin in ponudba ne zadošča za potrebe naraščajočega prebivalstva. V nekaterih občinah zato »vabijo« trgovske verige in jim ponujajo zemljišča v okviru poslovnih in oskrbnih con, za kar pa zaenkrat ni zanimanja. Po drugi strani le v Mariboru in Rušah ocenjujejo, da je razvoj novih oblik trgovine preveč intenziven in da ima negativne posledice za razvoj trgovine in prostorski razvoj mesta. Zamiranje trgovine v občinskem središču so kot problem ocenili še v občinah Kungota in Pesnica. Značilno je torej, da se močno krepi vloga Maribora kot regionalnega oskrbnega središča. Velik del prebivalcev v urbani regiji, še zlasti tisti, ki so tudi zaposleni v Mariboru, se oskrbujejo v novih nakupovalnih središčih na obrobju Maribora. To posledično povečuje osebni avtomobilski promet.

V večini manjših občin je zelo značilno zapiranje majhnih trgovin z živili in mešanim blagom v majhnih lokalnih oskrbnih središčih na podeželju. Trgovine se zapirajo zaradi zmanjšanega prometa in posledične nerentabilnosti, kar je posledica konkurence novih nakupovalnih središč. To močno poslabšuje dostopnost do osnovne oskrbe za manj mobilno podeželsko prebivalstvo, še zlasti starejše. V občinah so ta proces zaznali, toda ga ne ocenjujejo kot večji problem.

V večini občin ne izvajajo posebnih **ukrepov** za usmerjanje razvoja trgovine. V pripravi novih občinskih prostorskih načrtov so predvideli zemljišča za lociranje trgovine in izdelavo občinskih podrobnih prostorskih načrtov za območja centralnih dejavnosti. Posamezne občine aktivno vabijo trgovske verige v investicije v njihovi občini. Drugi ukrepi se jim ne zdijo potrebni.

Mesto Maribor močno odstopa po značilnostih razvoja trgovine. V zadnjih 15 letih so bila zgrajena 3 velika trgovska središča (Europark, Tuš, »Qlandia«), 6 specializiranih hipermarketov, 2 hipermarketov in več supermarketov znotraj stanovanjskih območij. Nove oblike trgovine so praviloma locirane na mestnem obrobju, na lokacijah ni niso ali so le delno dostopna z javnim mestnim prometom, kar spodbuja rast osebnega avtomobilskega

prometa. Sočasno prihaja do stagnacije in zamiranja trgovine v mestnem središču. Zamiranje trgovine je še posebno očitno v delu mestnega središča (Koroška in Partizanska cesta). Posebnost Maribora v primerjavi z drugimi slovenskimi mesti je, da je del trgovskih središč nastal na obrobju mestnega središča (trgovsko središče City, Europark, Kolosej...), zato lahko govorimo o oblikovanju novega mestnega središča, ki prevzema in dopolnjuje funkcije tradicionalnega mestnega središča. V občini ocenjujejo, da je razvoj suburbanih nakupovalnih središč preveč intenziven, ker povzroča zamiranje trgovine v mestnem središču. Kljub temu pa v občini ne izvajajo posebnih ukrepov za usmerjanje razvoja trgovine, razvoj trgovine prepuščajo zasebni iniciativi in interesom zasebnega kapitala. V vprašalniku predlagani ukrepi (omejevanje razvoja novih nakupovalnih središč na mestnem obrobju, ukrepi za zaščito in krepitev trgovine v mestnem središču) se strokovnim delavcem na področju prostorskega načrtovanje v občini sicer zdijo »primerni«, za občine pa ne predstavljajo prioritete na področju prostorskega načrtovanja. Tudi veljavna urbanistična zasnova, ki je predvidela krepitev manjših lokalnih območij centralnih dejavnosti znotraj stanovanjskih območij, se ne realizira. Za lokalna oskrbna središča med investitorji ni interesa, tako da se nova nakupovalna središča gradijo v območjih, ki so v urbanistični zasnovi opredeljena kot območja za proizvodne dejavnosti.

Razvoj trgovine v proučevanjem območju torej označuje močan **razvoj** in povečevanje ponudbe. Še zlasti je značilen proces prostorske koncentracije v obliki novih **nakupovalnih središč**, ki pa je omejen na Maribor, v manjši meri še na nekatera večja občinska središča. Na drugi strani prihaja do stagnacije oziroma zamiranja trgovine v mestnih oziroma občinskih središčih in majhnih lokalnih oskrbnih središčih na podeželju. Razvoj trgovine v celoti narekuje zasebni interes in zasebni kapital, vpliv občin je izredno omejen. Občine se prilagajajo interesom zasebnih vlagateljev, tako da dopuščajo gradnjo nakupovalnih središč tudi na območjih, ki so predvidena za druge dejavnosti, zlasti proizvodne. Zaradi prilagajanja interesom investitorjem veljavni prostorski akti le delno in pogosto neučinkovito usmerjajo razvoj trgovine in ostalih centralnih dejavnosti. Razvoj trgovine je torej v veliki meri »(ne)trajnosten« in precej odstopa od strateških usmeritev, na primer poudarek na mešani rabi tal, krepitev manjših lokalnih oskrbnih središč, zmanjševanju razdalje med kraje bivanja in oskrbe, dostopnosti oskrbnih središč z javnim prometom ter krepitev vitalnosti in privlačnosti mestnih središč. Kljub temu pa v občinah ne vidijo potrebe po posebnih ukrepih za usmerjanje (prostorskega) razvoja trgovine. Vrednotenje in interesi na področju razvoja trgovine na lokalnem (občinskem) nivoju v precejšni meri odstopajo od strateških oziroma pogosto »deklarativnih« usmeritev na nadnacionalni (evropski) in nacionalni (državni) ravni.

3.5. OBMOČJA PROIZVODNIH DEJAVNOSTI

Po gospodarskem zastoju, ki je zajel Maribor v drugi polovici 80. let in v prvi polovici 90. let prejšnjega stoletja, je za sredino prvega desetletja 21. stoletja značilen intenziven razvoj novih območij proizvodnih dejavnosti in transformacija obstoječih. Vse občine v mariborski urbani regiji si prizadevajo za plansko ureditev novih območij proizvodnih dejavnosti. Opozoriti je potrebno, da je povpraševanje gospodarstva po novih območjih proizvodnih dejavnosti (poslovne, obrtno-industrijske cone) različno v različnih delih širšega mestnega območja. V severnem delu mariborske urbane regije (občini Šentilj in Kungota) ter v občini Lovrenc na Pohorju, ki jo označuje prometna zaprtost, je povpraševanje relativno majhno. Kljub temu občine načrtujejo nova območja proizvodnih

dejavnosti, ki bi bila namenjena pretežno domačim podjetnikom in podjetjem. S podobnimi procesi, potrebami in povpraševanji se srečujeta tudi pretežno podeželski jugovzhodno od Maribora locirani občini Starše in Duplek. Tudi tu načrtujejo le manjša območja proizvodnih dejavnosti, ki bodo namenjena predvsem lokalnim obrtnikom in podjetnikom.

V Mestni občini **Maribor** prihaja do transformacije obstoječih območij proizvodnih dejavnosti z mešanjem različnih vrst rabe, ki vključuje tako storitvene dejavnosti kot tudi gradnjo novih stanovanj (Melje, Tezno, Tabor), medtem ko proizvodne cone Marles, Studenci in Tam kljub transformaciji značaja proizvodnih podjetij (velik pomen malih in srednje velikih podjetij) ohranjajo pretežno proizvodno vlogo. Podobni procesi so značilni tudi za občino **Ruše**, saj se nov razvoj proizvodnih dejavnosti osredotoča pretežno na obstoječa območja proizvodnih dejavnosti (tovarna dušika, Hmezd Jeklo, nekdanji Metalplast), načrtovane pa so tudi njihove širitve. Občine, ki se nahajajo v neposredni okolici Mestne občine Maribor, se srečujejo z velikim povpraševanjem gospodarstva po naselitvi v območjih proizvodnih dejavnosti. To posebno velja za občine **Hoče-Slivnica**, **Rače-Fram** in delno tudi za občino **Selnica ob Dravi**. Za te občine je značilna dobra prometna infrastruktura, zanimive pa postajajo tudi lokacije v neposredni bližini načrtovane avtoceste proti Ptuj. Občine se pri tem srečujejo s pomanjkanjem ustreznih plansko opredeljenih zemljišč za proizvodne dejavnosti, kar pa poskušajo rešiti v okviru priprave novih prostorskih dokumentov.

Največji problemi, s katerimi se občine srečujejo pri načrtovanju in širitvi proizvodnih območij, so povezane s tremi pomembnimi elementi njihove opredelitve. Prvi je neustrezna infrastruktura na teh območjih ter neustrezna prometna dostopnost. Drugi problem je povezan predvsem s pomanjkanjem ustreznih finančnih virov tako na občinski kot tudi na državni ravni, s katerimi bi občine lahko opremile območja proizvodnih dejavnosti s komunalno infrastrukturo. Opredelitev območij proizvodnih dejavnosti ovira tudi dolgotrajna priprava prostorskih aktov. Najbolj intenzivni problemi se pojavljajo v občinah **Miklavž na Dravskem polju**, **Hoče-Slivnica**, **Maribor in Ruše**. V teh občinah je pritisk investorjev zelo velik oziroma se srečujejo z intenzivno transformacijo obstoječih območij proizvodnih dejavnosti.

Občine **probleme** povezane z načrtovanjem in širitvijo proizvodnih območij **rešujejo** na različne načine. Kot temeljni instrument uporabljajo občinske prostorske plane (OPN), s katerimi poskušajo umestiti nove cone v prostor na takšen način, da bi dosegli čim bolj optimalno razporeditev namenske rabe zemljišč. Občini Maribor in Ruše dajeta velik poudarek prestrukturiranju oziroma transformaciji obstoječih območij proizvodnih dejavnosti. Kot pomemben način odgovarjanja na izzive občine izpostavljajo tudi sprotno usklajevanje z občani, investitorji in drugimi organizacijami. Najustreznejši **ukrepi** za reševanje problemov povezanih z načrtovanjem, uresničevanjem in širitvijo proizvodnih območij naj bi bili zagotavljanje zadostne ponudbe površin za proizvodne dejavnosti, smotrno povečevanje poselitvenih območij, nameščanje ob prometnih vozliščih in zagotavljanje ustrezne prometne dostopnosti. Po mnenju občin bi bili najmanj ustrezni oziroma potrebni ukrepi preseljevanje proizvodnih dejavnosti iz središča naselja na obrobje, navezovanje na obstoječe raziskovalne ustanove, univerzo, tehnološki park in druga razvojna jedra ter urejanje zelenih površin, pasov in ustreznih odmikov od drugih rab prostora.

Zaradi velikega povpraševanja po novih območjih proizvodnih dejavnosti in po širitvi obstoječih občine ne čutijo medsebojne konkurence pri zapolnjevanju teh območij, konkurence ne čutijo tudi v regionalnem, državnem ali mednarodnem okviru. Obstoječa in načrtovana območja proizvodnih dejavnosti zato po oceni intervjuvancev niso predimenzionirana. Cena zemljišč v proizvodnih območjih je primerna. Pri njihovem

načrtovanju in izvedbi se občine ne srečujejo z intenzivnim nasprotovanjem nevladnih organizacij. Najmanjše probleme z načrtovanjem in širitvijo proizvodnih območij imajo v občinah Lovrenc na Pohorju, Šentilj in Duplek.

Za mariborsko urbano regijo so z vidika razvoja območij proizvodnih dejavnosti značilni **trije različni procesi**. Mestna občina **Maribor** in občina **Ruše** se srečujeta predvsem s transformacijo obstoječih proizvodnih območij. Občine v neposredni bližini Mestne občine Maribor, ki imajo dobro prometno infrastrukturo (avtocesto), so zelo privlačne za lociranje novih proizvodnih dejavnosti, zato le-te v novih prostorskih dokumentih načrtujejo obsežno širitev območij proizvodnih dejavnosti. Občine, ki so od Maribora relativno oddaljene ali nimajo najboljših prometnih povezav, se ne srečujejo z velikim povpraševanjem po novih območjih proizvodnih dejavnosti. Pomemben razlog je tudi pomanjkanje ustreznega prostora zaradi specifičnih fizičnogeografskih značilnosti.

Območja proizvodnih dejavnosti se načrtujejo netrajnostno: pričakuje se predimenzioniranost novih območij, ki bodo nepovratno uničila kakovostna kmetijska zemljišča. Močno se bodo povečale prometne obremenitve s tovrnim prometom, ki ne bo kanaliziran le na avtocestah in drugih glavnih cestah (tranzit). Razpršena gradnja se bo nadaljevala. Načrtovanje in razvoj območij proizvodnih dejavnosti je v veliki meri neusklajen na regionalni ravni, saj zanj skrbijo predvsem občine same. Območje proizvodnih dejavnosti, ki bi bilo regionalnega (in mednarodnega) pomena se kot kažejo načrti občin ne bo oblikovalo. Kot pozitivni ukrep je potrebno izpostaviti usmerjanje proizvodnih dejavnosti ob obstoječo prometno infrastrukturo in v bližino prometnih vozlišč.

3.6. PROMET

Okoljski prometni vplivi v mestih in širših mestnih območjih predstavljajo enega ključnih dejavnikov zmanjševanja kakovosti bivanja (slabša kakovost zraka, povečan hrup, otežena dnevna mobilnost, neurejeno parkiranje, slabša dostopnost ipd.), zato v prostorskem razvoju mest predstavlja razvoj prometa ključen element pri doseganju trajnostnega razvoja. Med državnimi cestami Mariborske urbane regije, kjer se izvajajo meritve PLDP-ja, sodijo med zelo obremenjene predvsem hitre, glavne in regionalne ceste (vpadnice v Maribor), avtoceste pa so z obremenitvami okrog 32.000 vozil dnevno na zgornji meji kapacitet ceste.

Predvsem je očiten **velik porast prometa** na večini cest širšega območja Maribora v zadnjih 15-ih letih. Tako je bil npr. leta 1993 na odseku Pobrežje - Maribor (Tezno) PLDP 20.910, leta 2005 pa že 47.717. Podobna rast prometa je bila značilna tudi za številne druge cestne odseke. Pomembna značilnost prometa na obravnavanem območju je tudi precejšen delež tovornjakov (v večini tranzitni promet), ki na najbolj prometnih cestnih odsekih večinoma predstavljajo od okrog 10 % do skoraj 30 % vseh vozil. Velika prometna obremenjenost hitrih, glavnih in regionalnih cest širšega območja Maribora sicer kaže na perečo prometno problematiko celotne regije, vendar pa intervjuji na najnižjem, občinskem nivoju kažejo, da pri dosedanjem prostorskem razvoju tega segmenta še ne zaznavajo kot ključnega in se ga sistemsko praktično v nobeni občini ne lotevajo.

Identifikacija in vrednotenje **problemov** s področja urejanja prometa na nivoju posamezne občine je pokazala, da izstopajo predvsem trije problemi, ki so se kot največji in akutni

pokazali v kar 7 občinah in sicer: **preveč tranzitnega prometa**, splošna **preobremenitev cest** s prometom in **slaba kakovost cest**. Problematika tranzitnega prometa se navezuje na preobremenjenost cest in ju kot velik problem v prometu označujejo v občinah Šentilj, Ruše, Selnici ob Dravi, Hoče, Miklavž na Dravskem polju in Starše. Čez Hoče in Šentilj poteka mednarodni tranzitni promet, medtem ko gre pri ostalih občinah za zgostitve in problematiko povečanega dnevnega tranzitnega prometa (v smeri Maribor - Dravska dolina in Maribor – Ptuj). Med pomembnejše probleme so uvrstili še pomanjkanje parkirnih površin (zelo velik problem v občinah Ruše, Selnica ob Dravi, Miklavž na Dravskem polju), neustrezno razvit javni promet (zelo velik problem v občinah Maribor, Šentilj, Hoče-Slivnica), slabo razviti nemotorizirani prevozni načini (kot zelo velik problem so to izpostavili v občinah Šentilj, Hoče in Miklavž) ter poslabšana varnost na cestah (velik problem v občinah Središče ob Dravi, Miklavž na Dravskem polju in Starše).

Gledano **po posameznih občinah** pa se je pokazalo, da je prometna problematika prisotna v večini občin, bolj izstopajoča pa v občinah **Miklavžu na Dravskem polju, Hoče-Slivnica, Šentilju**, deloma tudi **Selnici ob Dravi in Starše**. V občini Maribor so vse naveden probleme označili kot srednje velik problem, kot velik problem so izpostavili le nefunkcionalni (počasnost, frekvenca) mestni in primestni sistem javnega prometa. Promet oziroma urejanje prometne problematike pa je zanemarljivega pomena v občinah Kungota, Lovrenc na Pohorju in Rače-Fram, kjer razen izjemoma (npr. slaba kakovost lokalnih cest) niso izpostavili nobene pereče problematike v zvezi s prometom.

Vse navedene probleme povezane s prometom občine praviloma ne **rešujejo** oziroma jih rešujejo nesistemske in stihijske. Povečan promet in tranzitni promet nameravajo tako v občinah Ruše in Miklavž na Dravskem polju rešiti z novo obvoznico, v Staršah pričakujejo, da se bo problematika umirila z izgradnjo AC Fram – Draženci. Ostalih ukrepov ne izvajajo. Med **ukrepi** za učinkovitejše reševanje problemov povezanih s prometom so prav vse občine poudarile, da bi bilo potrebno izboljšati cestno infrastrukturo, večina je izpostavila še gradnjo kolesarskih poti in pešpoti ter dodatno ozaveščanje in izobraževanje javnosti.

Večji del odgovorov posameznih občin Mariborske urbane regije kaže, da pri **načrtovanju in usmerjanju prometne strategije** na lokalnem nivoju še ni prišlo do preobrata; še vedno je prevladujoče razmišljanje o potrebah po izgradnji boljše in nove prometne infrastrukture in manj o drugih ukrepih, ki bi umirili naraščajoče probleme povezane s povečevanjem prometa. Večina je tudi izrazila mnenje, da je reševanje prometne problematike na plečih države in njenih strategij, hkrati pa prav nobena od občin ni nakazala možnosti skupnega (medobčinskega) reševanja posameznih problemov.

Da na območju Mariborske urbane regije še ni prišlo do pomembnega premika v razmišljanju (in ukrepanju) o spremembi načina prevoza od osebnih avtomobilov k drugim oblikam transporta, predvsem **javnemu potniškemu prometu**, kažejo tudi ocene večine občin, da je javni promet na lokalnem/regionalnem nivoju srednje dobro urejen. Samo tri občine (Maribor, Šentilj in Ruše) so ga označile kot nefunkcionalnega.

Med glavnimi pomanjkljivostmi obstoječega **javnopotniškega** sistema je večina občin navedla premajhno frekventnost obstoječih povezav (avtobusnih) ter premalo razvejano omrežje rednih linij, po drugi strani pa previsoke obstoječe cene. Če je javni promet razmeroma ustrezen v samem občinskem središču (linija poteka skozi občinski center), pa so navadno periferni deli občin zapostavljeni, večinoma so celo brez javnega prevoza in tako je prebivalstvo dejansko popolnoma odvisno od osebnega avtomobila. Omeniti velja tudi neprilagojene vozne rede obstoječih avtobusnih/železniških povezav, ki se glede na spremenjene zaposlitvene razmere spreminjajo, spremembam pa ne sledijo vozni redi javnega potniškega sistema.

Zaradi večje udobnosti, časovno ugodnejših povezav in razmeroma poceni goriva tako osebni avtomobil ostaja najboljša alternativa za prevoz na delo in opravljanje drugih storitev za pretežen del prebivalstva predvsem v širšem zaledju Maribora. Javni potniški promet ni deležen prioritete obravnave in v okviru mobilnosti na območju mesta in njegovega zaledja nima prednostne vloge.

Takšno stanje na področju prometa pa je tesno povezano z obstoječim načrtovanjem rabe zemljišč, načinom širjenja mesta in poselitve na širšem območju regije, ki dejansko povečuje odvisnost od uporabe avtomobila. Ključnega pomena je neusklajeno prostorsko in urbanistično načrtovanje z načrtovanjem javnega prometa (ter pešpoti in kolesarskih poti). Nova stanovanjska, poslovna in komercialna območja rastejo stihijno, nenačrtovano, med seboj so pogosto oddaljena in infrastrukturno slabo povezana, vse skupaj pa vodi samo v še večji porast prometa in zaostrovanja prometnih problemov predvsem na območjih suburbanizacije.

VIRI IN LITERATURA

1. Občina Duplek: URL: : <http://www.duplek.si> (citirano:21.4.2008)
2. Občina Hoče-Slivnica: URL: <http://www.hoce-slivnica.si> (4.4.2008).
3. Občina Kungota: URL: <http://www.kungota.si> (4.4.2008).
4. Občina Lovrenc na Pohorju: URL: <http://www.lovrenc.si> (citirano:14.4.2008)
5. Občina Miklavž na Dravskem polju: URL: <http://www.miklavz.si> (citirano:14.4.2008)
6. Občina Pesnica: URL: <http://www.pesnica.si>(4.4.2008).
7. Občina Ruše: URL: <http://www.ruse.si> (citirano:14.4.2008)
8. Občina Selnica ob Dravi: URL: <http://www.selnica.si/obcina> (4.4.2008).
9. Občina Šentilj: URL: <http://www.sentilj.si> (4.4.2008).
10. Terensko delo (intervju). UL Filozofska fakulteta, marec, 2008.
11. Prebivalstvo (30.06. 2007). 2008. Statistične informacije, št.1. SURS. URL: <http://www.stat.si> (4.4.2008).
12. Vprašalnik »Prostorsko načrtovanje in doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja na lokalni (občinski) ravni«. Marec 2008. Ljubljana, Oddelek za geografijo Filozofske fakultete.

VPRAŠALNIK

»Prostorsko načrtovanje in doseganje ciljev trajnostnega prostorskega razvoja na lokalnem (občinskem) nivoju«

OBČINA: _____

KONTAKNA OSEBA: _____

I. PROSTORSKO NAČRTOVANJE V OBČINI

1. Veljavni prostorski akti v občini (navedite vse veljavne strateške prostorske akte, datum sprejetja, dopolnitve...)

2. Poglavitni problemi pri uporabi veljavnih prostorskih aktov pri načrtovanju in usmerjanju prostorskega razvoja v občini (obkrožite: 0 – ni problem, 1 – majhen problem, 2 – problem, 3 – velik problem)

1	veljavni prostorski akti so neprimerni za načrtovanje in usmerjanje prostorskega razvoja v občini	0	1	2	3
2	namenska raba ni usklajena s potrebami in interesi investitorjev	0	1	2	3
3	pritiski investitorjev po spremembi namembnosti zemljišč	0	1	2	3
4	pobude občanov za spremembo namembnosti zemljišč	0	1	2	3
5	pomanjkanje zazidljivih zemljišč	0	1	2	3
6	pomanjkanje komunalno opremljenih zazidljivih zemljišč	0	1	2	3
7	prostorski akti niso predvideli določenih procesov v prostorskem razvoju v občini	0	1	2	3
8	drugo:				

3. Stanje izdelave novih strateških prostorskih aktov (za vsak akt v izdelavi navedite fazo, v kateri se nahaja)

4. Poglavitni problemi pri izdelavi novih prostorskih aktov (obkrožite: 0 – ni problem, 1 – majhen problem, 2 – problem, 3 – velik problem)

1	pomanjkanje strokovnih kadrov	0	1	2	3
2	pomanjkanje finančnih sredstev	0	1	2	3
3	neprimerna in nejasna zakonodaja (zakoni, podzakonski akti, navodila)	0	1	2	3
4	drugo:				

5. Ali vam je sprejetje novega Zakona o prostorskem načrtovanju povzročilo nove (dodatne) probleme pri izdelavi prostorskih aktov? Pojasnite.

6. Ali ste zadovoljni z delom upravne enote na področju izdajanja gradbenih dovoljenj? Ali so izdana gradbena dovoljenja (vedno) skladna s cilji prostorskega razvoja in občinskimi prostorski akti? V primeru negativnega odgovora pojasnite kakšni problemi in odstopanja se pojavljajo?

2. PROSTORSKI RAZVOJ IN DOSEGANJE CILJEV TRAJNOSTNEGA PROSTORSKEGA RAZVOJA V OBČINI

1. Na kratko opišite značilnosti prostorskega razvoja v vaši občini po naslednjih področjih.

12. notranji razvoj naselij

13. prenova kulturne in druge stavbne dediščine v naseljih

14. prenova degradiranih območij

15. širitev in gradnja zunaj območij naselij

16. sanacija območij razpršene gradnje

17. stanovanjska gradnja in stanovanjska območja

18. območja centralnih dejavnosti

__ območja proizvodnih dejavnosti

19. območja zelenih površin

20. promet in območja prometnih površin

21. komunalno opremljanje zemljišč

3. STANOVANJSKA GRADNJA

1. Ocenite pomen spodaj navedenih problemov na območju vaše občine (obkrožite: 0 – ni problem; 1 – majhen problem; 2 – problem; 3 – velik problem).

1	malo število neprofitnih (javnih najemniških) stanovanj v občini	0	1	2	3
2	nezadosten obseg zazidljivih (stavbnih) zemljišč za neprofitno stanovanjsko gradnjo v občini	0	1	2	3
3	občina nima finančnih sredstev za dolgoročno investiranje v	0	1	2	3

	neprofitna stanovanja				
4	visoka cena hiš in stanovanj za nakup v občinskem središču	0	1	2	3
5	visoka cena komunalno opremljenega zemljišča za stanovanjsko gradnjo v strnjenih naseljih	0	1	2	3
6	v območjih razpršene poselitve so visoki stroški gradnje in vzdrževanja komunalne infrastrukture	0	1	2	3
7	občina namenja zazidljiva zemljišča rabam ali dejavnostim, ki so donosnejše (nakupovalna središča, gospodarske in proizvodne cone, itn.)	0	1	2	3
8	povpraševanje priseljencev iz drugih občin (npr. Maribora) za stanovanjsko gradnjo dviguje ceno zazidljivih zemljišč v občini	0	1	2	3
9	v občini se stanovanja ne gradijo na podlagi prostorskih načrtov, sprememba namenske rabe zemljišč nastaja na osnovi pobud in interesov občanov ter zasebnih investitorjev	0	1	2	3
10	stanovanjska gradnja ter širitev poselitvenih površin je najintenzivnejša v majhnih podeželskih naseljih kar močno povečuje intenzivnost in dolžino dnevnih migracij	0	1	2	3
11	občina nima dovolj sredstev za prenovo stanovanjskega sklada in stavbne dediščine	0	1	2	3
12	drugo:	0	1	2	3
(a)	_____	0	1	2	3
(b)	_____	0	1	2	3
(c)	_____	0	1	2	3

2. Opišite najbolj pereč(e) problem(e) v vaši občini, v kakšni obliki se pojavljajo in kje:

3. Kako rešujete opisane probleme povezane z oskrbo stanovanj vaši občini?

4. Kaj je treba storiti, da bi bilo reševanje teh problemov učinkovitejše?

1	vzpostavitev različnih nepremičninskih davkov v občini (kmetijsko zemljišče, nezazidano stavbno zemljišče, zazidano stavbno zemljišče, stanovanjske površine, itn) v skladu z občinskim načrtom namembnosti površin	da	ne	ne vem
2	uvedba občinskega davka na večje družinske hiše v razpršeni gradnji na podlagi tržne vrednosti nepremičnine, tipa zazidave in števila stanovalcev	da	ne	ne vem
3	uvedba transparentne »prirastkarine« (razlika v tržni vrednosti nepremične pri spremembi namembnosti ali lastništva) v občini;	da	ne	ne vem
4	uvedba instrumenta komunalnih in hipotekarnih obveznic za potrebe komunalnega opremanja zemljišč za potrebe stanovanjske gradnje	da	ne	ne vem
5	zagotavljanje finančnih sredstev za vzpostavitev sklada zazidljivih zemljišč za potrebe (več)stanovanjske gradnje na ravni regije	da	ne	ne vem
6	vzpostavitev (zakonska in finančna) sistema financiranja neprofitnih stanovanj na ravni regije	da	ne	ne vem
7	predkupna pravica občin za nakup zazidljivega zemljišča za potrebe neprofitne stanovanjske gradnje	da	ne	ne vem

8	zakonska vzpostavitev institucionalnega partnerstva (javno-zasebno / država-regija-občina) ter garancije države za naložbe v neprofitna stanovanja	da	ne	ne vem
9	vzpostavitev t.i. »posrednične institucije«, ki bi lahko v imenu občin v regiji konkurirale za dolgoročne bančne kredite za naložbe v komunalno opremljena zemljišča in (neprofitna) stanovanja	da	ne	ne vem
10	jasne pristojnosti med »državo-regijo-občino« na področju načrtovanja in urejanja zemljišč za potrebe (neprofitne) stanovanjske gradnje	da	ne	ne vem
11	vzpostavljanje zalog razpoložljivih in potrebnih zazidljivih zemljišč za potrebe stanovanjske oskrbe na ravni občine in regije	da	ne	ne vem
12	krajši rok za izdajo gradbenega dovoljenja (največ 6 mesecev)	da	ne	ne vem
13	vzpostavitev medobčinskega (regionalnega) nadzornega organa za spremljanje izvedbe prostorskega načrta v občinah	da	ne	ne vem
14	mednarodna javna naročila za <i>developerje</i> za izgradnjo neprofitnih in cenovno ugodnih lastnih stanovanj	da	ne	ne vem

DRUGI POTREBNI UKREPI:

4. TRGOVINA

1. Ocenite pomen spodaj navedenih problemov s področja trgovine na območju vaše občine (obkrožite: 0 – ni problem, 1 – majhen problem, 2 – problem, 3 – velik problem)

1	upadanje (zamiranje) trgovine v mestnem središču (občinskem središču)	0	1	2	3
2	upadanje (zamiranje) trgovine v lokalnih oskrbnih središčih znotraj stanovanjskih območij	0	1	2	3
3	pretiran razvoj novih oblik trgovine (nakupovalna središča, hipermarketi, specializirani hipermarketi)	0	1	2	3
4	premalo intenziven razvoj novih oblik trgovine (nakupovalna središča, hipermarketi, specializirani hipermarketi)	0	1	2	3
5	nove oblike trgovine se locirajo na neustreznih lokacijah, kar povzroča nove probleme (prometne, konflikti s stanovalci, poslabšana dostopnost in drugo)	0	1	2	3
6	v občini je prevelik obseg trgovskih površin	0	1	2	3
7	v občini primanjkuje trgovskih površin	0	1	2	3
8	v občini ni dovolj zazidljivih zemljišč za nadaljnjo širitev trgovine	0	1	2	3
9	drugo:				

2. Ali so po letu 1991 v občini nastali (navedite število) ?

- 1 novi hipermarketi¹⁵ _____
- 2 novi specializirani hipermarketi¹⁶ _____
- 3 nova nakupovalna središča¹⁷ _____

3. Na kakšni lokaciji so nastala nova območja trgovine? (Obkrožite!)

- 1 mestno središče (občinsko središče)
- 2 rob mestnega središča (rob občinskega središča)
- 3 mestno obrobje (suburbano območje)

¹⁵ Hipermarket: samopostrežna trgovina z več kot 2000 m² prodajnih površin, ki primarno ponuja živila in mešano blago

¹⁶ Specializirani hipermarket: samopostrežna trgovina z več kot 2000 m² prodajnih površin s specializirano ponudbo blaga (pohištvo, oprema za dom in vrt, tehnični izdelki in drugo)

¹⁷ Nakupovalno središče: skupina trgovin in drugih poslovnih prostorov z več kot 2000 m², ki so se razvila kot povezana in planirana celota

- 4 v manjšem podeželskem naselju
- 5 izven območja naselja

4. Ali v občini izvajate oziroma nameravate izvajati ukrepe za usmerjanje prostorskega razvoja trgovskih dejavnosti?

5. Kakšni ukrepi na področju razvoja trgovine bi bili primerni za vašo občino?

1	omejevanje razvoja novih nakupovalnih središč in večjih prodajaln	da	ne	ne vem
2	zaščita trgovine v mestnem središču (središču naselja)	da	ne	ne vem
3	izboljšanje prometne dostopnosti mestnega središča (središča naselja)	da	ne	ne vem
4	zagotovitev dodatnih parkirnih površin v mestnem središču (središču naselja)	da	ne	ne vem
5	omejevanje avtomobilskega prometa (»peš cone«) v mestnem središču (središču naselja)	da	ne	ne vem
6	povezovanje in skupna promocija trgovcev v mestnem središču	da	ne	ne vem
7	celovita prenova in urejanje mestnega središča (središča naselja)	da	ne	ne vem
8	finančni ukrepi za usmerjanje razvoja trgovine (diferenciacija nadomestila za uporabo stavbnega zemljišča glede na lokacijo, nižje najemnine za poslovne prostore v lasti občine in drugo)	da	ne	ne vem
9	drugo: _____	da	ne	ne vem

6. Ali v občini načrtujete oziroma glede na interes investorjev pričakujete širitev območij za trgovino? Na kakšnih lokacijah?

5. OBMOČJA PROIZVODNIH DEJAVNOSTI

1. Problemi povezani z načrtovanjem, uresničevanjem, širitvijo proizvodnih območij. (obkrožite: 0 – ni problem; 1 – majhen problem; 2 – problem; 3 – velik problem)

1	pritisk investorjev	0	1	2	3
2	konkurenca med občinami	0	1	2	3
3	nekonkurenčnost v regionalnem, državnem in mednarodnem okviru	0	1	2	3
4	pomanjkanje ustreznih lokacij	0	1	2	3
5	pomanjkanje prostora za širitev obstoječih območij	0	1	2	3
6	predimenzioniranost območij proizvodnih dejavnosti glede na trenutno povpraševanje	0	1	2	3
7	neustrezna infrastruktura in prometna dostopnost	0	1	2	3
8	previsoka cena zemljišč v proizvodnih območjih	0	1	2	3
9	pomanjkanje finančnih virov	0	1	2	3
10	nedostopnost evropskih sredstev	0	1	2	3
11	pomanjkanje ustrezno usposobljenih kadrov	0	1	2	3
12	premajhna (finančna, organizacijska) podpora države	0	1	2	3
13	neusklajenost delovanja na regionalni ravni	0	1	2	3
14	nedorečenost usmeritev in prioritet na državni ravni	0	1	2	3
15	nedorečenost nadrejenih prostorskih aktov	0	1	2	3
16	dolgotrajnost priprave prostorskih aktov	0	1	2	3
17	nasprotovanje domačinov	0	1	2	3
18	nasprotovanje nevladnih organizacij	0	1	2	3
19	drugo: _____	0	1	2	3

2. Kako rešujete največje probleme v zvezi z načrtovanjem, uresničevanjem in širitvijo proizvodnih območij?

3. Kateri ukrepi bi bili učinkoviti za reševanje opisanih problemov povezanih z načrtovanjem, uresničevanjem in širitvijo proizvodnih območij?

1	zagotavljanje zadostne ponudbe površin za proizvodne dejavnosti	da	ne	ne vem
2	preseljevanje proizvodnih dejavnosti iz središča naselja na obrobje	da	ne	ne vem
3	navezovanje na obstoječa proizvodna območja	da	ne	ne vem
4	sanacija degradiranih območij	da	ne	ne vem
5	smotno povečevanje poselitvenih območij	da	ne	ne vem
6	nameščanje ob prometnih vozliščih	da	ne	ne vem
7	zagotavljanje ustrezne prometne dostopnosti	da	ne	ne vem
8	prilagajanje velikosti in pomena območja hierarhiji naselij in prometnih vozlišč	da	ne	ne vem
9	navezovanje na obstoječe raziskovalne ustanove, univerzo, tehnološki park in druga razvoja jedra	da	ne	ne vem
10	zagotavljanje »mehkih« lokacijskih dejavnikov (celostna podoba mesta, kakovost bivalnega in delovnega okolja, kulturna ponudba, ipd.)	da	ne	ne vem
11	preprečevanje/obvladovanje negativnih vplivov na okolico	da	ne	ne vem
12	urejanje zelenih površin, pasov, ustreznih odmikov	da	ne	ne vem
13	drugo: _____	da	ne	ne vem

4. Kako poteka preobrazba obstoječih območij proizvodnih dejavnosti? (Obkrožite!)

- 1 poteka spontano
- 2 poteka načrtno – z uresničevanjem prostorske strategije občine
- 3 prihaja do sprememb namembnosti v stanovanjsko rabo
- 4 prihaja do mešane rabe (predelovalne in storitvene dejavnosti)
- 5 prevladujejo storitvene dejavnosti (tudi trgovina)
- 6 ni preobrazbe - ohranjajo se predelovalne dejavnosti
- 7 ni preobrazbe – ostaja neizkoriščeno/degradirano

6. PROMET

1. Ocenite pomen spodaj navedenih problemov s področja urejanja prometa na območju vaše občine. (obkrožite: 0 – ni problem; 1 – majhen problem; 2 – problem; 3 – velik problem)

1	preobremenitev cest (zelo veliko število vozil)	0	1	2	3
2	slabša dostopnost (do regionalnega središča)	0	1	2	3
3	onesnaženost ozračja zaradi prometa	0	1	2	3
4	pomanjkanje parkirnih površin	0	1	2	3
5	neustrezno razvit javni promet	0	1	2	3
6	slabo razviti nemotorizirani prevozniki načini (kolesarske steze ipd.)	0	1	2	3
7	preveč tranzitnega prometa	0	1	2	3
8	preslaba kakovost cest	0	1	2	3
9	zmanjšana varnost (pogoste prometne nesreče, oteženo prečkanje cest ipd.)	0	1	2	3

10 drugo _____ 0 1 2 3

2. Opis najbolj perečega(ih) problema(ov); v kakšni obliki se pojavljajo in kje?

3. Kako rešujete opisane probleme povezane s prometom?

4. Kaj bi bilo treba storiti, da bi bilo reševanje teh problemov učinkovitejše?

1	izboljšati cestno infrastrukturo	da	ne	ne vem
2	izboljšati javni promet	da	ne	ne vem
3	povečati obseg parkirnih površin	da	ne	ne vem
4	omejevanje osebnega avtomobilskega prometa	da	ne	ne vem

Kako? _____

5	gradnja kolesarskih stez, pešpoti	da	ne	ne vem
6	omejevanje cestnega tovornega prometa	da	ne	ne vem
7	ozaveščanje in izobraževanje javnosti	da	ne	ne vem
8	drugo _____			

5. Kako ocenjujete ustreznost javnega potniškega prometa na območju Mariborske regije? (Obkrožite ustrezen odgovor.)

- 1 dobro urejen javni promet
- 2 srednje urejen javni promet
- 3 slabo, nefunkcionalno urejen javni promet

6. Kaj predstavlja glavne pomanjkljivosti javnega potniškega prometa na območju vaše občine? (obkrožite: 0 – ni pomanjkljivost; 1 – majhna pomanjkljivost; 2 – pomanjkljivost; 3 – velika pomanjkljivost)

1	previsoka cena	0	1	2	3
2	premajhna frekvenca	0	1	2	3
3	premalo razvejano omrežje rednih linij	0	1	2	3
4	počasnost	0	1	2	3
5	neustrezen vozni red	0	1	2	3
6	neudobnost	0	1	2	3
7	drugo _____	0	1	2	3

7. Katere oblike javnega prometa prepoznavate kot uspešne?
