

Miran GAJŠEK

Prostorsko planiranje in omrežje mest v Sloveniji

Kako prometno-logistični terminali in podjetniške cone spodbujajo razvoj mest

Ponavadi ljudje niso preveč zadovoljni niti s prostorskim planom in še manj z uprstorjenjem plana¹, se pravi z njegovo realizacijo. Na drugi strani si prosvetljeni ljudje niti pomisliti ne upajo, kaj neki bi v prostoru bilo, če sploh ne bi planirali ...

1. Uvod

1.1 Prometno-logistični terminali

V članku je predpostavljena razvojna soodvisnost med urbanih centri in transportnimi omrežji. Ko omenjamo soodvisnost, govorimo o problemu t.i. krožne kavzalnosti, pri čemer: »transport lahko povzroča urbani razvoj in na drugi strani je lahko urbani razvoj sam po sebi povzročitelj povečanja transporta« (Johnston, Gregory, Smith, 94, str. 643). Z drugimi besedami in nekoliko banalno povedano, včasih je pač potrebno prej zgraditi novo prometnico, včasih pa prej novo zgradbo ali del mesta. Zakaj eno ali zakaj drugo, kje graditi zgradbo (ali pa cesto) ter kdaj eno ali drugo so vprašanja, na katera si moremo odgovoriti le na podlagi prostorskega plana. Kakšen bi naj bil prostorski plan, ki bi znal bolj ali manj odgovoriti na vprašanja, kje, kako, kdaj, predvsem pa zakaj, ni lahko vprašanje. Ni pa neodgovorljivo.

Na drugi strani odpiramo debato o naravi urbanega (ali neurbanega) v postindustrijski oziroma informacijski dobi. Kot pravi tudi v Sloveniji na prelomu tisočletja popularizirani (in spolitizirani) Anthony Giddens, centri industrijske moči niso enaki predkapitalističnim centrom (Giddens 82, str. 108). V Sloveniji imamo podobna primera s srednjeveškim centrom Ptujem in industrij-

skim Mariborom. Katera bo tista gospodarska veja, ki bo primerno gibalno razvoja v postindustrijski oziroma informacijski dobi, pa je ključno vprašanje, še zlasti če predpostavimo, da dejavnosti, kot so promet, logistika, telekomunikacije in informatika, predstavljajo ključne gospodarske veje.

Na tem mestu je potrebno opozoriti še na razmerje med dvema planerskima paradigmama. Prva je paradigma togega in hierarhičnega poselitvenega sistema in je bolj ali manj zastarela, druga, prihajajoča paradigma dinamičnega in egalitarnega sistema naselij, pa še ni zaživela. Resnica je kot vedno neke vmes; za planerja so pomembni vhodni podatki, na primer tisti kazalci, ki natančno določajo odstotek delavcev, ki sedaj delajo doma, ter nadalje pričakovani odstotek istih v 10–15 letih. V pričujočem razmišljanju samo opozarjamo na to razmerje, poudarjamo pa na primer pomen hierarhije pri prometno-logističnih terminalih.

Prometna vozlišča z intermodalnimi prometno-logističnimi terminali so na sploh zelo pomembna za učinkovit kombiniran transport, urbani in gospodarski razvoj ter varstvo okolja. »Pomembnost prometnih vozlišč za blago in potnike se še povečuje, če upoštevamo bodoče hitre povezave med evropskimi mesti (urbano omrežje) in razvoj kombiniranega transporta (terminalov)«². Po Beli knjigi³ naj bi projekti transportne infrastruk-

Podjetniška cone Prometno-logistični terminali Prostorsko planiranje Slovenija

V članku je predpostavljena razvojna soodvisnost med urbanih centri in transportnimi omrežji ter prikazan problem urbanega razvoja v povezavi z razvojem transportne infrastrukture. Obenem je odprta razprava o naravi urbanega v postindustrijski družbi. Prometna vozlišča in podjetniške cone so izpostavljeni kot pomembni elementi časa primerne naselbinske strukture. Sledijo kategorizacija prometnih terminalov, prikaz razmer v Evropski uniji in primer planskih opredelitev v Veliki Britaniji. V zaključku so predstavljena razmišljanja o nujni povezanosti prostorske planske dimenzije in gospodarskega planiranja.

Enterprise zone Freight village Slovenia Spatial planning Transport-logistic terminal

The article presumes the development conjunction between urban centres and transport networks and presents the problem of urban development in connection with the development of transport infrastructure. Parallely runs a discussion on the nature of urbanity in the postindustrial society. Transport knots and enterprise zones are stressed as adequate and important elements of the contemporary settlement structure. The discussion is followed by categorisation of transport terminals, a review of conditions in the European union and an example of planning definitions from Great Britain. In conclusion ideas about the necessary connection between the spatial planning dimension and economic planning are emphasised.

ture: »medsebojno povezovali državna omrežja in zagotavljali njihovo interoperabilnost in dostop do omrežij, vključno s prestopom z enega načina transporta na drugega«. Intermodalnost transporta ter intermodalna prometno-logistična vozlišča so torej pomembna za urbani razvoj in gospodarsko rast. Z izboljšanjem transporta in primernim umeščanjem intermodalnih vozlišč se povečujejo možnosti razvoja podjetniško-industrijskih grozdov. Nenazadnje je intermodalni promet najmanj slab glede varovanja okolja.

Intermodalna vozlišča, predvsem v Luki Koper, seveda že obstajajo in delujejo, vendar pa so potrebni še drugačni ukrepi, da bi zagotovili njihov prihodnji razvoj ter izboljšali njihovo storilnost in s tem konkurenčnost slovenskega transportno-logističnega sektorja. Intermodalnost Kopra pomeni menjavo prevoznega sredstva med pomorskim, železniškim in cestnim transportom, Ljubljane med železniškim in cestnim transportom, Maribora pa med železniškim in cestnim ter potencialno zračnim transportom, Celja kot vozlišča v TEN/TINA koridorju in regionalne povezave Celovec – Reka, Novega mesta kot izboljšave modal-splita za prevoze Revoza ...

Razvoj intermodalnega transporta ter prometno-logističnih vozlišč mora slediti rasti prometnih tokov in posledičnemu razvoju transportne infrastrukture, ki je, kot je že omenjeno, trenutno v Sloveniji zelo dinamičen. Zaradi precejšnje obsežnosti te razvojne dejavnosti zahtevajo akcijo javnih in zasebnih institucij, vključno z vlado, lokalnimi oblastmi, družbami za transportno infrastrukturo ter vključenimi podjetji.

Podjetniške cone

Ko govorimo o povezavi med planiranjem podjetniških con in prostorskim planiranjem, se moramo najprej vprašati o terminologiji in stanju na področju sistema planiranja v Republiki Sloveniji. Glede sistema planiranja je potrebno poudariti, da povezuje oboje, tako

poslovne cone v smislu prostorsko umeščenega dela gospodarskega planiranja države, kot tudi samega prostorskega planiranja. Če ne bi bilo tako, potem Francija ne bi imela *Zone d'aménagement concerté*, Španija ne *Areas of economic promotion*, Velika Britanija ne *Enterprise zones* in *Simplified planning zones* ter Luksemburg ne svojih *National Industrial Zones*; vse predstavljajo sestavni del sistema planiranja in sestavni del državnih prostorskih dokumentov.

Z izrazom »sistem planiranja« so pojmovane povezave med pojmi, kot so prostorsko planiranje, tudi gospodarsko in socialno planiranje ter sektorsko planiranje po posameznih resornih ministrstvih. Vprašajmo se torej, ali v naši državi imamo sistem planiranja ali ne. Organiziranega planiranja v Republiki Sloveniji od začetka devetdesetih let (ko je bilo zaradi spremembe političnega in gospodarskega sistema ukinjeno družbeno, se pravi gospodarsko, socialno in prostorsko planiranje) ni bilo vse do lanskoletnega državnoborskega sprejetja Zakona o skladnejšem regionalnem razvoju (Ur. l. RS, 60/99). Zakon vzpostavlja sistem razvojnega načrtovanja, za operativnost pa potrebuje še večje število podzakonskih aktov. Pomembno pa je, da zakon uvaja naslednje ključne dejavnike:

- Agencijo za regionalni razvoj kot ključno, razvojno-koordinativno telo v državi,
- tri dokumente:
 - Strategijo gospodarskega razvoja Slovenije,
 - Strategijo regionalnega razvoja Slovenije in (posredno)
 - Prostorski plan Slovenije ter
- Regionalne razvojne programe v 12 ali manj (v primeru združevanja) statističnih regijah.

Seveda je potrebno oceniti tudi stanje glede sistema planiranja v državah Evropske unije. V tej zvezi posebej poudarjamo, da v vseh državah tržnega gospodarstva obstaja določen obseg gospodarskega in socialnega planiranja. To pomeni, da skupaj z delujočim prostorskim planiranjem soustvarjajo sistem, ki bolj ali manj

deluje. Na tem mestu se seveda ne bi spuščal v ocenjevanje sistemov planiranja; zaenkrat naj zadošča že ugotovitev, da takšni sistemi obstajajo, da države spodbujajo gospodarski razvoj skozi podjetniške cone in da je opredelitev podjetniških con sestavni del državne in/ali regionalne prostorske dokumentacije.

2. Prometni terminali

2.1 Kategorizacija in funkcija

Prometno-logistične terminale v Sloveniji bomo za namen pričujočega članka kategorizirali v evroterminale, luške terminale, regionalne terminale in obmejne terminale. *Ad hoc* kategorizacija je nastala na temelju odloka državnega zbora z zakonsko močjo, se pravi na temelju Prostorskih sestavin dolgoročnega plana Republike Slovenije za obdobje 1986–2000, dopolnjenega 1999, Kartografski del IIIa, Zasnova prometnega omrežja in omrežja zvez, Ur. l. RS, 11/99. Opredeljeni sta dve:

- prometni terminal za kombiniran tovorni promet (Koper, Ljubljana in Maribor) ter
- prometno vozlišče regionalnega pomena.

Drug temelj predstavlja zaključno poročilo študije Transport Infrastructure Needs Assessment, (TINA Final Report, 1999), v kateri so kategorije naslednje:

1. TINA terminal (Ljubljana, Novo Mesto, Celje, Maribor) in
2. TINA luka (Koper).

Na podlagi, recimo temu tako, slovenske zakonske podlage in vseevropske strokovne študije je kategorizacija naslednja:

- evroterminal (Ljubljana, Novo Mesto, Celje in Maribor),
- luški terminal (Koper)
- regionalni terminal (Kranj, Trbovlje, Ptuj, Murska Sobota)
- obmejni terminal (Nova Gorica, Sežana, Jesenice, Ilirska Bistrica, Brežice, Dravograd).

Znotraj omenjenih štirih kategorij bi se v nadaljnji, veliko natančnejši in tudi bolj interdisciplinar-

ni analizi morala znajti paleta terminalov, kateri imajo sicer v Evropi veliko imen: ital: Interporti; nem: Güterverkehrszentren; fran.: Plates-formes Logistiques, angl. Freight Villages, Interconnection Points, Intermodal Platforms; Combined Transport (CT) Terminals, Logistic Centres, Conventional Terminals; špan.: Zonas de Actividades Logísticas. Seveda je razlika tudi v velikosti in pomenu; le na prste ene roke moremo prešteti evropske prometne terminale v Sloveniji, na drugi strani je obstoječi koprski terminal že dvakrat večji od ljubljanskega, slednji bistveno večji od mariborskega in tako naprej ...

Pravnoformalno je nujno izhajati iz državne planske kategorizacije prometnih vozlišč tovarnega prometa, vsebinsko pa iz funkcionalne kategorizacije prometno-logističnih terminalov tovarnega prometa. Poleg državne je potrebno analizirati tudi občinsko prostorsko dokumentacijo. Nato je potrebno opredeliti potrebe po spremembah in dopolnitvah občinske in/ali državne prostorske dokumentacije.

V tej zvezi opozarjamo še na dejstvo, da italijanski interporti v glavnem servisirajo trans-alpske in pomorske prometne tokove ter neprometne tokove med njimi samimi, zato so sorazmerno blizu skupaj, npr. v severni Italiji so interporti povprečno oddaljeni manj kot 100 km (Höltgen 94).

Namen prostorskega planiranja je uskladiti interese razvoja intermodalnih transportno-logističnih terminalov (ki predstavljajo sestavni del prometnega omrežja) predvsem z urbanim razvojem in tudi varstvom okolja. V tej zvezi je nujno delo na spremembah in dopolnitvah urbanističnih zasnov v vseh mestih s terminali. Nadalje je bistvena tudi uskladitev cestnega, železniškega, luškega in deloma zračnega prometa znotraj prometnih zasnov. Ravni usklajevanja so lokalna, regionalna in državna ter deloma meddržavna. Ker pa so intermodalni transportno-logistični terminali sestavni

del državnega, regionalnega in urbanega prometnega omrežja, bodo poleg primarnega tovornega prometa v projektu omenjeni tudi potniški terminali v regionalnih centrih. Končni cilj je priprava PIA za intermodalne transportno-logistične terminale. Končno opozarjamo še na naslednje:

- Poleg opredelitev na makro ravni (država, regija) je potrebno na mikro ravni za vsa tri naseља določiti alternativne tipe lokacij prometno-logističnih vozlišč:
 - lokacija v naselju,
 - dislocirana lokacija in
 - kombinirana lokacija.
- Analizirati je potrebno morebitno povezovanje tovornih in potniških prometnih tokov z isto infrastrukturo, (primer: po načrtovani mestni železnici do brniškega letališča bi lahko vozili tudi tovor za letališče)
- Glede na dejstvo, da ekonomski vpliv logističnih centrov varira, je nujno regionalno prostorsko planiranje (Höltgen 94).

2.2 Podjetniške cone

Primeri razen splošnih ocen niso analizirani, ker analiza zahteva več časa. Glede terminologije je potrebno omeniti, da je angleški izraz »zone«, ki pomeni pas, področje, območje ali cona, prevajan z izrazom cona predvsem zaradi dejstva, ker je izraz »ekonomska cona« zaradi sprejetega in za ta prispevek relevantnega Zakona o ekonomskih conah že uveljavljen izraz. Lepše slovensko bi resnično bilo, da bi tudi izraz »ekonomsko« prevajali z »gospodarsko« in bi potem imeli izraz »gospodarsko območje«. Na drugi strani je tudi res, da imamo v Republiki Sloveniji trenutno tri gospodarska ministrstva: ministrstvo za gospodarske dejavnosti, ministrstvo za ekonomske odnose in razvoj in (najmlajše) ministrstvo za malo gospodarstvo in turizem.

V prispevku ni opredelitev glede razlik v pojmi, kot so podjetniška cona, ekonomska cona in poslovna cona; so le prevodi izrazov

v angleškem jeziku. Na splošno se uporablja izraz podjetniška cona zaradi dejstva, ker je prevod uveljavnega izraza *Enterprise zone* in ker po oceni najbolj ustreza glede na predvideni karakter: zmanjšani davki in malo ali nič planskih omejitev, ki privabljajo podjetnike-investitorje od blizu in daleč.

3. Evropska unija

V EU v kontekstu prispevka razlikujemo aktivnost v ekonomskem razvoju in v industrijskem razvoju (EC 97). Ekonomske razvojne politike vključujejo finančne instrumente za podjetja in skupnosti, katerih splošen cilj je ustanovitev in/ali promocija zaposlitvenih možnosti. Drugi cilji s prostorskimi implikacijami so še:

- izboljšava infrastrukture in drugih fizičnih pogojev za spodbujanje investicije in gospodarsko rast,
- spodbujanje in podpora majhnih in srednje velikih podjetij,
- promocija trajnostnega gospodarskega razvoja in
- potreba po vzdrževanju produktivnega proizvodnega sektorja.

V Beli knjigi EU z naslovom »Rast, tekmovalnost in zaposlenost« sta kot posebni prioriteti omenjeni prvič implementacija transevropskih prometnih, energetskih in informacijskih omrežij ter drugič spodbujanje trajnostnega razvoja. Seveda ima vsaka država znotraj unije tudi svoje lastne razvojne politike, nacionalne razvojne agencije za koordinacijo in distribucijo fondov pomoči (državnih in »bruseljskih«) in specialne razvojne instrumente (EC 97), na primer:

- Francija: *Zone d'aménagement concerté* – ZAC,
- Španija: *Areas of economic promotion (ZPEs)* in
- Velika Britanija: *Enterprise Zones (EZ)* in *Simplified Planning Zones (SPZs)*.

Za lokacijski značaj (s tem pa tudi prostorski značaj!) industrijske razvojne politike sta značilna dva pristopa za opredeljevanje omrežja industrije.

Pri prvem pristopu, ki je značilen za države kot so: Avstrija, Danska, Finska, Nemčija, Irska, Nizozemska in Švedska, je poudarek na:

- določanju primernih kategorij lokacij,
- dobrem okolju,
- primernem izobraževanju in delovnem usposabljanju ter
- dobri infrastrukturi.

Pri drugem pristopu ima javni sektor bolj intervencionistično vlogo v obliki davčnih olajšav, pomoči in dovoljenj v smislu zmanjševanja regionalnih razlik in pomoči problemskim regijam. Značilne države so Francija, Italija in Grčija. V Luksemburgu so na primer opredeljene »državne industrijske cone« z namenom, da bi preprečevali razpršenost industrije, vzdrževali obstoječe industrijske centre in tako posredno v ostalih območjih zagotavljali razvoj turizma in varstvo okolja (EC 97).

3.1 Velika Britanija kot poseben primer

Koncept podjetniških con v bistvu predstavlja kombinacijo posebnih davčnih olajšav in poenostavljeno plansko kontrolo (Hall 92). Izraz podjetniške cone (*Enterprise Zones - EZ*) se je uveljavil v Veliki Britaniji v osemdesetih letih kot del politike thatcherizma; ekonomske cone so predstavljale t.i. »neplanski« koncept. Novoizvoljena konzervativna vlada je zmanjšala dotacije regijam in prejšnjih 43 % subvencionirane populacije se je zmanjšalo na 25 % (Hall 92). Takšna politika je predstavljala bistveno manjši gospodarski intervencionizem države, manjšo aktivnost regionalnega razvoja, hkrati ni bila začeta nobena nova večja regionalna politika države. Vlada je preusmerila svoje gospodarsko delovanje v politiko gospodarske spodbude in decentralizacije v velikih mestih oziroma v pristaniških mestih. V letih 1980–81 je nastalo 11 podjetniških con, različnih po karakterju:

- v degradiranih območjih v notranjosti mest (Isle of Dogs – London, Belfast, Salford),

- v perifernih konurbacijah (Speke, Clydebank),
- v propadajočih industrijskih območjih (Dudley, Salford, Swansea) in
- v planiranih industrijskih območjih, skupaj s servisnimi dejavnostmi (Team Valley, Gateshead).

V letih 1982–83 je nastalo še 13 podjetniških con, zelo različnih po vsebini, in po daljšem odmoru na začetku devetdesetih let še tri podjetniške cone (Easington, Derane Valley in Mansfield), vse v rudarskih območjih.

Formalnopravno so bile podjetniške cone opredeljene v Zakonu o planiranju in zemljiščih pri lokalni upravi, (Local Government Planning and Land Act) iz leta 1980. Že prej so bile opredeljene v britanskem proračunu iz leta 1979 kot: »področja v državi, ki so svobodna glede planske kontrole, v katerih podjetja 10 let ne plačujejo lokalnega davka (davka na lastnino) in ki imajo še nekatere druge finančne ugodnosti« (Hall 92, str. 153). Še nekoliko natančneje povedano so bile ugodnosti sledeče:

- izjeme pri davku na industrijsko in trgovinsko lastnino,
- 100 % davčne podpore za kapitalsko porabo,
- zmanjšane zahteve glede poročanja vladi in
- poenostavljena procedura planiranja.

V obdobju 1981–1986 na primer so podjetniške cone stale britansko vlado 297 milijonov funtov; 51 % vrednosti je predstavljala kapitalska podpora, 28 % davčne olajšave in 21 % pridobivanje infrastrukture in zemljišč. V teh letih je bilo ustanovljenih 2800 večinoma majhnih podjetij, ki so zaposlovala 63.000 ljudi, vendar so neodvisni strokovnjaki ocenili, da je konkretno v podjetniških conah delalo le 13.000 zaposlenih (Hall 92).

Zanimivo dejstvo je, da je lokacijsko dovoljenje za podjetniško cono že vnaprej podano v okviru formalne odobritve ekonomske cone od britanskega ministra za okolje,

(Secretary of State for Environment). Strokovno osnovo za lokacijsko dovoljenje predstavlja Načrt ekonomske cone (Economic Zone Scheme), katerega skupaj pripravijo distriktni sveti, občine in razvojne korporacije, kateri predstavljajo javno-privatno partnerstvo.

Celotno politiko podjetniških con je zaradi večje učinkovitosti centralna vlada (v Veliki Britaniji je za to pristojen minister za okolje) v organizacijskem smislu nadgradila z Območji preprostega planiranja (Simplified Planning Zones), katera predstavljajo: »sistem, kjer beseda »preprosto« pomeni manj planske kontrole« (Cullingworth, Nadin 94, str. 15). Že leta 1984, torej 3 leta po oblikovanju prvih podjetniških con, so v SPZ opredelili primernejše dejavnosti za razvoj ter pogoje in omejitve. Glede omejitev je značilno, da SPZ ne more obstajati v nacionalnih parkih, območjih izjemne naravne lepote (Areas of Outstanding Natural Beauty – AONB), območjih posebnega znanstvenega interesa, zelenih obročih mest in drugih zaščitene območjih. V začetku devetdesetih let (1992) je bilo oblikovanih še 6 SPZ, 10 jih je bilo v pripravi.

V tej zvezi je potrebno omeniti tudi korporacije urbanega razvoja (Urban Development Corporation – UDC); na že omenjenem Isle of Dogs so na primer ustanovili London Docklands Development Corporation, katerega sestavni del je bila ena od uspešnejših podjetniških con.

4. Zaključki

Glede krožne kavzalnosti je potrebno postaviti dejavnost planiranja med razvoj in gradnjo. To pomeni, da edinole opravljena dejavnost prostorskega planiranja (z logičnim zaključkom – prostorskim planom) zna dati odgovor glede prostorskih potencialov posamičnih lokacij, glede vprašanja katera dejavnost sodi na določeno lokacijo in glede časovne dinamike. V sedanjih razmerah v Sloveniji bo odgovore na to vprašanje na strateški ravni moral dati prostorski plan države, na

konkretnejši ravni pa regionalni razvojni programi in v sodelovanju z občinami, pa nevladnimi organizacijami z usklajenimi regionalnimi prostorskimi plani.

Glede hierarhije prometnih vozlišč je potrebno kritično ovrednotiti predlog štirih stopenj prometnologističnih terminalov, pri čemer omenjena kategorizacija ustvarja glede na pomen in velikost hierahično omrežje vozliščnih točk. Terminali, s tem pa tudi prometno-razvojna vozlišča so:

1. euroterminal (Ljubljana, Novo mesto, Celje in Maribor),
2. luški terminal (Koper),
3. regionalni terminal (Kranj, Trbovlje, Ptuj, Murska Sobota),
4. obmejni terminal (Nova Gorica, Sežana, Jesenice, Ilirska Bistrica, Brežice, Dravograd).

Slednjič so v državah EU podjetniške in podobne cone značilna praksa⁴. Vse so eksplicitno opredeljene v državnih prostorskih instrumentih (EZ 97). Kot je že bilo povedano, odgovora na vprašanje, kje v slovenski državni dokumentaciji bodo z legalno-pravno močjo opredeljene podjetniške cone, ni mogoče dati. Vsekakor pa menim, da bodo nekatere morale biti opredeljene, to pa pomeni napisane, opisane in narisane ... Zaenkrat so možnosti v treh novih dokumentih, ki pa so tudi šele predvideni: Strategiji gospodarskega razvoja Slovenije, Strategiji regionalnega razvoja Slovenije in Prostorskem planu Slovenije.

Podjetniške cone morajo seveda imeti zakonsko podlago. V Veliki Britaniji zakonsko osnovo predstavlja Zakon o planiranju in zemljiščih pri lokalni upravi (*Local Government Planning and Land Act*) iz leta 1980. V RS bi naj ekvivalentno zakonsko podlago predstavljal novi Zakon o urejanju prostora. Pri tem ne smemo pozabiti, da ekonomske cone že imamo opredeljene v Zakonu o ekonomskih conah. Poleg zakona je potrebna tudi opredelitev v drugih državnih dokumentih, na primer v proračunu in prostorskem planu. Glede prostorskega plana je potrebno povedati, da

glede na predvideno dolgoročnost plana (10–15 let) podjetniške cone lahko predstavljajo tisti del plana, ki se ga po bolj ali manj uspešni izvedbi con revidira.

Velja še opozorilo. Vprašanje gospodarskega planiranja in s tem povezanega alociranja podjetniških con je v povezavi s tako imenovanim regionalnim problemom v Sloveniji. Kaj to pomeni? Prvič je gospodarsko planiranje v veliko primerih regionalno gospodarsko planiranje, kar pomeni, da se planira v določenem območju, v regiji. Hkrati to pomeni, da je gospodarsko planiranje regionalizirano in, če hočete, prostorsko umeščeno oziroma da ni predvsem in edinole samo makroekonomski dokument, kot je na primer obstoječa Strategija gospodarskega razvoja Slovenije.

Nazadnje regionalno gospodarsko planiranje pomeni tudi, da so nekatera mesta v regiji, lahko bi rekli tudi v nodalni regiji, zaradi velikosti, gospodarske moči (ali nemoči) in prometne lege bolj pomembna od drugih in zaradi tega predstavljajo centre rasti, (po Hansenu) oziroma pole rasti (po Perrouxu). Če kdo misli, da ti pojmi predstavljajo preživelo ekonomsko teorijo, se moti, razvojni poli se spet pojavljajo v državnih planih držav petnajsterice (EC 97). Katera so torej mesta v Sloveniji, ki imajo potencial biti regionalni razvojni poli oziroma regionalni centri, v prihodnosti tudi administrativni centri? Vsekakor težko vprašanje.

Opozarjam še na precej spolitizirano in glede na nekatere lokalistične interese sproženo debato o administrativnih regijah, se pravi pokrajinah kot drugi stopnji lokalne samouprave ali upravnih enotah kot obliki decentralizirane državne uprave! Prav dobra rešitev so (planske, programske, razvojne ...) regije, ki jih uvaja Zakon o skladnem regionalnem razvoju. Poglejmo malo zunaj meja naše domovine! Ali Irska, Portugalska in Grčija ter Poljska in Madžarska (!), kjer administrativnih regij (še) ni, imajo pa vsaka svoje ali planske ali programske ali razvojne regije, niso dovolj dobri in uspešni primeri za Slovenijo? V takšnih regijah bi mo-

gli tudi uveljaviti omrežje razvojnih osi in/ali razvojnih trikotnikov ter bi s tem reševali problem *regionalnega centralizma*; mišljene so relacije Maribora do Ptuja, Celja do Velenja (in obratno), Postojne do Ilirske Bistrice, in še katero bi našli.

Mag. Miran Gajšek, univ. dipl. inž. arh.,
Urad RS za prostorsko planiranje, Ministrstvo za okolje in prostor

Opombe:

- ¹ Neologizem *Uprostorjenje plana* lahko razumemo kot prostorsko umešitev plana oziroma stvarno prostorsko razsežnost ali posledice načrtovanih posegov v stvarnem fizičnem in družbenem okolju.
- ² V smeri transevropskih omrežij, CEC 90.
- ³ Evropska komisija 94.
- ⁴ Posebej omenjamo Francijo (*Zone d'aménagement concerté - ZAC*), Španijo (*Areas of economic promotion - ZPEs*), Veliko Britanijo (*Enterprise zones - EZ, Simplified planning Zones - SPZs*) ter Luksemburg (*National Industrial Zones - NIZ*).

Literatura

- Alexander, E. R.: To plan or not to plan, that is the question: The scope of Planning in an Interdependent World; 6th AESOP Congress, Stockholm 1992.
- Foucher, M. in Treuner, P. (ur.): Towards the New European Space, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, ARL, Hannover 1995.
- Brunet, R. in dr.: Les villes européennes. Rapport pour la DATAR, La Documentation Française, Paris 1989.
- Cappelin, R.: Trends and Problems in European Interregional Cooperation. V: .Hajdu, Z. in Gorvath, G. (ur.): European Challenges and Hungarian Responses in Regional Policy; ed; Centre for Regional Studies, Hungarian academy of sciences, Pecs 1994.
- Cempella, F.: Problems of Infrastructure Planning in Central Europe within the European Transport Networks, Council of Europe, European regional Planning, Št. 55, 1993.
- Concepts of The Spatial Development in Poland, Central office of planning, Warsaw 1995.
- Dickinson, R. E.: City region and regionalism, Routledge & Kegan Paul Ltd., London 1960.
- Competitiveness and cohesion: trends in the regions, European Commission - EC 94; ECSC-EC-EAEC, Brussels-Luxembourg 1994.
- Progress Report Towards Indicative Guidelines For The Further Development Of Pan-European Transport Infrastructure, European Commission - DG XII - 94; - Second Pan-European Transport Conference, Crete, 14-16 March 1994, Brussels 1994.
- Europe 2000+: Cooperation for European territorial development, European Commission - EC, Luxembourg 1994.
- The EU Compendium of spatial planning systems and policies, European Commission Regional development studies, Luxembourg 1997.
- Foucher, M.: (General Rapporteur), Conclusions; The outlook for sustainable development and its applications on regional/spatial planning; Council of Europe, European Regional planning, Št. 54, Strasbourg 1993.
- Foucher, M.: Central Europe within European-wide regional/spatial planning considerations; Transborder cooperation within sustainable regional/spatial planning in central Europe; Council of Europe, European Regional planning, Št. 55, Strasbourg 1993.
- Friedmann, J.: Poor Regions and Poor Nations: Perspectives on the Problem of Appalachia, Southern Economic Journal, Št. 4, April 1966.
- Friedmann, J. in Alonso, W. (ur.): Regional Development and Planning - A Reader, The MIT Press, Cambridge 1964.
- Giddens, Anthony: Sociology - A brief but critical introduction, The MacMillan Press Ltd., London, Basingstoke 1982.
- Hall, P.: Urban & Regional Planning, Routledge, London 1992.
- Ileris, S.: Urban and Regional Development in the 1990s: A Mosaic Rather Than the Triumph of the »Blue Banana«, Scandinavian Housing & Planning Research, Št. 9, 1992.
- Johnston, Gregory, Smith: The Dictionary of Human Geography, Blackwell, London 1994.
- Kaefer (ur.): Vienna Paper, for inland Transport Infrastructure Development in the Central European region; 3rd edition, compiled for the Brijuni Conference, Vienna 1994.
- Pisani, E.: The international dimension of European regional planning policies, particularly in North-South relations; The outlook for sustainable development and its applications on regional/spatial planning, Council of Europe, European Regional planning, Št. 54, Strasbourg 1993.
- Richardson, T.: Trans-European Networks: Integration of Environmental Concerns into the Policy Process (paper), 9th AESOP Congress, Glasgow 1995.
- Vickerman, R.: Restructuring of Transport Networks, The Regional Planning of Greater Europe in Co-operation with countries of Central and Eastern Europe, Reports Summaries, Praha 1995.