

UDK: 711.2 (497.4)

COBISS: 2.13

# Koncept regionalnega prostorskega razvoja Slovenije

Andrej Gulič,

Mag. sociol. znanosti, raziskovalec

Urbanistični inštitut RS, Trnovski pristan 2, 1000 Ljubljana, Slovenija

E-pošta: Andrej.Gulic@Urbinstitut.Si

Sergeja Praper

Mag. sociol. znanosti, raziskovalka

Urbanistični inštitut RS, Trnovski pristan 2, 1000 Ljubljana, Slovenija

E-pošta: Sergeja.Praper@Urbinstitut.Si

## Izvleček

Novi prostorski plan Republike Slovenije bo med drugim vseboval tudi zasnovo regionalnega prostorskega razvoja. V članku so predstavljeni nekateri glavni koraki in rezultati izdelave takšne zasnove: opredelitve pojmov razvoj, regionalni razvoj in regionalni prostorski razvoj; razvojne izzive iz zunanjega in notranjega okolja po problemskih področjih – poselitev, prometna infrastruktura, krajina, gospodarstvo, kvaliteta življenja – ter odzive razvojnih subjektov nanje na širih prostorskih ravneh; opis elementov koncepta uresničljivega odzivanja na razvojne izzive ter "uprstorjenja" koncepta.

**Ključne besede:** regionalni prostorski razvoj, koncept uresničljivega razvoja, statistične regije, Slovenija.

## Regional spatial development of Slovenia: a concept

### Abstract

The new Physical (Spatial) Plan of the Republic of Slovenia will, among other, comprise also a concept of regional spatial development. In this paper, some of the main steps to, and results of, elaboration of such a concept are presented: definitions of terms development, regional development and regional spatial development; development challenges from the inner and outer environment by topics – the settlement system, transport infrastructure, landscape, economy, quality of life – and the concept of realizable responses of actors to them on four territorial levels; description of the spatial elements of the concept as well as of its concrete reflection in the spatial systems.

**Key words:** regional spatial development, realizable concept, NUTS III regions, Slovenia.

## 1. Uvodna pojasnila in pojmovne opredelitve

V prispevku predstavljamo predlog koncepta regionalnega prostorskega razvoja Slovenije, ki smo ga oblikovali v okviru raziskovalnega projekta *Zasnova regionalnega prostorskega razvoja Slovenije*<sup>1</sup>, pripravljenega za potrebe izdelave novega prostorskega plana Republike Slovenije.

Glede na to, da v Sloveniji zaenkrat ni na voljo definicij, ki bi nedvoumno ločevale pojem "regionalnega razvoja" od pojma "regionalno-prostorskega razvoja" ter se pri posrednih opisih obeh pojmov pojavlja precejšnje prepletanje, zaradi česar se povečuje nejasnost, posledica tega pa je tudi prekrivanje pristojnosti državnih organov, ki s svojimi politikami in razvojnimi programi posegajo v prostor. Zato smo oblikovali lasten nabor opredelitev, ki vključuje pojme razvoja, regionalnega in regionalno-prostorskega razvoja. Opredelitve predstavljamo v nadaljevanju.

**Razvoj:** razvoj je celovit in večdimenzionalen proces družbenih sprememb, v katerem se preobražata značaj in struktura gospodarstva ter družbe. Ta proces spodbuja oblikovanje aktivnega, kritičnega, ustvarjalnega in inovativnega odnosa razvojnih subjektov do preteklosti, sedanjosti ter predvsem do bodočnosti. Procesi družbenih sprememb vodijo k bolj trajnostni izrabi razpoložljivih razvojnih potencialov, zviševanju kakovosti življenja vseh članov družbe, zmanjševanju odvisnosti ter izboljšani razpoznavnosti in avtonomnosti družbe na globalni ravni.

**Regionalni razvoj:** regionalni razvoj je proces družbenih sprememb, ki je v krajšem časovnem obdobju usmerjen v zmanjševanje, v daljšem pa v odpravljanje razlik v stopnji razvitosti regij ter obenem razlik v kakovosti življenja njihovih prebivalcev. V tem procesu razvojni subjekti s premagovanjem ovir za kakovostno izrabo lastnih razvojnih potencialov ter s spodbujanjem samoiniciativnosti in samorazvoja regij ustvarjajo pogoje za učinkovit ter skladen razvoj gospodarstva in družbe kot celote ter njenih posameznih delov. Obenem se zmanjšuje obseg medsebojne odvisnosti razvoja razvitih in manj razvitih regij.

**Regionalni prostorski razvoj:** regionalni prostorski razvoj je proces sprememb v sistemu poselitve, infrastrukture ter naravne in kulturne krajine na regionalni ravni. Prostorske spremembe so po eni strani posledica prostorskega umeščanja in odražanja vplivov razvojnih sprememb drugih sistemov – predvsem družbenega, gospodarskega in okoljskega – po drugi strani pa se pojavljajo kot pomemben aktiven dejavnik, ki (povratno) vpliva na družbene in gospodarske spremembe. Cilj regionalnega prostorskega razvoja je predvsem "nova", trajnostna zasnova rabe prostora kot omejenega razvojnega vira na državni in regionalni ravni, ki omogoča in spodbuja procese regionalnih razvojnih sprememb v skladu z opredeljenimi, v trajnost usmerjenimi razvojnimi cilji družbe.

<sup>1</sup> Gulič, A., Praper, S., 2000: Zasnova regionalnega prostorskega razvoja Slovenije, naročnik Ministrstvo za okolje in prostor – Urad RS za prostorsko planiranje, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.

Problematiko regionalnega prostorskega razvoja v Sloveniji enakovredno analiziramo na štirih prostorskih ravneh – ravni EU, ravni dveh evropskih makroregij ter ravni sosednjih držav in regij, državni in makroregionalni ravni ter mezoregionalni ravni. Razen različnih prostorskih ravni enakovredno upoštevamo izzive iz zunanjega in notranjega okolja. Ob tem bi želeli opozoriti, da se v obdobju globalizacije in vstopanja Slovenije v EU izzivi iz zunanjega okolja izkazujejo kot pomembnejši in bolj odločilni od izzivov iz notranjega okolja. Razvojni izzivi iz zunanjega in notranjega okolja so predstavljeni v kategorijah SWOT analize – prednosti, priložnosti, slabosti in nevarnosti. Razvojne odzive nanje smo v prej omenjem projektu predstavili v obliki treh možnih razvojnih konceptov – sedanjega, zaželjenega in uresničljivega odzivanja. V "konceptu" sedanjega odzivanja smo opisali vsebino ter prostorsko in časovno umestitev procesov regionalno-prostorskega razvoja v primeru nadaljevanja sedanjih načinov državne regulacije; v konceptu zaželjenega odzivanja vsebino ter prostorsko in časovno umestitev procesov regionalno-prostorskega razvoja v primeru radikalnih sprememb načinov državne regulacije v smeri dejanskega prevzemanja sodobnih konceptov trajnostnega razvoja, razvoja postindustrijske oziroma informacijske družbe (nove ekonomije); v konceptu uresničljivega odzivanja pa vsebino ter prostorsko in časovno umestitev procesov regionalno-prostorskega razvoja v primeru postopnih, vendar dejavnih sprememb načinov državne regulacije v smeri dolgoročne uresničevanja koncepta zaželjenega odzivanja.

Pri oblikovanju možnih konceptov regionalnega prostorskega razvoja obravnavamo poselitev, prometno infrastrukturo, krajino, gospodarstvo in kvaliteto življenja kot problemske sklope oz. področja zato, ker so med seboj tesno povezani in ker vplivajo na smeri in dinamiko sedanjega ter prihodnjega regionalno-prostorskega razvoja Slovenije. Skupna obravnava omenjenih področij je utemeljena tudi v potrebi po tesnejšem povezovanju vidikov regionalnega in regionalno-prostorskega razvoja. Poleg države smo kot enakopravne razvojne subjekte vključili še domača in tuja podjetja, lokalne skupnosti (občine) ter prebivalstvo. Nastajajočih lokalnih in regionalnih razvojnih agencij nismo vključili v obravnavo, ker še niso v celoti izoblikovane. Pri časovnem opredeljevanju razvojnih izzivov iz zunanjega in notranjega okolja ter odzivov nanje upoštevamo tri časovne kategorije – kratkoročno, srednjeročno in dolgoročno, saj menimo, da je poleg prostorskega nujno čim bolj natančno opredeliti tudi časovni vidik regionalno-prostorskih sprememb.

Zaradi omejitev, ki se nanašajo na dolžino, v pričujočem prispevku predstavljamo samo koncept uresničljivega regionalno-prostorskega razvoja Slovenije. Za vsako od teritorialnih ravni najprej integralno predstavimo najpomembnejše razvojne izzive iz zunanjega in notranjega okolja po vseh problemskih področjih, nato pa prikažemo možne odzive razvojnih subjektov nanje. V ospredju je prikaz povezav med posameznimi problemskimi področji na različnih teritorialnih ravneh. Razvojni izzivi so prikazani za vsako statistično regijo posebej, v nadaljevanju pa

predstavljamo koncept uresničljivega odzivanja na razvojne izzive, ki so skupnega značaja za vseh 12 regij. Rezultati ugotavljanja razvojnih izzivov ter odzivov nanje na ravni 12 NUTS III ali statističnih regij so eksplorativnega značaja. Prepričani smo, da je mogoče problematiko regionalnega prostorskega razvoja posamezne statistične regije in njenih subregionalnih območij poglobljeno analizirati le ob pripravi regionalnih ter skupnih razvojnih programov.

V poglavju 6 je podan opis elementov koncepta uresničljivega odzivanja na razvojne izzive iz zunanjega in notranjega okolja Slovenije ter obrazložitev kartografskih prikazov koncepta in zasnove.

## 2. Možni koncepti regionalnega prostorskega razvoja Slovenije ob upoštevanju evropske ravni oziroma ravni Evropske unije

2.1 *Razvojni izzivi*, ki prihajajo iz evropskega okolja oziroma okolja Evropske unije

2.2 *Odzivi – koncept uresničljivega odzivanja* razvojnih subjektov na razvojne izzive, ki prihajajo iz evropskega okolja oziroma okolja Evropske unije

Država udejanja v tem konceptu svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** obstaja krovna strategija gospodarskega razvoja Slovenije in izvedbene strategije, ki spodbujajo inovativnost, tehnološki razvoj, usmerjenost v mednarodno okolje in predstavljajo nekakšen splošen smernik pri soočanju s tržnimi razmerami – sočasen obstoj industrijske in postindustrijske razvojne paradigme;
2. na področju **kvalitete življenja** se izboljšuje kvaliteta življenja prebivalcev predvsem z ohranjanjem delovnih mest, izboljševanjem delovnih in bivalnih razmer, zniževanjem brezposelnosti;
3. na področju **poselitve** se upočasnjujejo procesi suburbanizacije s postopnim jačanjem procesov reurbanizacije ter spremljanim prepuščanjem depresivnih, manj razvitih in perifernih območij avtoregulacijskim procesom, krepitev vloge Ljubljane;
4. na področju **prometne infrastrukture** se opravljajo revizije in udejanjajo plani razvoja avtocestne in železniške infrastrukture ter infrastrukture drugih pro-

## 2.1 Razvojni izzivi, ki prihajajo iz evropskega okolja oziroma okolja Evropske unije

PROBLEMSKI SKLOPI →	Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skupna časovna razsežnost izzivov	
IZVIRI IZ ZUNANJE GOSPODARSTVA OKOLJA	<b>Prednosti Slovenije</b>	fleksibilno gospodarstvo	socialni mir	ugoden geostrateški položaj Ljubljane in ljubljanske metropolitanske regije	v Sloveniji se križata V. in X. panevropski prometni koridor	visoka stopnja biotske raznovrstnosti Slovenije	kratkoročna
	<b>Priložnosti za Slovenijo</b>	velik skupni trg in ekonomija velikosti	evropska usmerjenost prebivalstva	Ljubljana kot potencialno postindustrijsko razvojno središče	izboljševanje prometne prehodnosti Slovenije s krepitvijo prometne središčnosti Ljubljane	povezovanje narodnega, regijskih in krajskih parkov Slovenije s parki v sosednjih državah in Evropi v ekološko omrežje	dolgoročna
	<b>Slabosti Slovenije</b>	nižja konkurenčnost in večja odvisnost domačega gospodarstva, večja konkurenčnost tujega blaga	visoka strukturna brezposelnost	pomanjkanje jasne vizije in strategije razvoja Ljubljane ter ljubljanske metropolitanske regije	Slovenija je za EU predvsem prehodno območje, preko katerega se povezuje z Grčijo in ostalimi državami vzhodne Evrope	pretežno deklarativno varstvo naravne in kulturne krajine, obstoj okoljsko močno degradiranih območij	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za Slovenijo</b>	visoka stopnja dovzetnosti za evropske recesijske in krizne težnje	izčrpavanje razpoložljivega človeškega kapitala pri delu v neperspektivnih gospodarskih dejavnostih	poglobljanje podrejene vloge Ljubljane in ljubljanske metropolitanske regije v omrežju evropskih prestolnic in pomembnih urbanih centrov	v primeru zamujanja izgradnje načrtovane prometne infrastrukture obstaja možnost prometnega "zaobhajanja" Slovenije	povečanje pritiskov na naravo in kulturno krajino ter okolje	dolgoročna

metnih sistemov s ciljem vzpostavitve enotnega, visoko zmogljivega prometnega sistema;

5. na področju **krajine** se izvajajo ukrepi za čim boljše ohranjanje naravnih, naravi bližnjih in drugih struktur ter sistemov, ki so pomembni za delovanje krajinsko-ekološkega sistema države.

**Domača podjetja** udeležujejo svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** se izogibajo sovražnim prevzemom in si prizadevajo za vzpostavljanje dolgoročnih strateških povezav z uspešnimi tujimi globalnimi podjetji;
2. na področju **kvalitete življenja** spodbujajo zaposlene k vseživljenjskemu učenju in dvigu ravni formalne izobrazbe, kar prispeva k večji delovni uspešnosti in ustvarjanju boljše materialne podlage za višjo kvaliteto življenja zaposlenih;
3. na področju **poselitve** se v kontekstu pristopanja Slovenije v EU naglo povečuje privlačnost Ljubljane in njene metropolitanske regije za lociranje sedežev proizvodnih in še bolj storitvenih podjetij;
4. na področju **prometne infrastrukture** domača podjetja za lociranje svojih strateških dejavnosti izkoriščajo prometno središčnost oziroma vozliščnost Ljubljane (ter Maribora in Kopra), ob upoštevanju prostorskih razvojnih usmeritev omenjenih mest locirajo svoje strateške dejavnosti v centralnih mestnih območjih, kakovostno dostopnih s sredstvi JPP;
5. na področju **krajine** se vedno bolj zavedajo pomena naravne in kulturne krajine ter kvalitete okolja za marketinško promocijo proizvodov in storitev ter za alokacijo nekaterih strateških delov podjetniških dejavnosti.

**Tuja podjetja** v tem konceptu udeležujejo svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** se večinoma pozitivno odzivajo na prizadevanja domačih podjetij za vzpostavljanje medsebojnih dolgoročnih strateških povezav;
2. na področju **kvalitete življenja** podobno kot domača podjetja spodbujajo zaposlene k vseživljenjskemu učenju in dvigu ravni formalne izobrazbe, kar prispeva k večji delovni uspešnosti in ustvarjanju boljše materialne podlage za višjo kvaliteto življenja zaposlenih;
3. na področju **poselitve** ohranjajo tuja podjetja svoje proizvodne lokacije na "perifernih" območjih, vendar istočasno posnemajo obnašanje domačih podjetij, ki "utrjujejo" lokacije svojih strateških dejavnosti v Ljubljani;

4. na področju **prometne infrastrukture** tuja podjetja podobno kot domača izkoriščajo prometno središčnost Ljubljane in locirajo strateške dejavnosti v centralnih mestnih območjih, kakovostno dostopnih s sredstvi javnega prometa;
5. na področju **krajine** se tuja podjetja tako kot domača vedno bolj zavedajo pomena naravne in kulturne krajine ter kvalitete okolja za marketinško promocijo proizvodov in storitev ter za alokacijo nekaterih strateških delov podjetniških dejavnosti.

**Lokalne skupnosti** udejanjajo svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** spodbujajo gospodarski razvoj svojih območij z oblikovanjem in izvajanjem lokalnih in regionalnih razvojnih strategij, usklajenih z državnimi strateškimi razvojnimi dokumenti;
2. na področju **kvalitete življenja** spodbujajo socialni razvoj svojih območij in zvišujejo kvaliteto življenja prebivalcev z oblikovanjem in izvajanjem lokalnih ter regionalnih razvojnih strategij, usklajenih z državnimi strateškimi razvojnimi dokumenti;
3. na področju **poselitve** skušajo ohraniti in izboljšati svoj položaj z doseganjem ustrezne nacionalne in regionalne teritorialne delitve dela med središči;
4. na področju **prometne infrastrukture** si prizadevajo predvsem za izboljševanje lokalne prometne dostopnosti in povezanosti s središči višjega ranga;
5. na področju **krajine** poskušajo tržiti "izjemne" krajine ter ohranjeno okolje predvsem za razvoj turizma in rekreacije, toda čim bolj usklajeno na regionalni ravni.

Za **prebivalstvo** se v tem konceptu po posameznih problemskih sklopih ustvarjajo naslednje razmere:

1. na področju **gospodarstva** se upočasnjujejo procesi segmentacije med zaposlenimi ter med zaposlenimi in nezaposlenimi;
2. na področju **kvalitete življenja** se upočasnjujejo procesi razslojevanja prebivalstva, pomen neformalne ekonomije pa narašča;
3. na področju **poselitve** je prebivalstvo dokaj statično, vendar so že prisotne težnje iskanja možnosti za delo in bivanje izven državnega okvira;
4. na področju **prometne infrastrukture** rast (avto)mobilitnosti prispeva k povečanju dinamizma na področju dela in bivanja;
5. na področju **krajine** obstaja visoka stopnja konsenza o visoki vrednosti slovenske naravne in kulturne krajine ter ohranjenosti okolja.

### 3. Možni koncepti regionalnega prostorskega razvoja Slovenije ob upoštevanju ravni dveh evropskih makroregij (Alpski, Srednjeevropski, Jadranski, Podonavski in južnoevropski prostor) ter ravni sosednjih držav in regij

3.1 *Razvojni izzivi*, ki prihajajo iz okolja dveh evropskih makroregij ter sosednjih držav in regij

3.2 *Odzivi – koncept uresničljivega odzivanja* razvojnih subjektov na razvojne izzive, ki prihajajo iz okolja dveh evropskih makroregij

**Država** udejanja v tem konceptu svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** nastajajoči Strategija gospodarskega razvoja Slovenije (SGRS II) in Strategija regionalnega razvoja Slovenije (SRRS) vsebujeta cilje, politike in ukrepe razvoja Slovenije tudi za raven dveh evropskih makroregij, ki se implementirajo preko programov (prekomejnega sodelovanja) EU, s čimer se na področju gospodarstva jačajo nakazane prednosti in priložnosti ter zmanjšujejo slabosti in nevarnosti;
2. na področju **kvalitete življenja** nastajajoči SGRS II in SRRS ter nacionalni programi zaposlovanja, izobraževanja in boja proti revščini vsebujejo cilje, politike in ukrepe razvoja Slovenije tudi za raven obeh evropskih makroregij, ki se implementirajo preko programov (prekomejnega sodelovanja) EU, s čimer se na področju razvoja kvalitete življenja jačajo nakazane prednosti in priložnosti ter zmanjšujejo slabosti in nevarnosti;
3. na področju **poselitve** nastajajoči SGRS II in SRRS, nastajajoča prostorska politika in prostorski plan vsebujejo cilje, politike in ukrepe razvoja Slovenije tudi za raven obeh evropskih makroregij, ki se implementirajo preko programov (prekomejnega sodelovanja) EU, s čimer se na področju razvoja poselitve jačijo nakazane prednosti in priložnosti ter zmanjšujejo slabosti in nevarnosti;
4. na področju **prometne infrastrukture** nastajajoči SGRS II, SRRS ter prostorska politika in plan skupaj s prometno politiko ter nacionalnimi programi vsebujejo cilje, politike in ukrepe razvoja Slovenije tudi za raven obeh evropskih makroregij, ki se implementirajo preko programov (prekomejnega sodelovanja) EU, s čimer se na področju razvoja prometne infrastrukture jačijo nakazane prednosti in priložnosti ter zmanjšujejo slabosti in nevarnosti;
5. na področju **krajine** vsebujejo nastajajoča SRRS in prostorska politika ter plan cilje, politike in ukrepe razvoja Slovenije tudi za raven obeh evropskih makroregij, ki se implementirajo preko programov (prekomejnega sodelo-



### 3.1 Razvojni izzivi, ki prihajajo iz okolja dveh evropskih makroregij ter sosednjih držav in regij

PROBLEMSKI SKLOPI →	Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skupna časovna razsežnost izzivov	
IZVILIZUANA NENAJEGAO KOLA	<b>Prednosti Slovenije</b>	sorazmerno razvito gospodarstvo z že vzpostavljenimi strateškimi gospodarskimi povezavami v obeh makroregijah oz. sosednjih državah	sorazmerno visok in naraščajoč materialni standard prebivalstva, ki zavira večja emigracijska gibanja v sosednje, bolj razvite države	ugodna geopolitična lega, sposobnost Ljubljane za soočanje z bližnjimi makrourbani centri	pomemben prometni položaj Slovenije, najugodnejša zveza med Padsko in Panonsko nižino ter med vzhodnim delom Alpskega loka in Balkanom	obširna in sorazmer. ohranjena območja naravne in kulturne krajine – Slovenija kot zeleni vrt tega dela Evrope, visoka stopnja biotske raznovrstnosti	kratkoročna
	<b>Priložnosti za Slovenijo</b>	Slovenija kot "mostišče" za poglobljanje sodelovanja gospodarstev sosednjih držav (EU) z balkan. državami	(srednje)evropska usmerjenost prebivalstva	pospešen razvoj makroreg. središč (Ljubljane, Kopra, N. Gorice in Maribora), ki se nahajajo na V. in X. evropskem koridorju	Ljubljana kot pomembno potniško in tovarno prometno vozlišče in Koper kot pomembno pristanišče tega dela Evrope	Slovenija kot pomemben člen v ekološkem omrežju tega dela Evrope	dolgoročna  srednjeročna
	<b>Slabosti Slovenije</b>	zaradi prevladujoče fordistične industrijske paradigme in tranzicijskih problemov ima Slovenija na tej ravni majhno strateško težo	nezadostno znanje jezikov sosednjih držav, kar je pogoj za učinkovitejše in bolj enakopravno prekomajno sodelovanje	premajhna velikost Ljubljane (Maribora, Kopra in Nove Gorice) v teritorialni delitvi funkcij srednje velikih evropskih mest	nerazvita prometna in komunikacijska infrastruktura	pretežno deklarativno varstvo krajine	
	<b>Nevarnosti za Slovenijo</b>	Slovenija je razmeroma šibak partner pri širjenju gospodarskega vpliva Italije in Avstrije na vzhod in jug	izčrpavanje razpoložljivega človeškega kapitala pri delu v neperspektivnih gospodarskih dejavnostih	gravitacijski vpliv sosednjih tujih urbanih središč, ki izrinja avtohtono gravitacijo le na Ljubljano in Maribor	Slovenija kot transportni koridor, preko katerega se povezujejo sosednja makrourbana središča	pritisni sosed. držav na okolje in naravo Slovenije – suburbanizacija obmejnih območij in povečan interes za zaloge pitne vode, lokacija "umazanih" gospodarskih aktivnosti	dolgoročna

vanja) EU, s čimer se na področju varovanja in razvoja naravne in kulturne krajine ter okolja jačijo nakazane prednosti in priložnosti ter zmanjšujejo slabosti in nevarnosti.

**Domača podjetja** udeležujejo svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** razvijajo strateške povezave s tujimi podjetji predvsem podizvajalska proizvodna podjetja, medtem ko se skušajo uspešna domača podjetja (z lastnim RR) samostojno obdržati na trgu – skladnost razvojnih usmeritev z državno regulativo je sorazmerno majhna;
2. na področju **kvalitete življenja** je skladnost razvojnih usmeritev podjetij z državno regulativo v tem primeru večja, vendar omejena predvsem na majhna in srednje velika podjetja, ki so jim pretežno namenjeni programi prekomejnega sodelovanja in nacionalni programi zaposlovanja in izobraževanja;
3. na področju **poselitve** je skladnost razvojnih usmeritev podjetij z državno regulativo večja, saj država pomembno vpliva na določanje pogojev za alokacijo gospodarskih dejavnosti v prostoru;
4. na področju **prometne infrastrukture** je skladnost razvojnih usmeritev podjetij z državno regulativo večja, saj država z razvojem državnega prometnega omrežja pomembno vpliva na kakovost lokacije in dostopnost podjetij;
5. na področju **krajine** je skladnost razvojnih usmeritev podjetij z državno regulativo najmanjša.

**Tuja podjetja** udeležujejo v tem konceptu svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** se na splošno le deloma afirmativno odzivajo na razvojne usmeritve države in domačih podjetij ter si prizadevajo za širitev trga in za prevzemanje najbolj obetavnega proizvodnega potenciala domačih podjetij – tudi na osnovi programov prekomejnega sodelovanja;
2. na področju **kvalitete življenja** je skladnost razvojnih usmeritev tujih podjetij z državno regulativo v tem primeru večja, saj podjetja pričakujejo aktivno pomoč države (subvencije, davčne olajšave na področju izobraževanja in zaposlovanja) pri dvigu konkurenčne sposobnosti delovne sile;
3. na področju **poselitve** je skladnost razvojnih usmeritev tujih podjetij z državno regulativo tudi v tem primeru večja, saj podjetja pričakujejo aktivno pomoč države pri pridobivanju ustreznih prostorskih lokacij za izvajanje svojih gospodarskih dejavnosti (stavbna zemljišča);
4. na področju **prometne infrastrukture** je skladnost razvojnih usmeritev tujih podjetij z državno regulativo tudi v tem primeru večja, saj podjetja pričakujejo

aktivno pomoč države pri vzpostavljanju dobre prometne povezanosti in dostopnosti do ostalih svojih proizvodnih enot (v tujini);

5. na področju /**krajine**/ je skladnost razvojnih usmeritev tujih podjetij z državno regulativo v tem primeru najmanjša.

**Lokalne skupnosti** udeležujejo svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** razvojne usmeritve države in programi mednarodnega ter prekomejnega sodelovanja v veliki meri odpravljajo medsebojno tekmovalno lokalnih skupnosti za razpoložljive neposredne tuje investicije;
2. na področju **kvalitete življenja** se socialni problemi hitreje rešujejo s pripravo in izvajanjem lokalnih ter regionalnih razvojnih programov, smiselno povezanih s programi mednarodnega in prekomejnega sodelovanja;
3. na področju **poselitve** programi mednarodnega in prekomejnega sodelovanja vodijo k zmanjševanju konkurenčnega boja za neposredne tuje investicije, kar omejuje disperzijo poselitve;
4. na področju **prometne infrastrukture** regionalno povezane lokalne skupnosti lažje uresničujejo zahteve po izboljšanju državnega, regionalnega in lokalnega prometnega (cestnega) omrežja;
5. na področju **krajine** lokalne skupnosti, povezane v regionalne okvire in v prekomejna omrežja, lažje tržijo svoje "izjemne" naravne in kulturne krajine ter kvalitetno okolje za razvoj turizma in rekreacije ter bivanja.

**Za prebivalstvo** se v tem konceptu po posameznih problemskih sklopih ustvarjajo naslednje razmere:

1. na področju **gospodarstva** vpliva uresničevanje zgoraj orisanih programov na omejevanje segmentacije med zaposlenimi ter med zaposlenimi in nezaposlenimi na sprejemljivo raven znotraj okvira obeh makroregij;
2. na področju **kvalitete življenja** vpliva uresničevanje zgoraj orisanih programov na zmanjšanje razslojenosti prebivalstva in zmanjšanje pomena neformalne ekonomije;
3. na področju **poselitve** vpliva uresničevanje zgoraj navedenih programov na ohranjanje obstoječega vzorca policentrične poselitve in na jačjenje prekomejnih mrežnih povezav;
4. na področju **prometne infrastrukture** vpliva uresničevanje zgoraj orisanih programov na povečanje mobilnosti prebivalstva s sredstvi individualnega in javnega potniškega prometa;
5. na področju **krajine** prispeva uresničevanje zgoraj navedenih programov k

povečanju ozaveščenosti prebivalstva o visoki vrednosti slovenske naravne in kulturne krajine ter kvalitetnega okolja.

#### 4. Možni koncepti regionalnega prostorskega razvoja Slovenije ob upoštevanju državne in makroregionalne ravni

- 4.1 *Razvojni izzivi*, ki prihajajo iz državnega okolja in makroregionalnega okolja države
- 4.2 *Odzivi – koncept uresničljivega odzivanja* razvojnih subjektov na razvojne izzive, ki prihajajo iz državnega okolja in makroregionalnega okolja države

V tem konceptu udejanja **država** svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** povezuje nacionalne strateške gospodarske interese s strateškimi interesi pomembnih domačih in tujih podjetij z oblikovanjem štirih gospodarskih grozdov (clustrov) na nacionalni ravni (ljubljski, koprski, novogoriški in mariborski), s čimer se povečuje vpetost slovenskega gospodarskega sistema v prekomejni prostor ter njegova globalna prepoznavnost in konkurenčnost;
2. na področju **kvalitete življenja** skrbi za preseganje družbeno anomičnih pojavov s tem, da se zavzema za to, da čim večji del (aktivnega) prebivalstva ohrani oziroma pridobi vlogo sočasnega nosilca kapitala in dela, s čimer se veča odgovornost za gospodarsko uspešnost družbe in posledično tudi za izboljševanje materialnih pogojev za doseganje visoke kvalitete življenja;
3. na področju **poselitve** predstavlja oblikovanje štirih gospodarskih grozdov (clustrov) na nacionalni ravni po eni strani vzrok, po drugi strani pa posledico uresničevanja koncepta mrežnega razvoja štirih makroregionalnih središč (Ljubljane, Maribora, Kopra in Nove Gorice) ter ustrezne teritorialne delitve dela med njimi, s posebnim poudarkom na jačanju središčne vloge Ljubljane in njene metropolitanske regije;
4. na področju **prometne infrastrukture** vpliva oblikovanje štirih gospodarskih grozdov (clustrov) na nacionalni ravni in razvoj mrežnega sistema štirih makroregionalnih središč s središčno vlogo Ljubljane vzročno in posledično na razvoj celostnega ter integriranega prometnega sistema in infrastrukture, ki krepi prometno središčnost oziroma vozliščnost Ljubljane, Maribora, Kopra in Nove Gorice;

#### 4.1 Razvojni izzivi, ki prihajajo iz državnega okolja in makroregionalnega okolja države

PROBLEMSKI SKLOPI →		Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skupna časovna razsežnost izzivov
I Z I V I Z Z U N A N J E G A O K O L J A	<b>Prednosti Slovenije</b>	raznvrstna gospodarska struktura z visokim deležem storitvenih dejavnosti v BDP	sorazmerno visok individualni in kolektivni materialni standard prebivalstva	policentrični sistem poselitve s središnim položajem Ljubljane in njene urbane regije	ugodna prometna lega Slovenije z vozliščnim položajem Ljubljane in njene urbane regije	obširna in sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine	kratkoročna
	<b>Priložnosti za Slovenijo</b>	integracija gospodarskega sistema – različne gospodarske dejavnosti oziroma podjetja so povezana v grozde (cluster)	prilagodljivost prebivalstva novim družbenim, ekonomskim in prostorskim razvojnim trendom	integracija urbanega sistema – makro- in mezoregionalna središča so povezana v konkurenčen urbani sistem z razvito teritor. delitvijo dela	razvoj integriranega prometnega sistema, v katerem makro- in mezoregionalna središča opravljajo ustrezno prometno vozliščno funkcijo	razvoj integriranega prostorskega sistema krajine, v katerem so vsa pomembnejša območja medsebojno optimalno povezana z ekokoridorji	dolgoročna
	<b>Slabosti Slovenije</b>	počasno prestrukturiranje, pomanjkanje razvojnih vizij in kapitala ter usposobljenega človeškega dejavnika	neugodna starostna struktura prebivalstva	stihijski in medsebojno konkurenčen razvoj naselij z nekontrolirano rastjo Ljubljane in suburbanizacijo njene urbane regije	neuravnotežen razvoj prometne infrastrukture – razkorak med stopnjo razvitosti (avto)cestne in železniške infrastrukture se povečuje	pretežno deklarativno varstvo krajine, prepočasno uveljavljanje novih instrumentov varstva okolja	srednjeročna
<b>Nevarnosti za Slovenijo</b>	dezintegracija gospodarskega sistema – skupek medsebojno nepovezanih podružnic tujih in domačih podjetij, ki opravljajo slabo plačane podizvajalske posle	povečanje socialnih stroškov zaradi slabšanja starostne strukture prebivalstva in prevzemanja dragega socialnega modela EU	dezintegracija urbanega sistema – razen Ljubljane in Celja postanejo preostala pomembna urbana središča "satelitska" mesta Trsta, Gorice, Beljaka, Celovca, Gradca in Zagreba	dezintegracija prometnega sistema – pretovor in tranzitni (tovorni) promet poteka po sloven. omrežju, logistično distribut. dejavnosti pa v bližnjih tujih prometnih logističnih centrih (Gradec)	pritisk na naravno in kulturno krajino ter okolje zaradi doseljevanja fordistične industrije, širjenja poselitve in povečanega obsega notranjega ter tranzitnega prometa	dolgoročna	

5. na področju **krajine** postaja ob antropogenem prostoru Slovenije, ki ga utemeljuje visoko integrirano prometno in poselitveno omrežje ter štirje gospodarski grozdi, vse bolj enakovreden naravni prostor Slovenije, ki ga tvori omrežje vrednih območij naravne in kulturne krajine.

**Domača podjetja** udeležujejo v tem konceptu svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** se ob upoštevanju lastnih podjetniških interesov ter interesov nacionalnega in regionalnega gospodarstva strateško povezujejo s tujimi podjetji in med seboj v štirih gospodarskih grozdih;
2. na področju **kvalitete življenja** domača in tuja podjetja, povezana v gospodarske grozde, skrbijo za razvoj človeškega kapitala grozdov, za povečanje njegove globalne konkurenčnosti in za doseganje visoke kvalitete življenja;
3. na področju **poselitve** povečujejo v grozde vključena podjetja s funkcionalno in teritorialno delitvijo dela med grozdi – strateške funkcije v Ljubljani, prometno-logistične v Kopru in N. Gorici, proizvodne v Mariboru – privlačnost grozdov in njihovih razvojnih središč;
4. na področju **prometne infrastrukture** vpliva povezanost domačih in tujih podjetij v grozde na višjo stopnjo napovedljivosti potniških in tovornih prometnih tokov, kar olajšuje načrtovanje integriranega prometnega sistema;
5. na področju **krajine** postane varovanje naravne in kulturne krajine ter okolja eno od temeljnih razvojnih prizadevanj grozdov.

**Tuja podjetja** udeležujejo svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** se ob upoštevanju lastnih podjetniških interesov ter interesov nacionalnega in regionalnega gospodarstva strateško povezujejo z domačimi podjetji v štirih gospodarskih grozdih;
2. na področju **kvalitete življenja** skrbijo tuja in domača podjetja, povezana v gospodarske grozde, za razvoj človeškega kapitala grozdov, za povečanje njegove globalne konkurenčnosti in za doseganje visoke kvalitete življenja;
3. na področju **poselitve** povečujejo v grozde vključena podjetja s funkcionalno in teritorialno delitvijo dela med grozdi – strateške funkcije v Ljubljani, prometno-logistične v Kopru in Novi Gorici, proizvodne v Mariboru – privlačnost grozdov in njihovih razvojnih središč;
4. na področju **prometne infrastrukture** vpliva povezanost tujih in domačih podjetij v grozde na višjo stopnjo napovedljivosti potniških in tovornih prometnih tokov, kar olajšuje načrtovanje integriranega prometnega sistema;
5. na področju **krajine** postane varovanje naravne in kulturne krajine ter okolja eno od temeljnih razvojnih prizadevanj grozdov.

**Lokalne skupnosti** udeležujejo v tem konceptu svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju gospodarstva aktivno sodelujejo pri vzpostavljanju grozdov predvsem z zagotavljanjem in opremljanjem stavbnih zemljišč za gospodarske dejavnosti in z lokalnimi razvojnimi spodbudami;
2. na področju kvalitete življenja kot strateški partnerji v grozdih aktivno prevzemajo odgovornost za izboljševanje materialnih pogojev za doseganje višje kvalitete življenja;
3. na področju poselitve vpliva aktivno sodelovanje občin v grozdih na osnovi preišljene funkcionalne in teritorialne delitve dela na zmanjševanje medsebojne konkurenčnosti občinskih središč;
4. na področju prometne infrastrukture vpliva tesnejša povezanost občin v grozdih na višjo stopnjo napovedljivosti potniških in tovornih prometnih tokov, kar omogoča lažje načrtovanje integriranega prometnega sistema;
5. na področju krajine vpliva povezanost občin v grozde na opuščanje interesa za "trženje" lastnega krajinskega prostora v smeri sočasnega varovanja in razvoja naravne ter kulturne krajine in okolja.

Za **prebivalstvo** se v tem konceptu po posameznih problemskih sklopih ustvarjajo naslednje razmere:

1. na področju gospodarstva se posameznik (gospodinjstvo) ne pojavlja le kot samostojen tržni subjekt, temveč tudi kot konstitutivni člen inovativnega socialnega omrežja, njegov "individualni razvojni program" je povezan z razvojnim programom grozdov;
2. na področju kvalitete življenja kakovost življenja prebivalcev ni odvisna le od njihove "gospodarske" uspešnosti, temveč tudi od gospodarske uspešnosti grozdov — družba je socialno-ekonomsko razdeljena na tiste, ki "imajo", in tiste, ki "imajo več";
3. na področju poselitve država z uresničevanjem politike trajnostnega prostorskega razvoja preprečuje, da bi razlike v kakovosti dela in bivanja med tistimi prebivalci, ki "imajo", in tistimi, ki "imajo več", vplivale na povečevanje razlik v privlačnosti urbanih območij;
4. na področju prometne infrastrukture se razvojni subjekti v grozdih zavzemajo za sinergijsko prepletanje individualnih in kolektivnih razvojnih interesov ter za enakomeren razvoj individualne in kolektivne prometne mobilnosti;
5. na področju/krajine narašča soglasje o potrebi enakovrednega varovanja in razvoja antropogenega ter naravnega prostora Slovenije, ki ga tvori omrežje vrednih območij naravne in kulturne krajine.

## **5. Možni koncepti regionalnega prostorskega razvoja Slovenije ob upoštevanju mezoregionalne ravni (raven 12 statističnih regij)**

- 5.1 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Osrednjeslovenska regija*
- 5.2 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Obalno-kraška regija*
- 5.3 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Gorenjska regija*
- 5.4 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Goriška regija*
- 5.5 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Savinjska regija*
- 5.6 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja regija Jugovzhodna Slovenija*
- 5.7 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Pomurska regija*
- 5.8 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Notranjsko-kraška regija*
- 5.9 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Podravska regija*
- 5.10 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Koroška regija*
- 5.11 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Spodnjesavska regija*
- 5.12 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Zasavska regija*
- 5.13 *Odzivi – koncept uresničljivega odzivanja razvojnih subjektov na razvojne izzive, ki so skupni vsem 12 regijam*



## 5.1 Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Osrednjeslovenska regija

PROBLEMSKI SKLOPI →	Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skupna časovna razsežnost izzivov	
IZVIRNI IZ UNAN AJ EG A OK OL J A	<b>Prednosti regije</b>	najbolj razvita regija z raznovrstno gospodarsko strukturo, nadpovprečnim deležem storitvenih dejavnosti in najvišjo produktivnostjo dela	najvišja izobrazbena struktura in najvišja ekonomska moč prebivalstva, podpovprečna brezposelnost – najvišji indeks človekovega razvoja	v Ljubljani so visoko razvite central. in storit. dejav., mesto je regionalno in državno središče, kar prednostno izkoriščajo regionalni razvojni subjekti	Ljubljana ima zelo ugodno prometno lego ter vozliščni položaj, ki ga podpira predvsem nastajajoči (avto)cestni križ in mednarodno letališče	obstoj regionalno pomembnih in sorazmerno ohranjenih območij naravne in kulturne krajine (Ljubljansko barje, Polhograjsko hrib., Šmarna gora)	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	vključevanje Univerze v Ljubljani in ostalih RR podjetij v potencialne gospodarske grozde	zelo ugodne možnosti za dvig poklicne in izobrazbene ravni prebivalstva regije	razvoj integriranega poselitveno-prometnega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne središčne funkcije	razvoj integriranega prometno-poselitvenega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije	razvoj integriranega prostorskega sistema krajine, v katerem so vsa vredna območja povezana v regionalno ekološko omrežje	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	regija se po izvojni usmerjenosti nahaja na zadnjem mestu v Sloveniji	sorazmerno visoka stopnja kriminalitete	razširjanje procesov suburbanizacije in dezurbanizacije ter obstoj območij z razvojnimi problemi (Ivančna Gorica, Dobropole, Vel. Lašče, Dol pri Lj., Lukovica)	rast motorizacije in zapostavljanje JPP vodi do prometnih zastojev, povečanja potreb po prometnih površinah, večjih obremenitev okolja, kar zmanjšuje privlačnost in kvaliteto mestnega bivalnega okolja	za vredna območja narav. in kult. krajine ni celovitih strategij razvoja in varstva, zato so večinoma le deklarativno zaščitena, visoka stopnja degradiranosti okolja v nekaterih delih regije (Lj., Kamnik)	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za regijo</b>	pomanjkanje finančnih sredstev, usposobljenih kadrov in tujih investicij ter nerešena lastninska vprašanja	marginalizacija socialnih skupin in poglobljanje socialne neenakosti	dezintegracija urbane sistema – ljub. urbana regija se približa prostorskemu vzorcu kalifornijskih mest	dezintegracija prometnega sistema – avtomobil postane edino možno prevozno sredstvo prebivalcev	ohranjena in zaščitena območja naravne in kulturne krajine postopoma izginejo, stanje okolja se še slabša	dolgoročna

## 5.2 Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Obalno-kraška regija

PROBLEMSKI SKLOPI →		Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skup. čas. razsež. izzivov
IZVILZUNANJEGAKOJLJA	<b>Prednosti regije</b>	druga najbolj razvita regija z visoko produktivnostjo dela, pestro gospodarsko strukturo in z nadpovprečnim deležem storitvenih dejavnosti	regija z boljšo izobrazbeno strukturo, druga po ekonomski moči prebivalstva, podpovprečna brezposelnost – drugi najvišji indeks človekovega razvoja	hitro razvijajoče se makroregionalno središče Koper, ki s svojim pristaniščem predstavlja slovensko pomorsko okno v svet, v regiji ni območij z razvojnimi problemi	razvijajoča se infrastruktura pomorskega prometa	pomembna in sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine (kraški reg. park, porečje Rižane, Škocjanski zatok, obmorska mesta)	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	ustanovitev in razvoj Univerze v Kopru, ki bi z ostalimi RR podjetji v regiji spodbujala razvoj v promet in logistiko usmerjenega gospodarskega grozda regije	v regiji se zavedajo ugodnih naravnih in ustvarjenih pogojev za življenje in delo ter načrtno pritegujejo visoko izobraženo delovno silo	obstoje strateške funkcionalne in teritorialne delitve dela med občinami, tako da vsaka v svojem okviru locira in razvija tiste dejavnosti, za katere ima komp. prednosti	pristanišče Koper postane osrednje pristanišče in blagovno-distribucijsko središče za države srednje Evrope	razvoj integriranega prostorskega sistema krajine, v katerem so vsa vredna območja povezana v regionalno ekološko omrežje	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	delež čiste izgube v prihodkih se je nekoliko povečal, vendar ne presega slovenskega povprečja	največji delež iskalcev zaposlitve zaradi stečajev podjetij	močno urbaniz. somestje z izrazitimi negativ. procesi suburbanizacije ter obširna območja ogroženih in odmirajočih podeželskih naselij v zaledju	prepočasen razvoj (avto) cestne in železniške infrastrukture državnega in regionalnega pomena ter neustrezen odnos do razvoja JPP	za vredna območja narav. in kult. krajine ni celovitih strategij razvoja in varstva, zato je njihov obstoj večinoma deklarativ. zaščiten, slaba kakovost vodotokov in morja, sezonsko visoka obremenitev zraka	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za regijo</b>	pomanjkanje finančnih sredstev, kvalitetnih razvojnih programov ter prešibka inovativnost podjetij	širjenje deviantnih in kriminalnih dejanj	stihijno nadaljevanje suburbanizacijskih procesov	dezintegracija prometnega sistema – avtomobil postane edino možno prevozno sredstvo prebivalcev	ohranjena in zaščitena območja naravne ter kulturne krajine postopoma izginejo, povečuje se obremenitev nekaterih prvin okolja	dolgoročna

### 5.3 Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Gorenjska regija

PROBLEMSKI SKLOPI →	Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skupna časovna razsežnost izzivov	
IZVIRI	<b>Prednosti regije</b>	izvozno usmerjeno gospodarstvo	starost. strukt. preb. je boljša od slo. povprečja, izobraz. strukt. je na ravni slo. povprečja – po indeksu človekovega razvoja se nahaja regija na 4. mestu	za regijo je značilno močno urbanizirano somestje s Kranjem kot mezo-regionalnim središčem, izrazit vpliv Ljubljane kot državnega in makro-regionalnega središča	državno in regionalno omrežje cestne infrastrukture je dobro razvito in omogoča kakovostno dostopnost znotraj regije in navzven, predvsem v smeri proti Ljubljani in Beljaku	po kakovosti in pomenu naravne in kulturne krajine (Triglavski narodni park, regijski park Karavanke–Kamniške Alpe) je regija pred vsemi drugimi slovenskimi regijami	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	formalna izobrazba in poklicna usposobljenost prebivalstva, podjetništvo, inovacije in prometna infrastruktura	zelo ugodne možnosti za dvig poklicne in izobrazbene ravni prebivalstva regije – bližina Univerze v Ljubljani	razvoj integriranega poselitveno-promet. sistema, v katerem regionalna in subreg. središča opravljajo ustrezne središčne funkcije	razvoj integriranega prometno-poselitvenega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije	izkoristiti zelo visoko vrednotenje naravne in kulturne krajine s strani prebivalstva regije in države ter trajnostno varovati in razvijati njene potencialne	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	pretežno industrijska regija, stopnja razvitosti je nižja od slovenskega povprečja, podpovprečna je produktivnost in rentabilnost gospodarstva	zmanjšuje se število zaposlenih, regija ima najvišji delež trajnih presežkov in brezposelnih nad 40 let	zaradi neizrazitega vpliva Kranja in močnega vpliva Ljubljane v poselitvenem sistemu regije ni prave funkcionalne in teritorialne delitve dela med središči	poselitveni sistem se razvija neodvisno od sedanjega in še bolj od prihodnjega potenciala (postaj) železniškega omrežja, suburbanizacijski procesi se poglobljajo	obstoj zelo visoke stopnje konfliktnosti med varstvom in razvojem naravne in kulturne krajine ter varstvom okolja in drugimi vrstami rabe prostora – poselitev, promet, industrija, degradir. nekaterih prvin okolja (zrak, vode)	srednjeročna
OLJ	<b>Nevarnosti za regijo</b>	zastarela gospodarska struktura	poglobljanje socialne neenakosti, širjenje deviantnih dejanj, brezperspektivnost	stihijno nadaljevanje suburbanizacijskih procesov	dezintegracija prometnega sistema – avtomobil postane edino prevozno sredstvo prebivalcev	ohranjena in zaščitena območja naravne in kulturne krajine v pretežni meri izginejo	dolgoročna



## 5.5 Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Savinjska regija

PROBLEMSKI SKLOPI →		Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skup. časov. razsežnost izzivov
I Z Z I V I  I Z Z U N A N J E G A  O K O L J A	<b>Prednosti regije</b>	po gospodarski razvitosti se nahaja regija na 5. mestu	indeks staranja prebivalstva je pod slovenskim povprečjem	obstoj močno urbaniziranega somestja Celja, Žalca, Velenja in Šoštanja	državno in regional. omrežje cestne infrastrukture je dobro razvito in omogoča ustrezno dostopnost znotraj regije ter navzven, predvsem v smeri proti Ljubljani in Mariboru	pomembna in sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine (Savinjske Alpe)	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	iskanje strateških partnerjev in večje odpiranje evropskim ter globalnim trgov	dobro razvito omrežje socialnega in zdravstvenega varstva	razvoj integriranega poselitveno-prometnega sistema, v katerem regionalno in subregional. središča opravljajo ustrezne poselitvene središčne funkcije	razvoj integriranega prometno-poselitvenega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije	izkoristiti visoko vrednotenje naravne in kulturne krajine s strani prebivalstva regije in države ter trajnostno varovati in razvijati njene potencialne, izboljšanje kvalitete okolja	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	prevladuje industrijski sektor z nizko produktivnostjo in rentabilnostjo	nižja izobrazbena struktura prebivalstva od slovenskega povprečja, nadpovprečna brezposelnost	prisotni so procesi suburbanizacije in dezurbanizacije osrednjega dela regije, obstoj območij z razvojnimi problemi (vse občine razen Laškega, Prebolda, Polzele, Vojnika, Velenja, Šmartnega ob Paki in Šoštanja)	slaba razvitost državnega in regionalnega omrežja železniške infrastrukture, Celje ni pomembno prometno vozlišče	ni celovitih strategij razvoja in varstva pomembnejših območij naravne in kulturne krajine, močna obremenjenost delov regije in prvin okolja (voda, zrak, tla)	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za regijo</b>	med ključnimi razvojnimi subjekti ni sinergijske povezanosti	poglobljanje splošne revščine, porast brezposelnosti, nizek materialni standard prebivalstva	razvojni potenciali naselij izven osrednjega dela regije so sorazmerno slabi, v regiji so obsežna območja z razvojnimi problemi	dezintegracija prometnega sistema – avtomobil postane edino možno prevozno sredstvo prebivalcev	ohranjena in zaščitena območja naravne ter kulturne krajine postopoma izginejo, odlašanje sanacije degradiranih območij	dolgoročna

## 5.6 Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja regija Jugovzhodna Slovenija

PROBLEMSKI SKLOPI →	Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skup. časov. razsežnost izzivov	
IZVIRNA IZJAVE	<b>Prednosti regije</b>	produktivno, rentabilno in izvozno usmerjeno gospodarstvo, po gospodarski razvitosti se nahaja regija na 4. mestu	najnižji indeks staranja med vsemi regijami in nizka stopnja registrirane brezposelnosti	obstoj urbaniziranega somestja Novega mesta, Črnomlja, Metlike in Koevja	državno in regionalno omrežje cestne infrastrukture je dobro razvito in omogoča kakovostno dostopnost znotraj regije in navzven, predvsem v smeri proti Ljubljani, Reki, Zagrebu in Karlovcu	pomembna in sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine (regijski park Kočevsko in krajinski park Gorjanci), v splošnem nizka stopnja obremenjenosti okolja	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	zanesljiva in dela voljna delovna sila	mirno in varno življenjsko okolje	razvoj integriranega poselitveno- prometnega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne poselitvene središčne funkcije	razvoj integriranega prometno-poselitvenega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije	izkoristiti visoko vrednotenje naravne in kulturne krajine ter kvalitete okolja s strani prebivalstva regije in države ter trajnostno varovati in razvijati njene potencialne	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	razvitost terciarnega in kvartarnega sektorja je pod slovenskim povprečjem	relativno visok delež kmečkega prebivalstva in slabša izobrazbena struktura	gravitacijski vpliv Novega mesta ne seže na Kočevsko, razen N. mesta in Ribnice sodijo vse občine v regiji v skupino območij z razvojnimi problemi	Kočevje in Ribnica imata zelo slabo prometno povezavo z Novim mestom kot središčem regije	ni celovitih strategij razvoja in varstva pomembnejših območij naravne in kulturne krajine ter okolja, ohranitev kvalitete je večinoma zagotovljena le deklarativno	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za regijo</b>	podjetniški in inovativni način razmišljanja ter obnašanja ni dovolj izražen	nizek materialni standard prebivalstva, poglobljanje splošne revščine in brezperspektivnost	zaradi pomanjkanja delovnih mest in ustreznosti infrastrukture nizka kakovost življenja v ogroženih in odmirajočih podeželskih naseljih	slabe regionalne cestne povezave in zastarelo železniško omrežje	ohranjena in zaščitena območja naravne in kulturne krajine postopoma izginejo, poslabšanje kvalitete okolja zaradi novih industrijskih obratov	dolgoročna

### 5.7 Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Pomurska regija

PROBLEMSKI SKLOPI →		Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skup. časovna razsež. izzivov
IZVILAZUNAANJEAGROKOLJAJA	<b>Prednosti regije</b>	regija ni obremenjena s staro industrijsko strukturo, ima ugodne naravne danosti za razvoj neindustrijskih dejavnosti (kmetijstvo, turizem, promet);	ni razpoznavnih prednosti – po indeksu človekovega razvoja se nahaja regija na zadnjem, 12. mestu podjetnost ljudi;	obstoj urbaniziranih somestij Murske Sobote, Lendave, Ljutomera in Gornje Radgone;	ni razpoznavnih prednosti;	pomembna in sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine (krajinski park Goričko in Mura), dobra kvaliteta nekaterih prvin okolja (zrak);	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	naravni viri, predvsem geotermalna voda;		razvoj integriranega poselitveno-prometnega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne poselitvene središčne funkcije;	razvoj integriranega prometno-poselitvenega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije;	izkoristiti zelo visoko vrednotenje naravne in kulturne krajine s strani prebivalstva regije in države ter trajnostno varovati in razvijati njene potenciale;	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	gospodarsko najmanj razvita regija;	najvišji delež prebivalstva v kmetijstvu, visoka brezposelnost, najnižja ekonomska moč in izobrazbena struktura prebivalstva;	v regiji obstajajo obširna območja ogroženih in odmirajočih podeželskih naselij, celotna regija sodi v območje z razvojnimi problemi;	zaradi slabo razvitega državnega in regionalnega omrežja cestne ter železniške infrastrukture je dostopnost znotraj regije in navzven, predvsem v smeri proti Mariboru in Ljubljani, slaba;	ni celovitih strategij razvoja in varstva pomembnejših območij narav. in kult. krajine, zato je njihov obstoj le deklarativno zaščiten, visoka stop. obremenjenosti nekaterih prvin okolja (vodotoki, podtalnica);	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za regijo</b>	med ključnimi razvojnimi subjekti ni sinergijske povezanosti;	porast brezposel., nizek materialni standard preb., poglobljanje socialne neenakosti in splošne revščine;	zaradi pomanjkanja delovnih mest in ustrezne infrastrukture nizka kakovost življenja v ogroženih in podeželskih naseljih;	zastarelo železniško omrežje;	ohranjena in zaščiten območja naravne in kulturne krajine postopoma izginejo, slabšanje kvalitete okolja zaradi intenz. kmet;	dolgoročna

5.8 Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja **Notranjsko-kraška regija**

PROBLEMSKI SKLOPI →		Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skupna časovna razsežnost izzivov
I Z Z I V I  I Z Z U N A  N J E G A  O K O L J A	<b>Prednosti regije</b>	rentabilno in izvozno usmerjeno gospodarstvo;	regija z dokaj nizko stopnjo registrirane brezposelnosti, sorazmerno visoka ekonomska moč prebivalstva;	Postojna je uradno središče regije, vendar jo zaradi sorazmerne gravitacijske šibkosti ustrezno dopolnjujejo Cerknica, Pivka in Ilirska Bistrica;	državno in regionalno omrežje cestne infrastrukture je dobro razvito in omogoča kakovostno dostopnost znotraj regije in navzven, predvsem v smeri proti Ljubljani, Kopru in Reki;	pomembna in sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine (regijski park Cerčniško in Planinsko polje), sorazmerno nizka stopnja obremenjenosti okolja;	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	poklicna usposobljenost prebivalstva, podjetništvo in prometna infrastruktura;	visoka raven zdravstvenega, socialnega in otroškega varstva;	razvoj integriranega poselitveno-prometnega sistema, v katerem regionalna in subreg. središča opravljajo ustrezne poselitvene središčne funkcije;	razvoj integriranega prometno-poselitvenega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije;	izkoristiti visoko vrednotenje naravne in kulturne krajine s strani prebivalstva regije in države ter trajnostno varovati in razvijati njene potencialne;	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	sodi v skupino gospodarsko manj razvitih regij, nizka produktivnost dela;	podpoprečna izobrazbena struktura prebivalstva;	razen Postojne in Cerknice sodijo vse občine v regiji v skupino območij z razvojnimi problemi;	ni izrazitih slabosti;	za pomembnejša območja naravne in kulturne krajine ni celovitih strategij razvoja in varstva, ohranitev kvalitete je zagotovljena le deklarativno, obremenjenost nekaterih prvin okolja (vode);	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za regijo</b>	nizka stopnja inovativnosti;	nizka kakovost izobraževanja;	razvojni potenciali naselij izven Postojne, Cerknice, Pivke in Ilirske Bistrice so sorazmerno slabi;	nezmožnost regije, da izkoristi dobro prometno lego in razvito prometno infrastrukturo;	ohranjena in zaščitena območja naravne in kulturne krajine postopoma izginejo;	dolgoročna



## 5.9 Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Podravska regija

PROBLEMSKI SKLOPI →		Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitve	Prometna infrastruktura	Krajina	Skup. časovna razsež. izzivov
IZVILIZUNAJE OGLAOKO LJAJA	<b>Prednosti regije</b>	industrijska delovna sila;	ni razpoznavnih prednosti;	regijo obvladuje močno urbanizirano sotesmestje Maribora in Ptuja z razvitimi centralnimi dejavnostmi;	državno in regionalno omrežje cestne ter železniške infrastrukture je dobro razvito in omogoča ugodno dostopnost znotraj regije in navzven, predvsem v smeri proti Ljubljani, Gradcu in Zagrebu;	sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine (regijski park Pohorje);	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	razvoj inovativnosti in podjetništva ob izkoriščanju potenciala Univerze v Mariboru;	možnost izrabe potencialov nezaposlene visoko izobražene delovne sile;	razvoj integriranega poselitveno-prometnega sistema v katerem regionalna in subregionalna središča opravljajo ustrezne poselitvene središčne funkcije;	razvoj integriranega prometno-poselitvenega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije;	izkoristiti visoko vrednotenje naravne in kulturne krajine s strani prebivalstva regije in države ter trajnostno varovati in razvijati njene potenciale;	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	stopnja produktivnosti in rentabilnosti gospodarstva je podpovprečna, po stopnji razvitosti se nahaja regionalno gospodarstvo na 11. mestu;	regija z najvišjo stopnjo registrirane brezposelnosti, nadpovprečnim deležem kmečkega prebivalstva in zaposlenih v primarnem sektorju;	visoka stopnja suburbanizacije in dezurbanizacije, celotna regija sodi med območja z razvojnimi problemi;	rast motorizacije in zapostavljanje JPP vodi do prometnih zastojev, povečanja potreb po prometnih površinah, večjih obremenitev okolja, kar zmanjšuje privlačnost in kvaliteto bivalnega okolja;	za opredeljena območja naravne in kulturne krajine ni celovitih strategij razvoja in varstva, krajina se pojavlja predvsem kot vir za razvoj turist. dejav., obstoj okoljsko močno degrad. območij, slaba kvaliteta nekaterih prvin okolja (podtalnica, zrak);	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za regijo</b>	zastarela industrijska struktura;	porast brezposelnosti, poglobljanje socialne neenakosti;	stihijno nadaljevanje suburbanizacijskih procesov;	zastarelo železniško omrežje;	ohranjena in zaščitena območja naravne in kulturne krajine postopoma izginejo;	dolgoročna

5.10 *Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Koroška regija*

PROBLEMSKI SKLOPI →		Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skup. časovna razsež. izzivov
IZVIZUANA REGIJA	<b>Prednosti regije</b>	rentabilnost gospodarstva presega slovensko povprečje;	visok delež mladega prebivalstva;	Slovenj Gradec je uradno središče regije, vendar ga zaradi njegove sorazmerne gravitacijske šibkosti ustrezno dopolnjujejo Ravne in Dravograd;	ni razpoznavnih prednosti;	pomembna in sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine (regijski park Pohorje in Peca);	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	zanesljiva in delovalna delovna sila;	visoka raven zdravstvenega, socialnega in otroškega varstva	medsebojna bližina in dostopnost vseh treh regionalnih središč;	izgradnja nove železniške proge Dravograd – Slovenj Gradec – Velenje;	izkoristiti zelo visoko vrednotenje naravne in kulturne krajine s strani prebivalstva regije in države ter trajnostno varovati in razvijati njene potenciale;	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	stara industrijska struktura, po stopnji razvitosti se nahaja regionalno gospodarstvo na 8. mestu;	nizka ekonomska moč prebivalstva	razen Slovenj Gradca in Dravograda sodijo vse koroške občine v skupino območij z razvojnimi problemi;	Koroška regija je prometno najbolj izolirana regija Slovenije in Slovenj Gradec je edino mezoregionalno središče, ki ni priključeno na avtocesto;	za opredeljena območja naravne in kulturne krajine ni oblikovanih celovitih strategij razvoja in varstva, zato je njihov obstoj večinoma le deklarativno zaščiten, krajina se pojavlja predvsem kot vir za razvoj turističnih dejavnosti, obstoj okoljsko močno degradiranih območij;	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za regijo</b>	nizka stopnja inovativnosti;	nizek materialni standard prebivalstva, poglobljanje social. neenakosti;	velik obseg ogroženih in odmirajočih podeželskih naselij;	ni železniške povezave s Celjem;	ohranjena in zaščiten območja naravne in kulturne krajine postopoma izginejo, odlašanje pri sanaciji okoljskih bremen;	dolgoročna

### 5.11 Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Spodnjesavska regija

PROBLEMSKI SKLOPI →		Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna infrastruktura	Krajina	Skup. časovna razsež. izzivov
I Z Z I V I  I Z Z U N A N J E G A  O K O L J A	<b>Prednosti regije</b>	ni izrazitih prednosti;	ni izrazitih prednosti;	regijo obvladujeta urbanizirani somestji Brežic in Krškega s sorazmerno dobro razvitimi centralnimi dejavnostmi;	državno in regionalno omrežje cestne in železniške infrastrukture je dobro razvito in omogoča ugodno dostopnost znotraj regije in navzven, predvsem v smeri proti Ljublj. in Zagrebu;	sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine (krajinski park Kozjansko);	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	poklicna usposobljenost prebivalstva, podjetništvo in prometna infrastruktura;	izboljševanje demografske in izobrazbene strukture prebivalstva;	razvoj integriranega poselitveno-prometnega sistema, v katerem regionalna in subregionalna središča opravljajo ustrezne poselitvene središčne funkcije;	razvoj integriranega prometno-poselitvenega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije;	izkoristiti visoko vrednotenje naravne in kulturne krajine s strani prebivalstva regije in države ter trajnostno varovati in razvijati njene potencialne; in razvijati njene potencialne;	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	nizka produktivnost in rentabilnost ter visoka zadolženost gospodarstva regije, po stopnji razvitosti se nahaja regionalno gospodarstvo na 7. mestu;	slaba demografska in nizka izobrazbena struktura prebivalstva ter visoka stopnja registrirane brezposelnosti;	celotna regija sodi v skupno območje z razvojnimi problemi;	ni izrazitih slabosti;	za opredeljena območja naravne in kulturne krajine ni oblikovanih celovitih strategij razvoja in varstva, zato je njihov obstoj večinoma le deklarativno zaščiten, krajina se pojavlja predvsem kot vir za razvoj turističnih dejavnosti;	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za regijo</b>	ključni razvojni subjekti niso sinergijsko povezani;	porast brezposelnosti, nizek materialni standard prebivalstva;	velik obseg ogroženih in odmirajočih podeželskih naselij;	slabša prometna infrastruktura v bolj odročnih krajih regije;	ohranjena in zaščiten območja naravne ter kulturne krajine postopoma izginejo;	dolgoročna

## 5.12 Razvojni izzivi, pred katerimi se nahaja Zasavska regija

PROBLEMSKI SKLOPI →		Gospodarstvo	Kvaliteta življenja	Poselitev	Prometna linfrastruktura	Krajina	Skupna časovna razsežnost izzivov
I Z Z I V I  I Z Z U N  A N J E G A  O K O L J A	<b>Prednosti regije</b>	podpovprečna dolgoročna in kratkoročna zadolženost gospodarstva;	ni izrazitih prednosti;	obstoj močno urbaniziranega somestja Zagorja, Trbovelj in Hrastnika;	državno in regionalno omrežje cestne ter železniške infrastrukture je povprečno razvito in omogoča zadovoljivo dostopnost znotraj regije in navzven, predvsem v smeri proti Ljubljani in Zagrebu;	ni posebnih prednosti;	dolgoročna
	<b>Priložnosti regije</b>	zanesljiva in dela voljna delovna sila;	izboljševanje demografske in izobrazbene strukture prebivalstva;	razvoj integriranega poselitveno-prometnega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne poselitvene središčne funkcije;	razvoj integriranega prometno-poselitvenega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne prometne vozliščne funkcije;	ni posebnih priložnosti;	dolgoročna
	<b>Slabosti regije</b>	nizka produktivnost in rentabilnost gospodarstva regije, po stopnji razvitosti se nahaja regionalno gospodarstvo na 10. mestu;	slaba demografska in nizka izobrazbena struktura prebivalstva ter visoka stopnja registrirane brezposelnosti;	v regiji obstajajo obširna območja ogroženih in odmirajočih podeželskih naselij, razen Zagorja sodi celotna regija med območja z razvojnimi problemi;	ni posebnih slabosti;	v regiji ni pomembnejših območij naravne in kulturne krajine, okolje je močno do kritično obremenjeno (vplivi na zdravje ljudi);	srednjeročna
	<b>Nevarnosti za regijo</b>	nizka izobrazbena struktura prebivalstva;	porast brezposelnosti, nizek materialni standard prebivalstva, poglobljanje splošne revščine;	nadaljnje slabšanje kvalitete bivalnega in delovnega okolja;	ni posebnih nevarnosti;	nadaljnje slabšanje kvalitete okolja;	dolgoročna

V tem konceptu **država** udejanja svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** v sodelovanju s predstavniki občin v regijah spodbuja vključevanje 12 regionalnih gospodarstev v 4 gospodarske grozde (clustre) na nacionalni ravni (ljubljanski, koprski, novogoriški in mariborski) – na ta način se povezujejo regionalni in nacionalni strateški gospodarski interesi s strateškimi interesi podjetij, povečuje se vpetost regionalnih in nacionalnega gospodarskega sistema v prekomejni in globalni prostor;
2. na področju **kvalitete življenja** skrbijo država in predstavniki občin v regijah za preseganje družbeno anomičnih pojavov s tem, da se zavzemajo za to, da čim večji del (aktivnega) prebivalstva ohrani oziroma pridobi vlogo sočasnega nosilca kapitala in dela, s čimer se večja odgovornost za gospodarsko uspešnost regij in države ter posledično tudi za izboljševanje materialnih pogojev za doseganje visoke kvalitete življenja;
3. na področju **poselitve** podpira vključevanje 12 regionalnih gospodarstev v 4 gospodarske grozde (clustre) na nacionalni ravni uresničevanje koncepta mrežnega razvoja regionalnih središč in njihovega hierarhičnega povezovanja z opredeljenimi štirimi makroregionalnimi središči (Ljubljano, Mariborom, Koprom in Novo Gorico);
4. na področju **prometne infrastrukture** vpliva vključevanje 12 regionalnih gospodarstev v 4 gospodarske grozde (clustre) na nacionalni ravni vzročno in posledično na razvoj celostnih ter integriranih regionalnih prometnih sistemov in infrastrukture, kar krepi prometno središčnost oziroma vozliščnost 12 (mezo)regionalnih središč in jih hierarhično povezuje s 4 makroregionalnimi središči – Ljubljano, Mariborom, Koprom in Novo Gorico;
5. na področju **krajine** postaja ob antropogenem prostoru Slovenije, ki ga utemeljuje visoko integrirano prometno in poselitveno omrežje 12 mezoregionalnih in 4 makroregionalnih središč ter 4 gospodarski grozdi, vse bolj enakovreden naravni prostor Slovenije, ki ga tvori omrežje vrednih območij naravne in kulturne krajine; država s predstavniki občin spodbuja enakovredno obravnavo vidika okolja in krajine v regionalnih razvojnih programih.

**Domača podjetja** udejanjajo v tem konceptu svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** se ob upoštevanju lastnih podjetniških interesov ter interesov nacionalnega in regionalnih gospodarstev strateško povezujejo s tujimi podjetji in med seboj v 4 gospodarskih grozdih;
2. na področju **kvalitete življenja** domača in tuja podjetja, povezana v 4 gospodarskih grozdih, skrbijo za razvoj človeškega kapitala grozdov, za povečanje

njegove globalne konkurenčnosti in s tem posledično za doseganje visoke kvalitete življenja prebivalcev regij;

3. na področju **poselitve** se s funkcionalno in teritorialno delitvijo dela med grozdi – strateške funkcije v Ljubljani, prometno-logistične v Kopru in N. Gorici, proizvodne v Mariboru – povečuje privlačnost vseh v grozde vključenih regionalnih središč;
4. na področju **prometne infrastrukture** vpliva povezanost domačih in tujih podjetij v grozde na višjo stopnjo napovedljivosti potniških in tovornih prometnih tokov, kar olajšuje načrtovanje integriranih prometnih sistemov na makro- in mezoregionalni ravni;
5. na področju **krajine** postane varovanje naravne in kulturne krajine ter okolja eno od temeljnih razvojnih prizadevanj grozdov ter v njih vključenih podjetij.

V tem konceptu udejanjajo **tuja podjetja** svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** se ob upoštevanju lastnih podjetniških interesov ter interesov nacionalnega in regionalnih gospodarstev strateško povezujejo z domačimi podjetji v 4 gospodarskih grozdih;
2. na področju **kvalitete življenja** skrbijo tuja in domača podjetja, povezana v 4 gospodarskih grozdih, za razvoj človeškega kapitala grozdov, za povečanje njegove globalne konkurenčnosti in s tem posledično za doseganje visoke kvalitete življenja prebivalcev regij;
3. na področju **poselitve** se s funkcionalno in teritorialno delitvijo dela med grozdi – strateške funkcije v Ljubljani, prometno logistične v Kopru in N. Gorici, proizvodne v Mariboru – povečuje privlačnost vseh v grozde vključenih regionalnih središč;
4. na področju **prometne infrastrukture** je zaradi povezanosti tujih in domačih podjetij v grozde stopnja napovedljivosti potniških in tovornih prometnih tokov višja, kar olajšuje načrtovanje integriranih prometnih sistemov na makro- ter mezoregionalni ravni;
5. na področju **krajine** postane varovanje naravne in kulturne krajine ter okolja eno od temeljnih razvojnih prizadevanj grozdov ter v njih vključenih podjetij.

**Lokalne skupnosti** udejanjajo v tem konceptu svojo vlogo po posameznih problemskih sklopih na naslednji način:

1. na področju **gospodarstva** občine, funkcionalno povezane v 12 regijah, aktivno sodelujejo v grozdih predvsem z zagotavljanjem in opremljanjem stavbnih zemljišč za gospodarske dejavnosti in z oblikovanjem lokalnih ter regionalnih razvojnih spodbud;

2. na področju **kvalitete življenja** občine, funkcionalno povezane v 12 regijah, kot strateški partnerji v grozdih aktivno prevzemajo odgovornost za izboljševanje materialnih pogojev za doseganje višje kvalitete življenja prebivalcev regij;
3. na področju **poselitve** vpliva aktivno sodelovanje občin, funkcionalno povezanih v 12 regijah, v grozdih na osnovi preišljene funkcionalne in teritorialne delitve dela na zmanjševanje medsebojne konkurenčnosti regionalnih in občinskih središč;
4. na področju **prometne infrastrukture** omogoča večja povezanost občin, funkcionalno združenih v 12 regijah, v grozdih višjo stopnjo napovedljivosti potniških in tovornih prometnih tokov, kar olajšuje načrtovanje integriranih makro- in mezoregionalnih prometnih sistemov;
5. na področju **krajine** vodi povezanost občin, funkcionalno združenih v 12 regijah, v grozdih k opuščanju interesa za "trženje občinskega" krajinskega prostora, uveljavlja se celovito varovanje in razvoj naravne ter kulturne krajine na makro- in mezoregionalni ravni.

Za **prebivalstvo** se v tem konceptu po posameznih problemskih sklopih ustvarjajo naslednje razmere:

1. na področju **gospodarstva** se posameznik ne pojavlja le kot samostojen tržni subjekt, temveč tudi kot konstitutivni člen inovativnega socialnega omrežja, njegov "individualni razvojni program" je povezan z razvojnim programom regij in grozdov;
2. na področju **kvalitete življenja** kakovost življenja prebivalcev ni odvisna le od "gospodarske" uspešnosti posameznika, temveč tudi od gospodarske uspešnosti v grozde vključenih regij – družba je socialno razdeljena na tiste, ki "imajo", in tiste, ki "imajo več";
3. na področju **poselitve** država z uresničevanjem politike trajnostnega prostorskega razvoja preprečuje, da bi razlike v kakovosti dela in bivanja med tistimi prebivalci, ki "imajo", in tistimi, ki "imajo več", vplivale na povečevanje razlik v privlačnosti regij;
4. na področju **prometne infrastrukture** se razvojni subjekti v grozdih zavzemajo za sinergijsko prepletanje individualnih in kolektivnih razvojnih interesov ter za enakomeren razvoj individualne in kolektivne prometne mobilnosti v regijah;
5. na področju **krajine** obstaja soglasje prebivalcev na regionalni in državni ravni o nujni enakovrednega ter sočasnega varovanja in razvoja antropogenega ter naravnega prostora Slovenije, ki ga tvori omrežje vrednih območij naravne in kulturne krajine.

## 6. Elementi koncepta uresničljivega odzivanja na razvojne izzive iz zunanjega in notranjega okolja Slovenije

### 6.1 Prometne osi in smeri

V Sloveniji obstajata na državni ravni dve prometni in razvojni osi. Horizontalna prometna ter razvojna os, ki jo utemeljujejo naslednja pomembna regionalna središča Slovenije: Koper/N. Gorica, Ljubljana, Celje, Maribor in Murska Sobota, in vertikalna prometna ter razvojna os, ki jo utemeljujejo naslednja pomembna regionalna središča Slovenije: Kranj, Ljubljana in Novo mesto ter Maribor. Nacionalni prometni osi, ki se križata v Ljubljani, vsebujeta pet osnovnih prometnih smeri, in sicer Germanico, Romanico, Ungarico, Slovanico in Mediteraneo.

### 6.2 Funkcijsko-prometne regije na državni, makro- in mezoregionalni ravni ter njihova središča

Temeljni element koncepta so prometne regije s središči. Na državni ravni je izhodiščno središče Ljubljana kot državno središče in najpomembnejše državno prometno vozlišče s celotno Slovenijo kot gravitacijskim zaledjem oziroma kot prometno regijo. Na tej ravni snujemo povezave Ljubljane s pomembnimi tujimi državnimi in makroregionalnimi središči.

Na makroregionalni ravni temelji koncept na štirih urbanih središčih, ki se kot centri makroregij in kot prometna vozlišča oziroma dotikališča nahajajo na opredeljenih nacionalnih prometnih oseh in z zaledjem tričetrtne dostopnosti zajamejo približno 80 % površine slovenskega ozemlja. Razen Ljubljane so to še tri najpomembnejša središča na makroregionalni ravni. Ob Mariboru kot nesporno drugim najpomembnejšem središču in prometnem vozlišču Slovenije smo na to raven uvrstili še Koper in Novo Gorico. Prvi razlog za uvrstitev je njuna lega ob zahodni meji, izza katere je pritisk gravitacijskega vpliva prekomejnih središč najmočnejši in za strateške interese Slovenije najnevarnejši. Ob zahodni meji Slovenija nima središča na ravni Maribora ali celo Ljubljane, razen tega pa nobeno od uvrščenih primorskih središč nima dovolj potenciala, da bi s svojim gravitacijskim zaledjem pokrilo celotno območje ob italijanski meji. Navedene argumente za uvrstitev na makroregionalno raven obravnave dodatno dopolnjuje še dejstvo, da je Koper zaradi pristanišča srednjeevropskega pomena najpomembnejše slovensko tovorno prometno vozlišče, katerega pomena in potenciala se premalo zavedamo. Skupaj z obalnimi mesti predstavlja z vidika sedanjega in bodočega gospodarskega razvoja eno od najpomembnejših urbanih aglomeracij. Novo Gorico uvrščamo na to raven izjemoma zaradi njenega strateškega pomena. Skupaj z italijansko Gorico predstavljata po pristopu Slovenije v EU pomemben prebivalstveni in razvojni potencial. Precejšen del potenciala



obeh Goric je bil zaradi neizvedbe direktne avtocestne povezave Ljubljane z Italijo izgubljen. Dodaten argument za uvrstitev Nove Gorice na to raven je možnost izgradnje hitre železniške proge na V. panevropskem koridorju.

Mezoregionalna raven je edina regionalna raven prostorske členitve v Sloveniji, ki je uradno potrjena na ravni vlade. Ob odsotnosti usklajene prostorsko-planske regionalizacije kot strokovne osnove za novi prostorski plan smo se na tej ravni oprli na 12 statističnih regij oziroma njihova središča. Problem, ki se pojavlja, zadeva neujemanje meja, območij in središč s strani države uradno sprejetih statističnih regij na ravni SKTE-3<sup>2</sup> z mejami, območji in središči prometnih ter različnih drugih strokovnih predlogov za oblikovanje funkcionalnih regij. Predlagamo, da se v naslednjih fazah priprave prostorskega plana RS vladni koncept statističnih regij preveri tudi s poselitvenega, prometnega, krajinskega in okoljskega vidika, na osnovi rezultatov teh preveritev pa podajo predlogi za morebitne dopolnitve ali spremembe koncepta.

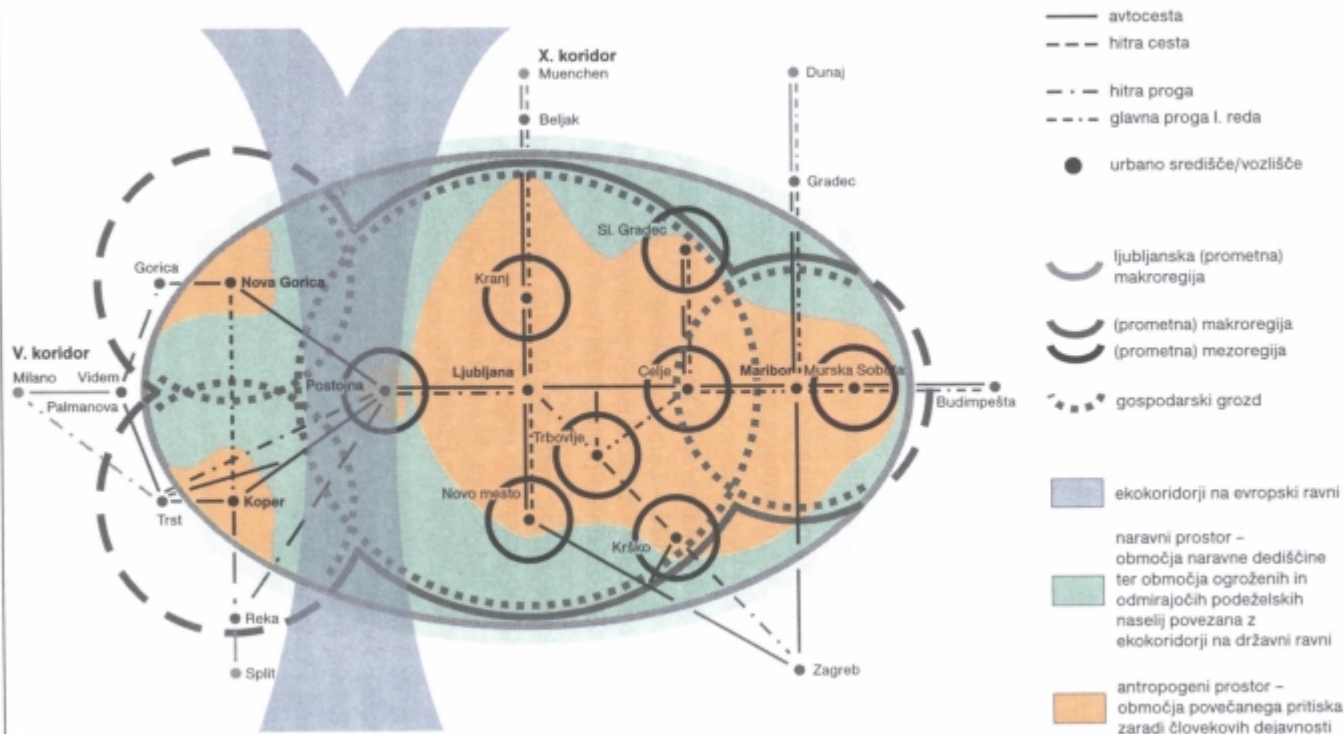
#### **Regionalna središča in njihova gravitacijska območja ter prometne regije:**

1. Slovenija je shematično prikazana kot gravitacijsko zaledje oziroma prometna regija Ljubljane kot državnega središča in najpomembnejšega državnega prometnega vozlišča;
2. v državi obstajajo 4 makroregije kot gravitacijska zaledja oziroma prometne regije 4 urbanih središč – Ljubljane, Maribora, Kopra in Nove Gorice –, ki se nahajajo na opredeljenih nacionalnih prometnih oseh in z zaledjem tričetrt-urne dostopnosti zajamejo pretežni del površine slovenskega ozemlja;
3. znotraj 4 makroregij je 12 mezoregij oziroma statističnih regij kot gravitacijskih zaledij in pogojno prometnih regij 12 urbanih središč – Ljubljane, Maribora, Kopra, Nove Gorice, Kranja, Novega mesta, Celja, Slovenj Gradca, Murske Sobote, Krškega, Trbovelj in Postojne;
4. znotraj 12 mezoregij obstaja 25 mikroregij kot gravitacijskih zaledij oziroma prometnih regij 25 urbanih središč – Ljubljane, Maribora, Kopra, Nove Gorice, Kranja, Novega mesta, Celja, Slovenj Gradca, Murske Sobote, Krškega, Trbovelj, Postojne, Sežane, Ilirske Bistrice, Idrije, Tolmina, Logatca, Kočevja, Črnomlja, Škofje Loke, Jesenic, Domžal, Velenja, Ptuja in Ljutomera.

---

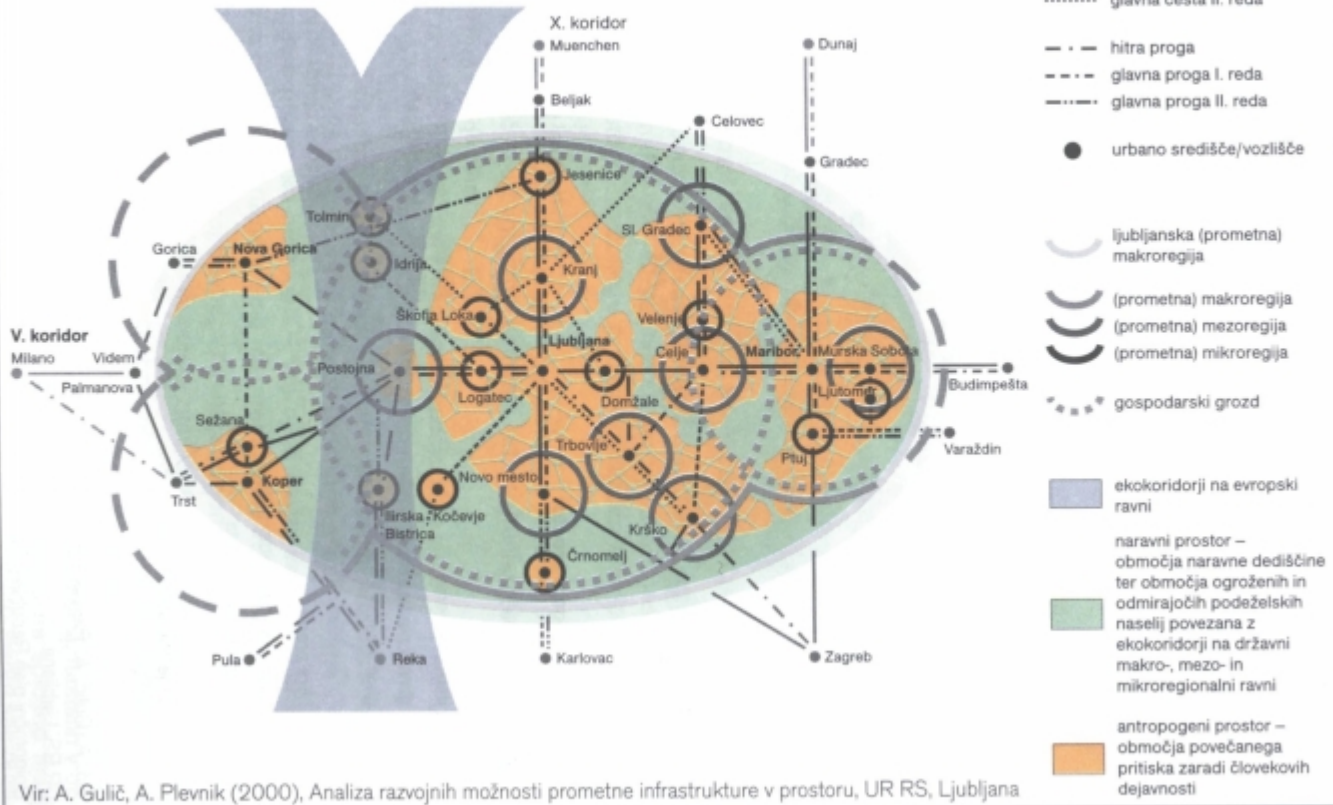
<sup>2</sup> Uredba o standardni klasifikaciji teritorialnih enot, Uradni list RS, št. 28/00, letnik 2000, str. 1268, Ljubljana.

## Koncept regionalnega prostorskega razvoja Slovenije



Vir: A. Gulič, A. Plevnik (2000), Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, UR RS, Ljubljana

**Koncept regionalnega prostorskega razvoja Slovenije na makro-, mezo-, in mikroregionalni ravni**



Vir: A. Gulič, A. Plevnik (2000), Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, UR RS, Ljubljana

*Zasnova regionalnega prostorskega razvoja Slovenije*



**Antropogeni prostor**

- urbano središče
- ==== daljinska cesta
- glavna cesta I. reda
- - - glavna cesta II. reda
- ..... hitra proga
- · - · glavna proga I. reda
- · - · glavna proga III. reda
- meje statističnih regij

**Naravni prostor**

- stanje plan
- narodni park
- regijski park
- krajinski park
- območja ogroženih in odmirajočih podeželskih naselij
- ekokoridorji na evropski ravni
- ekokoridorji na državni ravni

Viri: A. Gulič, A. Plevnik (2000), Analiza razvojnih možnosti prometne infrastrukture v prostoru, UR RS, Ljubljana.  
 Dolgoročni plan Republike Slovenije, MOP – UPP.

**Regionalno-prostorske oblike organizacije gospodarskega sistema:**

1. gospodarski sistem je regionalno-prostorsko organiziran v 4 gospodarskih grozdih, ki se prostorsko ujemajo z območji 4 makroregij;
2. med grozdi obstaja funkcionalna in teritorialna delitev dela na način, da se ljubljanski gospodarski grozd usmerja pretežno v opravljanje strateških, upravljalških in storitvenih funkcij, koprski in novogoriški gospodarski grozd v opravljanje prometno-logističnih funkcij, mariborski gospodarski grozd pa v opravljanje posodobljenih industrijskih funkcij;
3. znotraj gospodarskih grozdov se vzpostavlja funkcionalna delitev dela med regionalnimi gospodarstvi na mezoregionalni ravni.

**Ekološki koridorji in omrežja:**

1. vsa območja naravne krajine (dediščine) v državi so medsebojno povezana z regionalnimi in lokalnimi ekokoridorji v ekološka omrežja;
2. preko Slovenije poteka obsežen evropski ekokoridor, ki povezuje območja naravne krajine dinarskega območja z alpskim območjem naravne krajine.

**Temeljne značilnosti regionalne prostorske organizacije Slovenije:**

1. s predlaganim konceptom uresničljivega odzivanja na razvojne izzive iz zunanjega in notranjega okolja Slovenije se ustvarjajo možnosti za to, da se po pomenu in prostorskem obsegu približno izenačita antropogeni in naravni prostor Slovenije;
2. antropogeni prostor, ki zaseda približno polovico prostora države, tvorijo območja mest, močno urbaniziranih somestij, urbanizirana prehodna in stabilna podeželska območja;
3. naravni prostor, naravno bolj ohranjena območja, ki se v pretežni meri ujemajo z območji ogroženih in odmirajočih podeželskih naselij ter neposeljenih območij;
4. antropogeni prostor se spreminja v prostor mrežnega razvoja kompaktnih mest znotraj celostnega in integriranega prometno-poselitvenega sistema;
5. antropogeni prostor ni homogen – v svojem okviru vsebuje z ekokoridorji povezana območja naravne krajine mezoregionalne in mikroregionalne ravni;
6. v osrednjih območjih antropogenega prostora so pomembni viri pitne vode (območja podtalnic) in zavarovana kmetijska zemljišča, ki se izkoriščajo trajnostno;
7. naravni prostor ni homogen – v obrobni območjih so okolju prijazna območja poselitve, pretežno namenjena sekundarnim bivališčem;
8. obširna območja ogroženih in odmirajočih podeželskih naselij, nastalih v obdobju kolonizacije višje ležečih in za kmetijsko pridelavo na splošno manj primernih površin, se načeloma prepuščajo spremljanim procesom samoura-

- vnavanja — na ta način se precejšen del teh površin postopoma vrne v "naravno" stanje oziroma v naravni prostor;
9. pomembna območja kulturne dediščine, ki se nahajajo znotraj teh območij, se zavarujejo tako, da se pod strokovnim nadzorom in s finančno podporo države razvijajo v "strnjena" območja sekundarnih bivališč;
10. v mezoregijah (statističnih regijah ali regijah, za katere se izdelujejo regionalni razvojni programi) pri izdelavi regionalnih razvojnih programov in prihodnjih regionalnih zasnov prostorskega plana upoštevajo temeljne značilnosti regionalne prostorske organizacije na državni ravni.

## Literatura in viri

- Gulič, A., Kukar, S. et al., 1993: *Regionalni razvoj in regionalizacija Slovenije: analiza stanja in predlogi za spremembe*, Urbanistični inštitut Republike Slovenije in Inštitut za ekonomska raziskovanja, Ljubljana.
- Gulič, A., Kukar, S. et al., 1997: *Strategija, politike in ukrepi za oblikovanje in izvajanje skladnejšega regionalnega razvoja Slovenije*, Urbanistični inštitut Republike Slovenije in Inštitut za ekonomska raziskovanja, Ljubljana.
- Gulič, A., Praper, S., 1998: *Regionalni razvoj, regionalizem in regionalizacija Slovenije: značilnosti dosedanjih in možni scenariji prihodnjih sprememb*, v Ribičič, C. et al.: *Regionalizem v Sloveniji*, zbornik, Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana.
- Gulič, A., Plevnik, A., 1999: *Zasnova prometne infrastrukture v prostorskem planu Republike Slovenije*, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana.
- Gulič, A. et al., 1999: *Sistem telekomunikacij in njihov vpliv na prostorski razvoj*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Čokert, A., Gajšek, M., Gosar, L., Gulič, A., Plut, D., Ravbar, M., Vljaj, S., Vrišer, I., 1999: *Pokrajine v Sloveniji*, zbornik, Vlada Republike Slovenije — Služba za lokalno samoupravo, Ljubljana.
- Hanžek, M. et al., 1999: *Poročilo o človekovem razvoju — Slovenija 1999*, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, Ljubljana.
- Hudoklin, J., 1999: *Zasnova prostorskega razvoja sistema krajine*, ACER d.o.o., Novo mesto.
- MEOR, 1998: *White Paper on Regional Development Strategy*, Ljubljana.
- Ministero dell' ambiente, 1999: *La valorizzazione delle risorse ambientali nelle politiche di sviluppo — "La rete ecologica nazionale"*, Roma.
- Mršič, N., 1997: *Biotska raznovrstnost v Sloveniji*, Ministrstvo za okolje in prostor, Uprava RS za varstvo narave, Ljubljana.
- Nacionalni program varstva okolja, Uradni list RS št. 83/99.
- Pečar, J., 1998: *Regionalni vidiki razvoja Slovenije s poudarkom na finančnih*

- rezultatih poslovanja gospodarskih družb v letu 1997, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, Ljubljana.
- Pečar, J., 2000: *Regionalni vidiki razvoja Slovenije s poudarkom na finančnih rezultatih poslovanja gospodarskih družb v letu 1998*, Delovni zvezek, št. 8, letnik VIII/1999, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, Ljubljana.
- Pirc Velkavrh, A., ed., 1998: *Okolje v Sloveniji 1996. Poročilo o stanju okolja*, Ministrstvo RS za okolje in prostor, Ljubljana.
- Praper, S., 1993: *Regionalizacije Slovenije ter razvojne prednosti in pomanjkljivosti regij glede na naravne dejavnike*, v: A. Gulič, S. Kukar et al., *Regionalni razvoj in regionalizacije Slovenije – 3. faza*, Urbanistični inštitut RS in Inštitut za ekonomska raziskovanja, Ljubljana, s. 56–107.
- Praper, S., 1995: *Regionalni razvoj Pomurja: naravni viri, kvaliteta okolja, zasnova trajnostnega razvoja*, v: Gulič A. et al., *Pomen in položaj Pomurske regije v širšem prostoru, analiza stanja in razvojnih možnosti v prostoru ter omejitvev okolja, koncept prostorskega razvoja*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana, s. 205–307.
- Praper, S., Gulič, A. et al., 1999: *Indikatorji trajnostnega razvoja za Mestno občino Ljubljana*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Ravbar, M., 1997: *Prispevki za metodologijo regionalnega prostorskega planiranja*, Inštitut za geografijo, Ljubljana.
- Ravbar, M. et al., 1999: *Omrežje naselij in prostorski razvoj Slovenije – diskusijsko gradivo*, Inštitut za geografijo, Ljubljana.
- Ravbar, M., 1998: *Regionalne disparitete – sodobni izzivi za regionalno prostorsko planiranje v Sloveniji*, Regionalno prostorsko planiranje – praksa in izzivi, Zbornik mednarodnega strokovnega posveta ob 30. letnici organiziranega prostorskega planiranja v Sloveniji na državni ravni (1968–1998), Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje, Bled.
- Ravbar, M. et al., 2000: *Omrežje naselij in prostorski razvoj Slovenije*, Inštitut za geografijo, Ljubljana.
- URSPP, 1998: *Resolucija o prostorski razvojni politiki Republike Slovenije (PRPRS) – delovni osnutek*, Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje, Ljubljana, 30.11.1998.
- Strategija gospodarskega razvoja Slovenije – Približevanje Evropi – Rast, konkurenčnost in integriranje*, 1995, Poročevalec državnega zbora Republike Slovenije, št. 19/1995, s. 57–109.
- Turner, R.K., 1993: *Sustainability: Principles and Practise*, v: Turner R.K. (ed.) *Sustainable Environmental Economics and Management*, Belhaven Press, London, 3-36.
- Vogelij, J., 1999: *Prinzipien einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung*, zbornik seminarja Südtirol 21. Die Charta von Aalborg – Die Nachhaltigkeit in der Raumentwicklung, Bolzano, Italija, 12. november 1999.
- Zakon o varstvu okolja s komentarjem, 1994, *Gospodarski vestnik*, Ljubljana.
- Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja Slovenije (1999), Uradni list RS, št. 60, 29.7.1999, Ljubljana.

## Regional spatial development of Slovenia: a concept

### Summary

Presented in the paper is a proposal for a concept of regional spatial development, which has been elaborated in the framework of the research project entitled *A Regional Spatial Development Concept for Slovenia* (A. Gulič, S. Praper, 2000). The project will serve as an expert input into preparation of the new Physical (Spatial) Plan of the Republic of Slovenia. Due to the fact that:

- presently there are no definitions available in Slovenia, which would unambiguously separate the terms regional and regional spatial development;
- there is a considerable overlapping in indirect descriptions of both terms, leading among other to an increased want of precision and to unclarities with regard to competences of different state agencies, which influence the space through their policies and development programmes;
- the use of the terms regional and regional spatial development is rather biased, since mostly the significance of an active role of the state in this field, respectively the principle of top-down directing and regulation of development, is stressed ...

a set of definitions has been drafted in the framework of the project, including among other the terms development, regional development and regional spatial development.

**Development** is a holistic and multidimensional process of social change, in which the character and structure of the economy and society are transformed. In this process, formation of an active, critical, creative and innovative approach of development actors towards the past, the present and, most importantly, the future is promoted. The processes of social change lead to a more sustainable use of the available development potentials, a better quality of life for all members of the society, a diminishing of dependence, as well as to an improved recognizability and autonomy of the society at the global level.

**Regional development** is a process of social change which is directed, in the short term, into diminishing of regional disparities, and into their annulment in the long term. Regional disparities comprise also the quality of life of inhabitants of regions. By overcoming obstacles that impede an appropriate use of the own development potentials, and through promotion of regional self-initiative and self-development, suitable conditions for an effective and harmonious development of the economy and society as a whole, and of their single parts, are created by development actors. Simultaneously, mutual dependence between well and less developed regions as regards their development diminishes.

**Regional spatial development** is a process of change in the settlement system, infrastructures as well as the natural and cultural landscape at the regional level.



Spatial change is a consequence of spatial location and impacts of development change in other systems — most of all the societal, economic and environmental — on the one hand. On the other, it is an important active factor, exerting (return) influence on societal and economic change. The aim of regional spatial development is a "new", sustainable concept of use of space as a non-renewable development resource at the state and regional levels. Implementation of the concept promotes processes of regional development in accordance with the set societal development goals, aimed at sustainability.

The topic of regional spatial development is analysed at four spatial levels: the European Union, two European macroregions and the neighbouring countries and regions, the state and its macroregions, and the mesoregions. Challenges from the outer and the inner environment are considered in an equal manner; they are structured by SWOT categories. In the present period, characterised by globalisation and accession of Slovenia to the EU, the challenges from the outer environment appear to be more important and more decisive than the challenges from the inner environment. Development responses to challenges have been, in the above mentioned project, presented in the form of development concepts: the current, the desirable and the realizable response. In the current response "concept", the contents as well as the spatial and temporal location of regional spatial development processes have been described, which may be expected in the case that the present modes of state regulation continue to be used. Description of the concept of desirable response is based on the assumption, that modes of state regulation will undergo a radical change, following implementation of sustainable development, as well as postindustrial/information society (new economy) concepts. As for the concept of realizable response, gradual but active change of modes of state regulation, directed towards implementation of the desirable response concept in the long term, is presupposed.

The regional spatial development concepts have been constructed under consideration of five topics: the settlement system, transport infrastructure, landscape, economy and quality of life. The reason for choice of this approach is in the strong connectedness of the topics, as well as in the fact that they influence directions and dynamics of the present and the future regional spatial development of Slovenia. Besides, there is a need to interconnect more strongly the aspects of regional and regional spatial development. As development actors, the state, foreign and domestic enterprises, as well as municipalities and the citizens have been taken into account. Time dimensions in descriptions of development challenges and responses include the short, medium, and long term.

Due to space limitations, only the concept of realizable regional spatial development of Slovenia is presented in this article. At each territorial level, the most important development challenges from the outer and inner environment are described for each of the topics first. Then the possible responses of development actors are presented. Emphasized are the connections between single topics at different territorial levels. Whereas development challenges are described for each

of the 12 NUTS III regions separately, only those responses from the realizable concept are given, which are common to all the regions. It is our belief, that in-depth analyses of regional spatial development problems of single statistical regions and of their subregional areas can only be performed during preparation of regional development programmes.

Finally, elements of the concept of realizable response to development challenges from the inner and outer environment of Slovenia are explained, followed by a description of the cartographic presentation of the concept.