

UNIVERZA V LJUBLJANI
FILOZOFSKA FAKULTETA
ODDELEK ZA GEOGRAFIJO

DIPLOMSKO DELO

LJUBLJANA, 2006

JELENA ZUPANC

UNIVERZA V LJUBLJANI
FILOZOFSKA FAKULTETA
ODDELEK ZA GEOGRAFIJO

DIPLOMSKO DELO

**GEOGRAFSKE RAZSEŽNOSTI RAZVOJNE OSI V SLOVENIJI:
CELOVEC-SLOVENJ GRADEC- CELJE-NOVO MESTO-
KARLOVAC-REKA**

Študijski program:
GEOGRAFIJA-S

Mentor: dr. Andrej Černe, red. prof.

LJUBLJANA, 2006

JELENA ZUPANC

IZJAVA

Izjavljam, da je diplomsko delo v celoti moje avtorsko delo.

ZAHVALA

Zahvaljujem se vsem, ki ste mi stali ob strani v času študija; še posebej enkratni mami – hvala.

Zahvaljujem se mentorju prof. dr. Andreju Černetu za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela ter g. Miranu Gajšku.

GEOGRAFSKE RAZSEŽNOSTI RAZVOJNE OSI V SLOVENIJI: CELOVEC-SLOVENJ GRADEC- CELJE-NOVO MESTO-KARLOVAC-REKA

Izvleček:

Namen diplomskega dela je predstaviti geografske razsežnosti razvojne osi (Celovec-Slovenj Gradec-Celje-Novo mesto-Karlovac-Reka) v Sloveniji. Opredeliti obstoječe in predvideno stanje poselitve, gospodarstva, turizma in prometa na območju petih statističnih regij (Koroška, Savinjska, Zasavje, Posavje, JV Slovenija) po dograditvi manjkajočih infrastrukturnih členov. Pri tej, tako imenovani tretji razvojni osi, gre za ekonomsko-socialno in teritorialno povezovanje regionalnih, ne državnih, centrov vzdolž te osi na ravni treh držav: Slovenije, Avstrije in Hrvaške. Tretja razvojna os je opredeljena v sprejeti Strategiji prostorskega razvoja Slovenije kot intermodalni prometni koridor. Sestavljena je iz glavne ceste, železnice in prometno-logističnih terminalov v Celju in Novem mestu. Pri izdelavi diplomskega dela so bili uporabljeni podatki iz literature o prometu, statistični podatki, zakonske podlage, Regionalni razvojni programi petih statističnih regij, Enotni programski dokument 2004-2006, Strategija prostorskega razvoja Slovenije, strokovni prispevki iz spletnih strani in interni viri pri projektu »tretja razvojna os«.

Ključne besede: razvojna os, statistična regija, prometni koridor, regionalno planiranje

GEOGRAPHIC DIMENSIONS OF DEVELOPMENT AXIS IN SLOVENIA: KLAGENFURT – SLOVENJ GRADEC – CELJE – NOVO MESTO – KARLOVAC – RIJEKA

Abstract

The purpose of this paper is to present the geographical dimensions of the development axis (Klagenfurt – Slovenj Gradec – Celje – Novo mesto – Karlovac – Reka) in Slovenia, and to define the already existing and the expected colonisation, economy, tourism and transport circumstances within the range of five statistical regions (the Koroška region, the Savinjska region, the Zasavje region, the Posavje region, south-eastern part of Slovenia) after the completion of missing infrastructural links. This so called third development axis is intended to economically, socially and territorially connect regional, not state, centres along this axis on the level of three states: Slovenia, Austria and Croatia. The third development axis is determined in the already adopted Strategy on spatial development of Slovenia as an intermodal transport corridor. It consists of a main road, a railway and transport-logistic terminals in Celje and Novo mesto. This paper was written on the basis of information taken from the literature on transport, statistical data, legal bases, the Regional development programmes of five statistical regions, the Uniform programme document 2004-2006, the Strategy on spatial development in Slovenia, expert contributions from the Internet sites and the Internet sources in connection to the project "Third Development Axis".

Key words: development axis, statistical region, transport corridor, regional planning

KAZALO

1. UVOD	1
1.1. Cilji	1
1.2. Metodologija	2
2. RAZVOJNA OS	2
2.1. Opredelitev razvojne osi	2
2.1.1. Razvojna območja - osi v Evropi.....	2
2.2. Povezava s projektom »CESTA« oziroma »tretja razvojna os«	5
2.2.1. Cilj projekta.....	6
2.2.2. Evropska razvojna pobuda Interreg III B Cades; SPRS; EPD.....	6
2.3. Geografski oris tretje razvojne osi v Sloveniji	9
2.3.1. Statistične regije.....	9
3. GEOGRAFSKE RAZSEŽNOSTI RAZVOJNE OSI	13
3.1. Poselitev	13
3.1.1. Območja s posebnimi razvojnimi problemi.....	22
3.2. Gospodarstvo	25
3.2.1. Brezposelnost.....	34
3.3. Turizem	36
3.4. Infrastruktura	41
3.4.1. Prometna infrastruktura.....	43
4. VIZIJE REGIJ NA OBMOČJU TRETJE RAZVOJNE OSI	49
5. SWOT ANALIZA	50
6. SKLEP	56
7. SUMMARY	59
8. VIRI IN LITERATURA	62
9. SEZNAM PRILOG	64

1. UVOD

Za to temo diplomskega dela sem se odločila, ker mi vsebina predstavlja izziv in sem sodelovala pri pripravi in prijavi projekta z naslovom »CESTA« (akronim za tretjo razvojno os) na razpis za sofinanciranje iz evropskega razvojnega sklada Interreg III B Cades. Projekt na razpisu ni uspel, leta 2006 pa je postal državni projekt.

Pri tretji razvojni osi gre za ekonomsko-socialno in teritorialno povezovanje regionalnih, ne državnih, centrov vzdolž te osi na ravni treh držav: Slovenije, Avstrije in Hrvaške.

Naloga se nanaša na projekt »CESTA« (akronim za tretjo razvojno os), ki je skupni interes petih statističnih regij v Sloveniji (Koroška, Savinjska, Zasavje, Posavje, JV Slovenija), Dežele Koroške (Avstrija) in Županije Primorsko Goranske z mestom Reko (Hrvaška).

Namen tega projekta je izgradnja integralne (inter-modalne) prometne osi, ki predstavlja manjkajoči člen v prometni infrastrukturi med Avstrijo, Slovenijo in Hrvaško. Eden od pglavitnih razlogov za praznenje perifernih regij je v slabi prometni povezavi le-teh z Osrednjeslovensko regijo in z drugimi regijami v Sloveniji, Avstriji ter na Hrvaškem. Gre za slabo inter-regijsko in tudi intra-regijsko povezavo.

Izgradnja manjkajočih infrastrukturnih členov razvojne osi ima pozitivne in negativne posledice na prostor, okolje, socialno in gospodarsko dogajanje.

Boljše prometne povezave (cestne, železniške, energetske, informacijske) bodo spodbudile pretok blaga, ljudi, storitev in kapitala ter intenzivnejše sodelovanje urbanih središč na območju razvojne osi.

Sklep bom oblikovala na podlagi zbranih, predstavljenih in ovrednotenih informacij.

1.1. Cilji

Cilji diplomskega dela so:

- opredelitev pojma »razvojna os« (slovenski avtocestni križ, evropske cestne povezave); kje se še nahajajo razvojni koridorji v Evropi,
- predstaviti namen projekta »CESTA« (Cilj projekta je priprava vseh potrebnih strokovnih podlag za izdelavo Državnega lokacijskega načrta in izgradnja inter-modalnega prometnega člena.),
- geografski oris tega koridorja,
- opredeliti geografske razsežnosti: poselitev, gospodarstvo, turizem, prometna infrastruktura (sedanje stanje v petih statističnih regijah in nakazati predvideno stanje po dograditvi manjkajočih členov),
- SWOT analiza (prednosti, slabosti, priložnosti, nevarnosti/ovire) obravnavanega razvojnega območja oziroma osi.

1.2. Metodologija

Ob pregledovanju diplomskih nalog in lastnem razmišljanju sem se odločila za izbrano tematiko. Zaradi študijske usmeritve »Prostorsko planiranje« mora biti naloga regionalno obarvana.

Z geografskega stališča bom skušala predstaviti geografske razsežnosti te razvojne osi v Sloveniji; obstoječe in predvideno stanje. Geografske razsežnosti: poselitev, gospodarstvo, turizem, prometna infrastruktura bom analizirala po petih statističnih regijah, ki so na območju tretje razvojne osi. S SWOT analizo bom podala kompleksen pregled prednosti, slabosti, priložnosti in nevarnosti/ovir za vse statistične regije te razvojne osi.

V nalogi bom uporabila podatke, spoznanja iz literature o prometu; statistične podatke; zakonske podlage, Regionalne razvojne programe petih statističnih regij, Enotni programski dokument 2004-2006, Strategijo prostorskega razvoja Slovenije. Potrebne vire bom iskala s pomočjo knjižnično informacijskega sistema, s pomočjo interneta, uporabila bom interne vire pri projektu »tretja razvojna os«.

2. RAZVOJNA OS

2.1. Opredelitev razvojne osi

Tretja razvojna os je opredeljena v sprejeti Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) kot intermodalni prometni koridor. Sestavljena je iz glavne ceste, železnice in prometno-logističnih terminalov v Celju in Novem mestu.

2.1.1. Razvojna območja - osi v Evropi

- ❖ Najpomembnejše razvojno območje Evrope je »modra banana«, to je širok pas razvojnih območij, ki se razprostirajo od Londona na severu preko Randtstada na Nizozemskem, Bruslja v Belgiji, Porurja in Porenja v Nemčiji, osrednje Švice do Milana in Padske nižine na jugu.
- ❖ Na območje »modre banane« se navezuje »sončni pas«, ki poteka ob severni obali Sredozemlja od Barcelone preko Marseilla in Nice do Rima. Kot podaljšan del sončnega pasu je gospodarska os Barcelona, Budimpešta, Kijev.
- ❖ Gravitacijsko vozlišče se razprostira od Berlina preko Leipziga, Dresdna in Prage do Dunaja.

Na teh območjih naj bi se v prihodnosti osredotočila vsa gospodarska moč Evrope. Cilj vseh teh povezovanj je organiziran in usklajen razvoj regij. (Geografija Evrope, 2001)

- ❖ »Južnoevropski lok«

Je pobuda, za katero so se leta 1995 zavzele in podpisale sporazum tiste regije Italije, Portugalske, Španije, Francije, Avstrije, Madžarske in Romunije, po katerih bo

predvidoma speljana »hitra železnica«. Pobuda je namenjena skupnemu gospodarskemu pospeševanju in trženju teh regij. (Malnič,1999)

❖ *Prometni koridorji*

Poleg oskrbe nacionalnega gospodarstva ima Slovenija velike možnosti za razvoj storitvene dejavnosti (predvsem na področju prometa in spremljajočih logističnih storitev) tudi za oskrbo vseevropskega gospodarstva. Te možnosti izvirajo iz geografske lege (zunanja meja EU), kjer se križajo V. in X. vseevropski (paneuropski) koridor ter jadransko-jonska pomorska avtocesta; lega Slovenije predstavlja vstopno-izstopno točko v smeri Srednje in Jugovzhodne Evrope.

Z vzpodbujanjem razvoja logističnih storitev in intermodalnega transporta je nujno po osi X. koridorja vzpostaviti povezavo med V. in VII. (Donava) vseevropskim koridorjem ter VIII. (Albanija, Grčija, Makedonija in Bolgarija) vseevropskim koridorjem. (Prometni koridorji, Ministrstvo za promet, 2006)

Peti koridor

Sklepni dokument vseevropske konference s Krete (Smernice za nadaljnji razvoj vseevropske infrastrukture-marec 1994) je določal srednjeročni prednostni vrstni red prometnic, ki so v interesu držav srednje in vzhodne Evrope (v nadaljevanju SVE). Med njimi je pod številko pet uvrščena tudi os Trst-Koper-Ljubljana-Maribor-Budimpešta-Uzgorod-Lvov-Kijev z dvema odcepoma: Reka-Zagreb-Budimpešta in Uzgorod-Košice-Zilina-Bratislava (odtod ime peti evropski koridor). Dokončni protokol o projektu so leta 1996 v Trstu podpisali predstavniki Slovenije, Italije, Madžarske, Slovaške in Ukrajine.

Pri tem koridorju gre za uresničitev vzhodnega dela t.i. južnoevropske prečne razvojne smeri, ki so jo v okviru evropskih geostrateških opredelitev začeli omenjati v osemdesetih letih kot odraz težnje uveljavljanja sredozemskih držav in regij tedanje Evropske skupnosti. Naknadno se je vizija južnoevropske prečne smeri, predvsem na pobudo Italije in spricho odpiranja evropskega Vzhoda, postopoma širila proti Vzhodu, sprva do Budimpešte, kasneje pa vse do Ukrajine. V evropskem okviru je peti koridor južno od Alp sredozemska smer za povezave med Zahodom in Vzhodom in s tem »konkurent« že uveljavljenima severnejšima, nadalpskima osema Pariz-Berlin-Varšava in Pariz-Strasbourg-München-Dunaj-Budimpešta. Tudi sicer je na zamisel o petem koridorju vplivalo spoznanje južnoevropskih dejavnikov, da je koridorski koncept v severni Evropi že dokaj napredoval. Peti koridor je bil tako zamišljen in načrtovan kot multimodalna prometna os za cestni in železniški transport.

Geostrateški pomen petega koridorja lahko vrednotimo z vidika uravnoteženja evropskega sistema infrastrukturnih omrežij in z vidika olajševanja dostopa do novoodprtih trgov držav SVE.

Peti koridor ni samo prometna os, ampak vsestranska razvojna os. (Malnič,1999)

Zaradi intenzivnejšega političnega in gospodarskega sodelovanja med evropskimi državami in državami Srednje in Vzhodne Evrope po letu 1990, se je pokazala potreba po zasnovi čezevropske (paneuropske) transportne mreže, ki bi vključevala vse vrste transporta (cestni, železniški, vodni, letalski) in le-te do leta 2010 združila po vsej Evropi. V železniškem transportu omrežje sestavlja deset čezevropskih koridorjev. (Prometni koridorji, Slovenske železnice, 2006)

V. koridor: Benetke-Trst/Koper- Ljubljana- Maribor- državna meja Slovenija/Madžarska-Budimpešta- državna meja Madžarska/Ukrajina- Ugorod- Lvov-Kijev.

X. koridor: Salzburg-Beljak-Jesenice-Ljubljana-Zidani most-Dobova-Zagreb-Beograd-Niš-Skopje-Solun; (železnica: z vejo Gradec-Maribor-Zidani most).

Kaj je razvoj?

Razvoj je kontinuiteta, ni statičen pojav. Razvoj so vse možnosti, ki so odprte za vse prebivalce, na podlagi katerih lahko uživajo materialno in duhovno prosperiteto. (Černe, 2005) Razvojna območja (območja razvojne osi) so območja, ki so bolj razvita od okolice, glede na kazalce razvoja. So območja, kjer se zrcali razvoj. Za razvojna območja je zelo pomembna prometna povezanost.

Zakaj je tretja razvojna os pomembna?

Večina slovenskih regij, razen Osrednjeslovenske, izkazuje zaostanek v razvojni dinamiki, razlike se iz leta v leto večajo. Posebej so razvojno ogrožene tako imenovane periferne regije (regije, ki so geografsko oziroma prometno oddaljene od najbolj razvite Osrednjeslovenske regije in glavnega mesta Ljubljane). Med te uvrščamo tudi regije, ki izkazujejo iniciativo za izvedbo projekta tretja razvojna os (Koroška, Savinjska, Zasavje, Posavje, JV Slovenija). V teh regijah se poglobljajo ekonomske in socialne težave, ki so prisotne od začetka tranzicije v začetku 90-ih let. Vse naštetje regije so bile pred dobrimi desetimi leti relativno bolj razvite kot pa so danes.

Hiter razvoj Osrednjeslovenske regije in propadanje nekaterih vodilnih podjetij v posameznih regijah (tekstilna, predelovalna industrija), je povzročilo odliv človeškega in finančnega kapitala iz periferije v Osrednjeslovensko regijo. Eden od poglobitnih vzrokov za prazne periferne regije, je tako po oceni iz Državnega razvojnega programa Slovenije kot tudi iz vseh regijskih razvojnih programov, v slabi prometni povezavi med regijami v Sloveniji, pa tudi v Avstriji in na Hrvaškem.

Policentrični urbani razvoj in krepitev lokalnih urbanih centrov, ohranjanje poselitve in kakovosti življenja pa je eden od glavnih ciljev, tako prostorske kot gospodarske in socialne politike in strategije Slovenije. (Šešler, 2005)

2.2. Povezava s projektom »CESTA« oziroma »tretja razvojna os«

V letu 2004 so statistične regije, ki se navezujejo na območje tretje razvojne osi, začele s pripravami in proučitvijo možnosti umestitve nove skupne tretje razvojne osi v prostor. Na konceptualni ravni je njena umestitev že predvidena v odloku o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, kjer je opredeljena med petim in desetim panevropskim koridorjem: »Iz smeri avstrijske Koroške preko Slovenj Gradca in Velenja se na avtocesto pri Celju navezuje nova tretja prometna os, ki se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb-Reka.

Z novo razvojno prometno osjo se povezuje regionalna središča v Avstriji, Sloveniji, Hrvaški ter omogoča navezovanje tovarnega in osebnega cestnega prometa vseh regij na tej osi na glavne prometne evropske smeri«. (Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, 2004)

Konec leta 2004 je bil formiran nadzorni odbor projekta, v katerem so bili večinoma župani in predstavniki petih statističnih regij (direktorji Regionalnih razvojnih agencij): Koroška, Savinjska, Zasavje, Posavje in regije JV Slovenija.

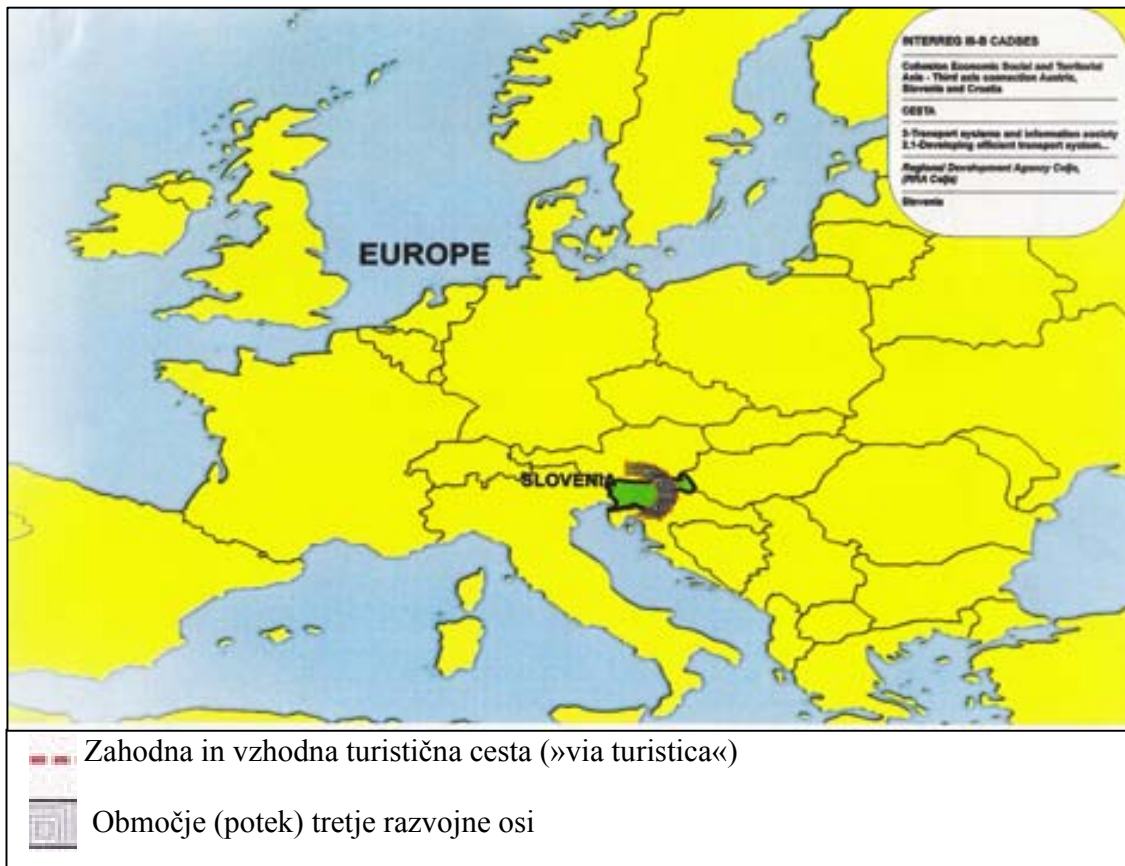
Regionalna razvojna agencija Celje je projekt tretje razvojne osi v začetku leta 2005 prijavila na razpis za sofinanciranje iz evropskega razvojnega sklada Interreg III B Cades in sicer za pripravo strokovnih podlag za državni lokacijski načrt za tretjo razvojno os in za izdelavo zmožnostnih študij za izvedbo prometnic tretje razvojne osi.

Ime projekta »CESTA« (»Cohesion Economic, Social and Territorial Axis«) se nanaša na bistvo tretje razvojne osi, ki je kohezijska os (ekonomska, socialna in teritorialna kohezija) in povezuje tri države (Avstrija, Slovenija, Hrvaška) in njihova regionalna središča.

Vrednost projekta je bila ocenjena na 1,19 milijonov evrov, kjer bi evropski sklad financiral 55% vrednosti projekta, ostalo pa sodelujoči partnerji (pet Regionalnih razvojnih agencij petih statističnih regij; AACC (Alpe-Jadranski center, Celovec); ACER Novo mesto; Urbanistični inštitut RS; ISRR-Center za mednarodno konkurenčnost; Polikons; Fakulteta za logistiko; Železniško projektno društvo, Zagreb; Regional Consulting, Dunaj).

Projekt na razpis ni uspel, zaradi nedorečene finančne konstrukcije. S tem pa zanimanje, nujnost in nadaljni razvoj projekta niso zamrli. Postal je državni projekt in v letu 2006 so se že začele aktivnosti za pripravo državnega lokacijskega načrta za umestitev tretje razvojne osi v prostor skladno z odlokom o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije.

Karta št. 1: Umestitev tretje razvojne osi v evropski prostor.



Vir: Gradivo za projekt »tretja razvojna os«, 2005.

2.2.1. Cilj projekta

Cilj projekta tretja razvojna os je izgradnja integralne prometnice ali prometne osi, ki predstavlja manjkajoči člen v prometni infrastrukturi med Avstrijo (Deželo Koroško), Slovenijo in Hrvaško (Županija Primorsko-Goranska z mestom Reko) in izvedba ostale infrastrukture, ki se nanaša na razvoj gospodarstva, razvoj poslovnih con in razvoj turizma z boljšo energetska, informacijsko povezavo ob tretji razvojni osi.

Tako vzpostavljena prometnica bo omogočala enakomeren razvoj znotraj regij in njihovo medsebojno povezavo. Projekt ima za cilj pripravo vseh potrebnih strokovnih podlag za izdelavo državnega lokacijskega načrta in seveda tudi samo izgradnjo tega pomembnega prometnega člena.

2.2.2. Evropska razvojna pobuda Interreg III B Cadses; SPRS; EPD

Interreg III je pobuda Evropske Skupnosti, katere namen je vzpodbujati skladen in uravnotežen razvoj evropskega ozemlja. Pobuda Interreg III poteka v obdobju 2000-2006 v obliki sofinanciranja skupnih projektov, ki se morajo zaključiti do leta 2008.

Interreg III B je program, katerega glavni namen je spodbujanje transnacionalnega sodelovanja med nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi organi oblasti, da bi dosegli višjo raven skladnega razvoja na ozemlju Evropske Unije in boljšo ozemeljsko integracijo s pridruženimi članicami in ostalimi evropskimi državami.

Bistvo transnacionalnih projektov je, da ne rešujejo ozkih lokalnih problemov in se ne omejujejo na eno državo. Transnacionalni projekti v okviru programa Interreg III B niso investicijski (financiranje izgradnje objektov, naprav), ampak so zasnovani na strateški ravni (podlaga za razne izvedbene aktivnosti).

Program Interreg III B se izvaja na 13 območjih; Slovenija je vključena v dve evropski območji: območje Alp in Cadses (območje srednje, jadranske, podonavske in jugovzhodne Evrope).

Prioritete za Cadses:

1. Spodbujanje vzdržnega prostorskega razvoja ter socialne in ekonomske kohezije;
1. Razvoj učinkovitih in trajnostnih transportnih sistemov ter izboljšanje dostopa do informacijske družbe;
2. Promocija in upravljanje krajine, naravne in kulturne dediščine;
3. Varovanje okolja, upravljanje virov in preprečevanje naravnih nesreč. (Priročnik za slovenske partnerje v Interreg III B projektih, 2004)

Tretja razvojna os je instrument, ki prispeva k ekonomski, socialni in teritorialni koheziji ter bolj uravnoteženemu razvoju evropskega prostora. Razvojna os je dogovor o skupni dolgoročni razvojni viziji, ki si ga delijo sodelujoči akterji. Povezuje več različnih vidikov razvoja, od gospodarstva in prometa do turizma, pa tudi različne institucije, ki soustvarjajo razvoj območja ob osi.

Strategija prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) je temeljni državni dokument o usmerjanju razvoja v prostoru. Prostorska strategija je začela veljati 20. julija 2004. Z njeno uveljavitvijo je prenehala veljavnost prostorskih sestavin dolgoročnega plana Republike Slovenije za obdobje od leta 1986 do 2000 in prostorskih sestavin srednjeročnega družbenega plana Republike Slovenije za obdobje od leta 1986 do leta 1990.

Iz Evropskih prostorsko-razvojnih perspektiv (European Spatial Development Perspective-ESDP, European Commission, Potsdam 1999) prostorska strategija nadgrajuje predvsem evropske usmeritve za razvoj uravnoteženega in policentričnega sistema mest, za vzpostavitev novega odnosa med urbanimi in podeželskimi območji, za zagotavljanje enakopravnega dostopa do infrastrukture in znanja ter za preudarno upravljanje in ohranjanje narave in kulturne dediščine. (Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, 2004).

Prostorska strategija skladno s cilji prostorskega razvoja Slovenije opredeljuje zasnovo bodočega prostorskega razvoja in prioritete ter usmeritve za njegovo doseganje.

Prioritete v zasnovi so:

- enakovredna vključenost Slovenije v evropski prostor,
- policentrični urbani sistem in regionalni prostorski razvoj,
- vitalna in urejena mesta,
- usklajen razvoj širših mestnih območij,
- povezan in usklajen razvoj prometnega in poselitvenega omrežja ter izgradnja gospodarske javne infrastrukture,
- vitalnost in privlačnost podeželja,
- krepitev prepoznavnosti kakovostnih naravnih in kulturnih značilnosti krajine ter
- prostorski razvoj v območjih s posebnimi potenciali in problemi.

Enotni programski dokument 2004-2006 (EPD) vsebinsko izhaja iz Državnega razvojnega programa RS 2001-2006 (DRP), ki predstavlja izvedbeni dokument Strategije gospodarskega razvoja Slovenije 2001-2006 (SGRS) kot glavnega strateškega dokumenta države. Za razliko od DRP in SGRS, ki sta indikativnega značaja, je EPD po uskladitvi med Slovenijo in Evropsko komisijo dobil status mednarodne pogodbe. Podpora iz strukturnih skladov, ki jo določa EPD, pomeni eno od ključnih orodij politike za spodbujanje slovenskih strateških razvojnih ciljev. (Enotni programski dokument, 2004)

Strategija regionalnega razvoja Slovenije (v nadaljevanju SRRS) je temeljni strateški dokument s področja regionalnega razvoja (vlada Republike Slovenije jo je sprejela leta 2001), ki je usklajen s SGRS in opredeljuje cilje regionalnega razvoja ter določa instrumente in politiko za doseganje. Vizija regionalnega razvoja v Sloveniji so uravnoteženi gospodarski, socialni, kulturni, prostorski in okoljski vidiki razvoja v vseh slovenskih regijah oziroma stremi k trajnostnemu razvoju v najširšem pomenu, ki optimalno izrablja vse potencialne v regiji, pri tem pa ne zmanjšuje virov in možnosti razvoja prihodnjih generacij.

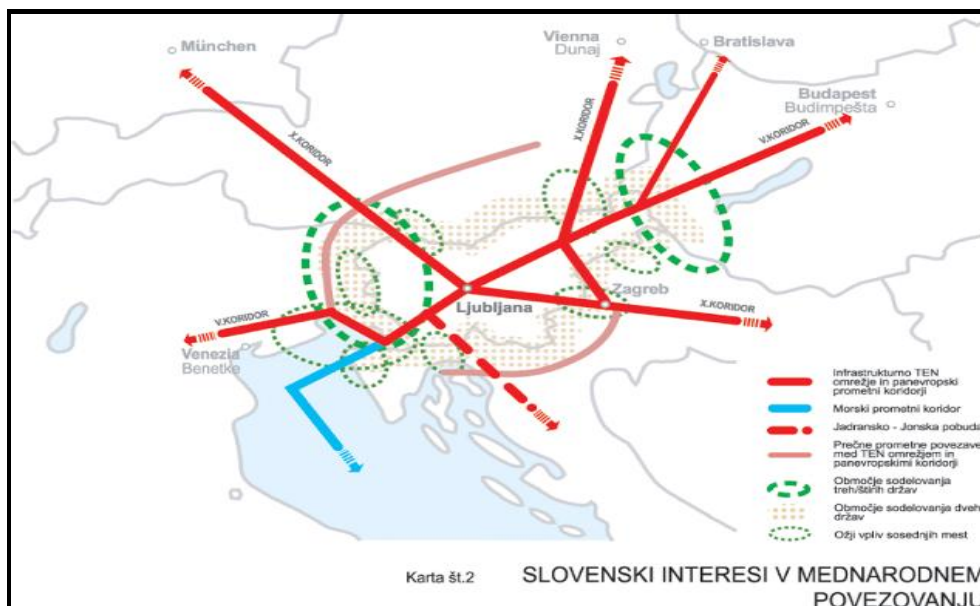
Izkoriščanje lastnih razvojnih virov posameznih regij bo dopolnjevalo aktivno privabljanje domačih in tujih investicij. Slovenska regionalna politika bo temeljila na vzpostavljanju ustreznih pogojev za razvoj, medtem ko bosta regionalna in lokalna pobuda predstavljali gonilno silo razvoja.

Zmanjševanje razvojnega zaostanka Slovenije in slovenskih regij za povprečjem Evropske Unije bo dolgotrajen proces, ki ga je možno pospešiti le z dvigom konkurenčnosti Slovenije in slovenskih regij.

Dolgoročni cilj je doseganje visokega življenjskega standarda in kvalitete življenja prebivalcev vseh slovenskih regij s pospeševanjem razvoja okolju prijaznega gospodarstva, s poudarkom na celostnem razvoju mest, ki so nosilci regionalnega razvoja v povezavi s podeželjem.

Z gospodarsko krepitvijo in dobro prometno povezavo regionalnih središč drugega reda ter z upoštevanjem načela policentričnega razvoja države ter s pritegnitvijo in križanjem glavnih evropskih prometnih smeri, bodo mesta postala najpomembnejši generatorji razvoja in utrdila svojo vlogo v evropskem in nacionalnem okviru regionalnih središč. (Piry, 2003)

Karta št. 2: Slovenski interesi v mednarodnem povezovanju.



Vir: Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, 2004.

2.3. Geografski oris tretje razvojne osi v Sloveniji

2.3.1. Statistične regije

Statistični urad Republike Slovenije od leta 1995 uporablja za zbiranje in izkazovanje podatkov na regionalni ravni tako imenovane statistične regije. Slovenija je razdeljena na 12 statističnih regij (osnovni teritorialni gradnik le-teh pa so občine).

Pravna podlaga za uporabo členitve na statistične regije je zagotovljena od leta 2000, in sicer z Uredbo o standardni klasifikaciji teritorialnih enot-SKTE (Uradni list RS 28/00). V omenjeni uredbi so statistične regije kot enote na ravni SKTE 3 navedene kot nacionalni standard za zbiranje in izkazovanje podatkov na regionalni ravni. Opredeljene so kot analogija enotam NUTS 3-to so enote tretje ravni po NUTS (Nomenklatura statističnih teritorialnih enot) za potrebe statistike, ki se uporablja v Evropski uniji.

Klasifikacija teritorialnih enot za statistiko-NUTS, je vzpostavil Eurostat (evropski statistični urad). Čeprav sama zase nima pravne podlage, ker je odraz dogovora držav članic, je posredno vključena v pravni sistem Evropske unije na podlagi zakona št. 2052 iz leta 1988 in kasnejših dopolnitev leta 1993, 1999, ki urejajo delovanje tako imenovanih strukturnih skladov.

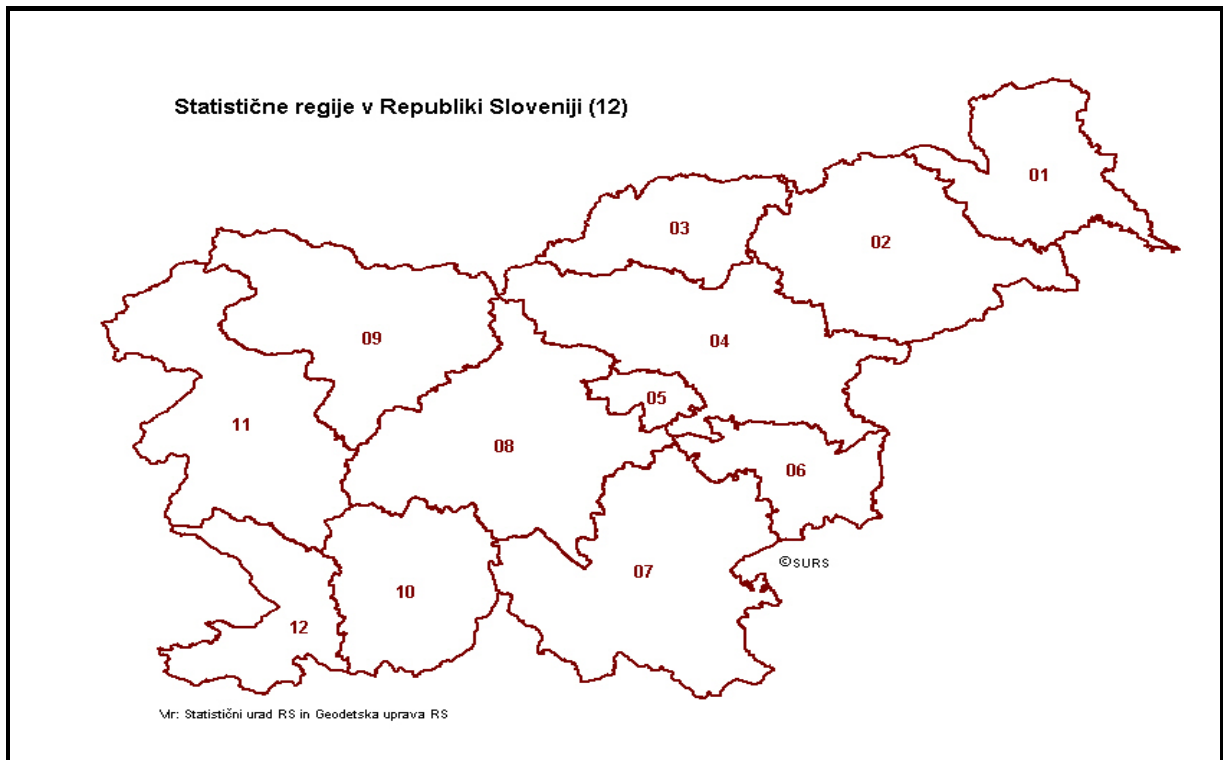
Klasifikacija NUTS je sestavljena hierarhično; teritorij se deli na pet ravni (tri od teh so regionalne, dve pa sta lokalni).

Na podlagi SKTE se ozemlje Slovenije členi na enajstih ravneh (od ravni SKTE 0 do ravni SKTE 10).

Teritorialna členitev Slovenije na ravneh SKTE 0 do SKTE 5 je enaka ravnem od NUTS 0 do NUTS 5, vse ostale ravni SKTE pa so unikatne, uvedene le v Sloveniji.

- Raven SKTE 0 (NUTS 0): država v celoti
- Raven SKTE 1 (NUTS 1): država v celoti
- Raven SKTE 2 (NUTS 2): dve enoti (Ljubljanska urbana regija in Preostala Slovenija)
- Raven SKTE 3 (NUTS 3): 12 statističnih regij
- Raven SKTE 4 (NUTS 4): 58 upravnih enot
- Raven SKTE 5 (NUTS 5): 192 občin. (Uredba o standardni klasifikaciji teritorialnih enot, 2006)

Karta št. 3: Statistične regije.



Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2006.

Preglednica št. 1: Statistične regije in njihova površina.

Statistična regija/ šifra regije (NUTS 3/SKTE 12)	Površina (km²)
Koroška/ 03	1041
Savinjska/ 04	2384,6
Zasavska/ 05	536,9*
	263,5
Posavska/ 06	885,2
JV Slovenija/ 07	2675,2

*Občini Litija, Radeče sta vključeni v RRP za Zasavje.

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2006.

Območje razvojne osi v Sloveniji bom predstavila po statističnih regijah, po zaporedju, kot si sledijo od severa proti jugu države (Koroška, Savinjska, Zasavje, Posavje, JV Slovenija).

Območje Koroške regije leži v severnem delu Slovenije. Na vzhodu meji regija na Podravsko regijo, na jugozahodu pa na Savinjsko regijo ter na severu na Avstrijo.

Koroška zaobjema tri doline: Dravsko, Mežiško in Mislinjsko. Sestavlja jo 12 občin: Črna na Koroškem, Mežica, Prevalje, Ravne na Koroškem, Mislinja, Slovenj Gradec, Dravograd, Muta, Vuzenica, Radlje ob Dravi, Podvelka in Ribnica na Pohorju. V regiji so štiri upravne enote: Slovenj Gradec, Ravne na Koroškem, Dravograd in Radlje ob Dravi. Koroška statistična regija spada med manjše statistične regije in se razprostira na 1.041 km² površine, kar predstavlja 5,1 % površine države. (RRP za Koroško regijo, 2001)

Savinjska regija leži na vzhodu Slovenije in meji na severozahodu na razvito Osrednjeslovensko regijo, na severu na Koroško, na vzhodu na Podravsko, na jugu na Zasavsko in Posavsko regijo. Savinjska regija na severozahodu meji tudi na Avstrijo, na jugovzhodu pa na Hrvaško. Savinjska regija je v Sloveniji tretja po velikosti - meri 2.384 km² ali 11,8 % površine. Regija ima 32 občin, ki po prostorsko-socialno-ekonomskih kriterijih oblikujejo šest relativno homogenih skupin - partnerstev:

- Celjsko (občine: Celje, Vojnik, Štore, Dobrna, Laško, Radeče).
- Šaleško (občine: Velenje, Šoštanj, Šmartno ob Paki).
- Zgornje Savinjsko (občine: Mozirje, Nazarje, Ljubno, Gornji Grad, Luče, Solčava).
- Spodnje Savinjsko (občine: Žalec, Polzela, Prebold, Braslovče, Tabor, Vransko).
- Dravinjsko (občine: Slovenske Konjice, Vitanje, Zreče).
- Kozjansko z Obsoteljem (občine: Šentjur, Dobje, Šmarje pri Jelšah, Rogaška Slatina, Rogatec, Podčetrtek, Kozje, Bistrica ob Sotli). (RRP Savinjske statistične regije, 2001)

Zasavska regija v okviru Regionalnega razvojnega programa zajema občine Hrastnik, Litija, Radeče, Trbovlje in Zagorje. Površina regije znaša 643 km² oziroma 3,2 % državnega ozemlja. Za Zasavje (v širšem pomenu) je značilna geografsko prehodna lega med Alpami in obrobjem Panonske nižine po dolini Save, njen položaj je v neposredni bližini gospodarsko razvite Osrednjeslovenske regije in 5. evropskega prometnega koridorja (Ljubljana-Trojane-Celje).

Občine se uvrščajo v predalpski svet Slovenije, temeljna pokrajinska značilnost pa je reliefno razgibano hribovito površje z večjo reliefno energijo kot posledica razlik v nadmorski višini. Dolina Save, ki leži v smeri zahod-vzhod predstavlja prometno hrbtenico, ob kateri ležijo vsa občinska središča regije. Sicer ozek pas obrečnega sveta omogoča cestno in železniško povezavo zasavskih občin in Zasavja s sosednjimi regijami.

Regijo označuje razmeroma velika teritorialna homogenost z vidika Slovenije, kot naravnogeografska, prebivalstvena, ekonomska in pokrajinsko degradacijska dvojnost: ozemeljsko prevladujoče višje, pretežno kraško, redko poseljeno, gospodarsko šibkejše in pretežno neonesnaženo podeželje ter dolinsko-kotlinska, gosto poseljena, urbanizirana, prometna, energetska, pokrajinsko občasno prekomerno onesnažena in degradirana gospodarska razvojna os (smer SZ-JV) v glavni savski dolini ter spodnjih delih stranskih dolin (Reka, Medija s pritoki, Trboveljščica, Boben in Sopota). (RRP za Zasavje, 2002)

Regija Posavje leži v jugovzhodnem delu Slovenije ob meji s Hrvaško in meji na Savinjsko, Zasavsko regijo in JV Slovenijo. Območje regije je geografsko zaključena celota, ki jo sestavljajo tri občine: Brežice, Krško in Sevnica. Geografsko zavzema Posavje 4,5 % območja Slovenije in je po površini druga najmanjša regija v Sloveniji, kjer živi 3,5 % celotnega prebivalstva Slovenije.

Celotno območje regije, to je vse tri posavske občine, je opredeljeno kot območje s posebnimi razvojnimi problemi, kamor naj bi se prednostno usmerjala sredstva države za spodbujanje regionalnega razvoja. (RRP regije Posavje, 2002)

Regionalni razvojni program za JV Slovenijo predstavlja okvir za območje, ki je sicer nastalo administrativno in je po svoji razvojni problematiki raznoliko in dokaj obsežno (gre za najboljše regijo za katero se je pripravljala Regionalni razvojni program-RRP). Celotno območje je poimenovano JV Slovenija. Gre za t.i. funkcionalno regijo, saj presega meje le ene statistične regije, ki pa je kljub svoji raznolikosti projektno povezano. Celotno območje meri 2635 km². Regija obsega 16 občin, ki so povezane v tri problemsko zaokrožena območja (subregije):

- Dolenjsko (občine: Novo mesto, Trebnje, Šentjernej, Dolenjske Toplice, Žužemberk, Škocjan, Mirna Peč).
- Bela Krajina (občine: Črnomelj, Metlika, Semič).
- Kočevsko-ribniško (občine: Kočevje, Ribnica, Osilnica, Loški Potok, Kostel, Sodražica).

Naravno raznolikost pogojujejo značilnosti dinarskega visokega in nizkega krasa, vpetega sveta in dolinsko-kotlinskih območij, porečji Krke in Kolpe, izmenjava pretežno gozdnatih in kmetijskih območij. (RRP za območje JV Slovenije, 2002)

3. GEOGRAFSKE RAZSEŽNOSTI RAZVOJNE OSI

Zaradi obsega podatkov in boljše preglednosti le-teh, sem se odločila, da bom posamezne geografske razsežnosti čim bolj nazorno predstavila po petih statističnih regijah, ki ležijo na območju razvojne osi oziroma sestavljajo prostor te osi. Na koncu bom podala kratek povzetek obstoječega stanja in vizije vseh petih regij.

3.1. Poselitev

Za skladen prostorski razvoj Slovenije se spodbuja razvoj policentričnega urbanega sistema, ki ga tvori dvostopenjsko strukturirano omrežje središč nacionalnega in regionalnega pomena, na katerega se, s primerno delitvijo funkcij in medsebojnimi prometnimi povezavami, navezuje omrežje drugih središč.

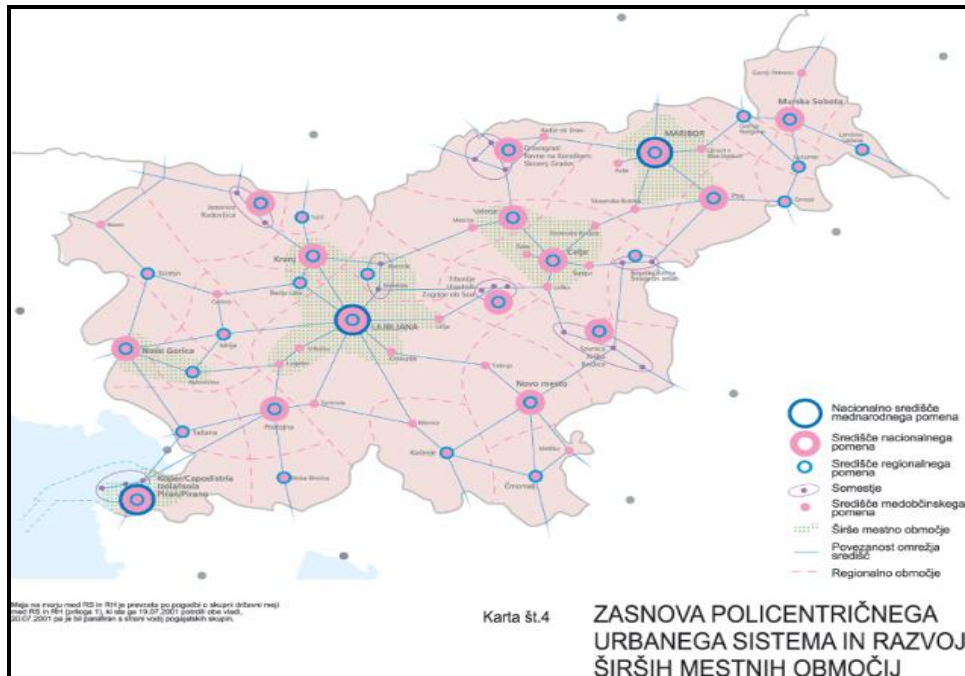
Na lokalni ravni se v skladu z učinkovito in enakomerno dostopnostjo, primerno razmestitvijo funkcij in medsebojnimi prometnimi povezavami, razvijajo tudi središča medobčinskega pomena, pomembnejša lokalna središča in druga lokalna središča.

Kot središča nacionalnega pomena se razvija tista urbana naselja, ki imajo najmanj 10.000 prebivalcev in potenciale za razvoj storitvenih, oskrbnih in drugih dejavnosti za oskrbo prebivalcev v svojem gravitacijskem območju.

Kot središča regionalnega pomena se razvijajo tista urbana naselja, ki imajo najmanj 5.000 prebivalcev, njihova gravitacijska območja pa so odmaknjena, hribovita, gorska, obmejna ali oddaljena od glavnih prometnih koridorjev.

Glede na razporejenost prebivalcev in dejavnosti ter naravne danosti prostora in ranljivost kakovosti okolja v gravitacijskem območju, se lahko kot središče nacionalnega ali regionalnega pomena razvija več medsebojno povezanih urbanih naselij. Ta naselja se razvijajo kot somestje z medsebojnim povezovanjem in dopolnjevanjem funkcij.

Karta št. 4: Zasnova poselitve.



Vir: Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, 2004.

Iz zasnove poselitve v SPRS je razvidno, kako naj bi se ta razvoj nadaljeval in razvijal na območju tretje razvojne osi.

- Kot **središča nacionalnega pomena** se prioritetno razvijajo mesta Celje, Novo mesto, Velenje ter somestja Brežice-Krško-Sevnica, Slovenj Gradec-Ravne na Koroškem-Dravograd in Trbovlje-Hrastnik-Zagorje ob Savi.

Celje se razvija kot pomembno zaposlitveno, proizvodno, storitveno središče in kot pomembno regionalno prometno vozlišče.

Novo mesto se razvija kot središče nacionalnega pomena in kot pomembno regionalno prometno vozlišče in središče, ki bo širilo svoj vpliv na čezmejna območja na Hrvaškem.

- Kot **središča nacionalnega pomena regionalnih območij** se razvijajo: *Velenje* ter somestja *Brežice-Krško-Sevnica*, *Slovenj Gradec-Ravne na Koroškem-Dravograd* in *Trbovlje-Hrastnik-Zagorje ob Savi*. Glede na bližino meje in razvojne potenciale se razvijajo središča, ki bodo širila svoj vpliv tudi na čezmejna območja.
- Kot **središča regionalnega pomena** se prednostno razvijajo mesta in druga urbana naselja: *Črnomelj*, *Kočevje*, *somestje Šmarje pri Jelšah-Rogaška Slatina*.

Na Kočevskem se zaradi naravnih pogojev, obmejnosti, redkega omrežja središč in slabše dostopnosti do središč nacionalnega pomena, umešča v središče regionalnega pomena najpomembnejše javne funkcije in dejavnosti družbene infrastrukture, ustvarja raznovrstna delovna mesta, razvija proizvodne dejavnosti in tako ustvarja višjo funkcijo središča, ob skrbi za uravnotežen razvoj in dobro povezanost celotnega regionalnega

območja ter se na ta način omogoči pogoje za njegov postopen razvoj v središče nacionalnega pomena.

- Kot **medobčinska središča** se predvsem razvijajo: Radlje ob Dravi, Mozirje, Žalec, Laško, Slovenske Konjice, Šentjur, Litija, Trebnje, Ribnica, Metlika.

(Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, 2004)

Preglednica št. 2: Število in gostota prebivalstva.

statistična regija	št.prebivalstva (1.2002)	gostota (št.preb./km ²)
Koroška	73.296	71
Savinjska	253.574	108
Zasavska	45.436	175
Posavska	68.565	79
JV Slovenija	136.474	52
Slovenija	1.964.036	98

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2006.

Preglednica št. 3: Prebivalstvo po starostnih skupinah, indeks staranja, naravni prirast.

statistična regija	starostne skupine (leta)			struktura po starosti(%)			indeks staranja	naravni prirast
	0-14	15-64	65+	0-14	15-64	65+		
Koroška	11.104	52.728	10.028	15,0	71,4	13,6	90,3	-35
Savinjska	38.644	182.223	35.943	15,0	71,0	14,0	93,0	-341
Zasavska	6.151	32.382	7.229	13,4	70,8	15,8	117,5	-145
Posavska	10.326	48.596	11.133	14,7	69,4	15,9	107,8	-170
JV Slovenija	22.577	96.121	20.150	16,3	69,2	14,5	89,3	-73
Slovenija	291.510	1.404.768	300.155	14,6	70,4	15,0	103,0	-2130

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2006.

V vseh petih statističnih regijah je naravni prirast negativen. V Koroški, Savinjski regiji in JV Sloveniji je delež mladega prebivalstva (0-14 let) večji od starega (nad 65 let). V Zasavski in Posavski regiji pa je slika obratna, več je starega prebivalstva. Odstotki srednje, aktivne populacije (15-64 let) so v vseh petih regijah največji; ta skupina prebivalstva pa bo čez nekaj let demografsko piramido še bolj širila.

Indeks staranja ne presega slovenskega povprečja (103,0) v treh regijah: Koroška, Savinjska in JV Slovenija; indeks pa je presežen v Zasavski in Posavski regiji. Staranje prebivalstva je problem celotne Slovenije, ne le v obravnavanih regijah.

Koroška ima 73.296 prebivalcev (l. 2002), oziroma 3,7 % vsega prebivalstva Slovenije. Regija je podpovprečno naseljena - gostota poselitve znaša 71 prebivalcev/km², slovensko povprečje pa je 98 prebivalcev/km². Nadpovprečno naseljene so le občine Ravne na Koroškem, Mežica in Prevalje, kjer doseže gostota poselitve do 198 prebivalcev/km².

Največja po površini je Mestna občina Slovenj Gradec, ki ima največ prebivalcev ter je hkrati gospodarsko najmočnejša.

Število prebivalcev je v Koroški regiji po letu 1981 naraščalo hitreje kot v povprečju v Sloveniji (stopnja rasti od 1981 do junija 2000 je 5,9 %, v povprečju v Sloveniji pa 5,2 %). V primerjavi z ostalo rastjo prebivalstva je predvsem raslo prebivalstvo starejše od 64 let, pri čemer pa v skupnem regija ne presega povprečnega indeksa staranja.

Gostota poselitve posameznih območij je zelo raznolika. Posebej izstopa redka poseljenost v občinah Črna na Koroškem, Podvelka in Ribnica na Pohorju in pa gosta poseljenost v Mežici, na Ravnah na Koroškem in Prevaljah, ki bistveno presega ostala območja. Za podeželsko zaledje večjih krajev in mest na Koroškem je tipična razpršenost poselitve, saj ni strnjenih vasi, kmetije pa so v obliki celkov razpršene po območju, kar predstavlja težje zagotavljanje primernih infrastrukturnih in drugih pogojev.

V sedemdesetih in osemdesetih letih je prebivalstvo na Koroškem intenzivno naraščalo zaradi priseljevanja delavcev iz republik takratne Jugoslavije. V obdobju 1991-1999 pa se je veliko starejših delavcev vrnilo na svoje domove nazaj v druge republike, kar je vplivalo na neto odliv prebivalstva.

Problem, ki ga v zadnjih letih zaznava Koroška, pa je tudi odliv izobraženega kadra iz regije-študentje si po končanem študiju zaradi majhnih zaposlitvenih možnosti v domačem okolju delo iščejo v drugih regijah, največkrat ostanejo v Ljubljani oziroma v Mariboru. To pa bistveno slabi razvojne moči in potenciale regije.

Središča različnega funkcionalnega pomena v regiji so:

- Slovenj Gradec (urbano središče na regionalni ravni),
- Ravne (somestje s Prevaljami) in Dravograd (subregionalni središči),
- Radlje ob Dravi (lokalno središče širšega pomena),
- druga lokalna ali občinska središča.

Na makroregionalni ravni sodi celotna Koroška kot statistična regija v gravitacijsko območje Maribora in Ljubljane. Na mezoregionalni ravni je razen vzhodnega dela Koroške (vzhodni del Dravske doline), ki gravitira proti Mariboru, poudarjen vpliv dveh središč - Slovenj Gradca in Raven na Koroškem. Na mikroregionalni ravni ni nadvlade enega centra, gravitacijski vpliv Slovenj Gradca, Raven na Koroškem in Dravograda je omejen, saj razpadajo subregionalna območja na manjše lokalne enote z gravitacijskim vplivom manjših naselij v regiji.

Središča v Koroški regiji so v splošnem relativno šibka, prav tako pa med njimi ni ustrezne teritorialne delitve funkcij. Premajhna velikost in pomen središč se pokažeta kot problem tudi, če opazujemo teritorialno delitev funkcij naselij v čezmejni regiji.

Za regijo je značilen vzorec razpršene poselitve v hribovitih območjih (celki, zaselki), ki je izvorno povezan s kolonizacijo in kmetijsko izrabo višje ležečih območij. Ta tip poselitve je z vidika opremljanja z različnimi vrstami infrastruktur in njihovim vzdrževanjem zelo zahteven.

V zadnjih tridesetih letih se je število prebivalstva povečalo na širšem območju treh urbanih središč (Slovenj Gradca, Dravograda in Raven na Koroškem), kjer je bil v preteklih šestnajstih letih zabeležen pozitiven selitveni saldo; v perifernih, hribovitih in obmejnih območjih pa je potekal proces depopulacije. Ti procesi so problematični z vidika ohranjanja tradicionalnega vzorca razpršene poselitve. V splošnem poteka razvoj v smeri izgube prepoznavnosti, identitete in krajevnosti.

Za vzdrževanje in krepitev poselitve bi bilo potrebno doseči integracijo urbanega sistema Koroške v urbani sistem Slovenije tako, da bi bila koroška urbana središča povezana v konkurenčni sistem z razvito teritorialno delitvijo dela. Za ohranjanje tradicionalnega razpršenega vzorca poselitve pa so potrebne ustrezne strateške usmeritve ter ukrepi.

Na državni ravni je za središča Koroške regije značilna šibka privlačnost glede na njihov funkcionalni pomen. Obenem se šibka privlačnost izraža tudi v prostorskem okviru potencialne čezmejne regije, ki bi poleg slovenske Koroške zajela tudi del vzhodne avstrijske Koroške in zahodne avstrijske Štajerske. Poseben problem je, da sodijo razen Slovenj Gradca vse koroške občine v skupino območij z razvojnimi problemi.

Pod vplivom industrializacije in modernizacije poteka v nekaterih obdobjih bolj, v drugih manj intenzivna selitev prebivalcev iz obrobnih, v glavnem hribovitih območij v doline. Zaradi teh procesov in slabšanja demografske strukture je tradicionalna razpršena poselitev, ki jo tvorijo manjši zaselki, razložena naselja in celki, ogrožena. Na ta način se spreminja/izgublja tudi identiteta prostora regije. (RRP za Koroško regijo, 2001)

V Savinjski regiji je leta 2002 živel 253.574 oseb ali 12,9 % prebivalstva Slovenije. Gostota poselitve je 108 prebivalcev/km². Število prebivalstva se v regiji zmanjšuje, izjema je Velenje. Največje je mesto Celje, ki ima 49.572 prebivalcev in 19 % delež v regiji. Večje občine (nad 10.000 prebivalcev) so: Velenje, Žalec, Šentjur, Laško, Slovenske Konjice, Rogaška Slatina, s skupno 40 % prebivalstva v regiji. Ostale občine (25) so manjše in imajo povprečno po 3.700 prebivalcev.

V regiji sta dve urbani središči: Celje in Velenje, kjer je poselitev gostejša (več kot 400 prebivalcev na km²). Regionalno sliko poselitve poleg dveh gravitacijskih jeder oblikujejo večji kraji (z upravnimi enotami) ter številni manjši tipično ruralni kraji, kjer je poselitev nizka in ne presega 100 prebivalcev na km².

V Savinjski regiji se število prebivalstva zmanjšuje (-0,5 %, med leti 1990-1999) podobno kot v Sloveniji, najbolj v Spodnje Savinjskih občinah (-3,4 %), Kozjanskih občinah (-2,5 %) ter občinah Zgornje Savinjske doline (-2,2 %), nespremenjeno ostaja v Dravinjski dolini, v Šaleških občinah se povečuje (+4,7 %).

Prebivalstvo regije je povprečno mlajše od slovenskega, povprečna starost je 37,9 let (38,6 let Slovenija). Modificirani indeks staranja (ob upoštevanju populacije do 19 let in ne le do 14 let kot pri klasičnem) ima vrednost 52, kar pomeni, da je mladine do 19 let dvakrat več kot starejših od 65 let. Mladina do 19 let starosti ima 24 % delež, starejših od 65 let je 14 %. Med občinami ima najnižji indeks staranja Velenje, največji delež mladine pa imata Dobrna in Slovenske Konjice. (RRP Savinjske statistične regije, 2001)

V regiji Zasavje je leta 2002 živel 45.436 prebivalcev (2,3 % prebivalstva Slovenije), gostota poselitve je bila 175 prebivalcev/km² (brez občin Litija in Radeče, ki pa sta vključeni v RRP za Zasavje). Število prebivalcev leta 2000 je bilo 70.343, kar je predstavljalo 3,6 % prebivalstva Slovenije.

Gostota prebivalcev je bila 109 prebivalcev/km² (vključeni občini Litija in Radeče), kar je za dobro desetino nad slovenskim povprečjem (98 preb./km²).

V obdobju od leta 1995 do konca leta 1999 Zasavje beleži negativen naravni prirastek. V pozitivnem smislu izstopa občina Litija, katere naravni prirastek je ves čas pozitiven.

Glede na podatke je moč pričakovati, da se bo reprodukcija prebivalstva Zasavja znižala pod raven, ki še zagotavlja dolgoročno nemoteno biološko reprodukcijo. Za takšno reprodukcijo bi morala v družbi prevladati norma dveh do treh otrok na družino, v Zasavju pa se je že skoraj v celoti uveljavila norma enega do dveh otrok na družino, kar ne zagotavlja dolgoročne nemotene reprodukcije prebivalstva, ampak vodi k pretiranemu staranju prebivalstva. Glede na rezultate projekcij, ki jih je izdelal statistični urad Republike Slovenije, nizka varianta s prilagojenimi vrednostmi rodnosti predvideva, da bo Zasavje v naslednjih 25-letih izgubilo od 10.000 do 12.000 ljudi in bo nazadovalo od skoraj 80.000 prebivalcev leta 1992, na 60.000 prebivalcev leta 2020.

Demografska slika prebivalstva kaže v vseh občinah znake pospešenega staranja in je v primerjavi s starostno strukturo prebivalstva v Sloveniji še mnogo manj ugodna. Indeksi staranja potrjujejo pospešeno staranje prebivalstva Zasavske regije, ki so precej višji, kot je slovensko povprečje, čeprav je staranje prebivalstva tudi problem Slovenije kot celote.

V celotnem porastu prebivalstva Zasavja je bila do osemdesetih let selitvena komponenta zelo pomembna. V obdobju 1961-1971 je selitveni porast predstavljal 16 % vsega porasta, v drugi polovici 70-ih let že 38 %, nato je nekoliko upadel, vendar je v začetku osemdesetih let še vedno predstavljal nad 30 % skupnega porasta v enem letu.

Po letu 1991 pa so bili zaradi korenitih političnih in gospodarskih sprememb neto selitveni tokovi v upadu. Glavni razlog za preseljevanje v Zasavje je bil v vseh obdobjih ekonomski, ponudba delovnih mest v regiji je bila namreč visoka.

Zasavje označuje izrazita prostorska dvojnost poselitvenega vzorca (doline-vzpetine) in velik delež degradiranih rudniških, delno tudi opuščenih industrijskih zemljišč ter urbanih stanovanjskih območij slabše kakovosti. V ozkem dolinskem dnu Save in spodnjih delov njenih pritokov prevladuje strnjeni vzorec starejše mestne in vaške poselitve in sodobna suburbanizacijska območja v bližini večjih dolinskih zaposlitvenih naselij. Stara poselitve zasavskih mest je strnjena in zaradi ozkih dolin praviloma (Trbovlje, Hrastnik in Zagorje) seže v bližnje višje lege, na ozemlje nekdanjih vasi.

Zaradi pomanjkanja prostora je prisotna mešana raba, tesno prepletanje stanovanjskih, industrijskih ali rudarskih površin. Pomanjkanje prostora je ključni razlog, da se v Zasavju ni razvilo še pomembnejše regionalno središče, temveč omrežje štirih mest. V večini Zasavja, v višjem svetu, pa prevladuje močno razpršena poselitev, s številnimi razloženimi naselji in zaselki. Večina naselij šteje le nekaj deset prebivalcev, kar otežuje zagotavljanje primerne kakovosti osnovne infrastrukture in drugih storitev.

Z vidika ohranjanja sicer že bistveno spremenjenega (trend kmetijske ekstenzivnosti, ogozdovanja in ozelenjevanja) razmerja pokrajinske rabe med tremi temeljnimi tipi rabe zemljišč Zasavja (gozdarskim, kmetijskim in urbano-industrijskim oziroma urbano-premogovniškim) so predlagani ukrepi regionalne politike, ki bodo zavrlji, zaustavili opuščanje kmetijske rabe in poselitve v hribovskih območjih ter selektivna širitev urbanizacije v pozidanem dolinskem svetu.

Čeprav projekcije prebivalstva napovedujejo postopno zmanjševanje števila prebivalcev (v primeru, da ne bo prišlo do ponovne migracije), so lahko zaradi splošnih prostorskih procesov pričakovani dodatni pritiski na omejen dolinski svet.

Regija, z delno izjemo Trbovelj, nima zelo izrazitega regionalnega središča, značilna je policentrična notranja regionalna zasnova z izrazitejšimi gravitacijskimi jedri okoli občinskih (hkrati tudi osrednjih zaposlitvenih) središč. Glede na notranjo gospodarsko strukturo in posege v okolje ter prostor lahko zasavske občine razvrstimo v dva osnovna tipa:

1. industrijsko-podeželske z lokalno preobrazbo prostora in okolja: Litija in Radeče;
2. pretežno rudarsko-energetsko-industrijske z izrazito preobrazbo prostora in okolja: Hrastnik, Trbovlje in Zagorje.

Po ugotovitvah avtorjev z Inštituta za ekonomska raziskovanja, je razvoj v zadnjem desetletju pokazal, da so mnogi pomembni faktorji, ki vplivajo na regionalni razvoj, nemobilni. Pomembni so predvsem fizična infrastruktura, lokalna gospodarska struktura, sposobnost in pripravljenost zaposlenih, lokalni tehnični in organizacijski know-how ter socialne in institucionalne strukture in povezave. (RRP za Zasavje, 2002)

V regiji Posavje živi 68.565 prebivalcev (l. 2002), kar predstavlja 3,5 % populacije Slovenije. Gostota naseljenosti je 79 prebivalcev/km², kar je 24 % manj kot je povprečje Slovenije. Podatki za leto 2000 so zaskrbljujoči, ker se je odstotek starejše populacije (starost nad 65 let) zvišal nad 15 %, kar regijo postavlja v sam vrh v državi; znižal pa se je odstotek otroške populacije (24,77 % leta 1999; Slovenija 23,91 %). Odstotek srednje, aktivne populacije ostaja enak (okoli 60 %), vendar bo ta skupina čez nekaj let demografsko piramido še bolj širila.

Značilnost regije Posavje so tudi migracijski tokovi zaposlenih, ki bivajo v občinah regije, delajo pa izven regije, saj se je njihovo število v obdobju 1995-1999 vztrajno povečevalo. Mesti Novo Mesto in Celje zaposlujeta precejšnje število prebivalstva regije, prebivalci pa se vozijo na delo tudi v Ljubljano.

Osnovna značilnost regije Posavje je izrazito staro prebivalstvo, trend staranja prebivalstva pa se nadaljuje in pogloblja.

Regijo sestavljajo tri občine (Krško, Brežice, Sevnica), od katerih ima vsaka svoje občinsko središče, medtem pa regija nima izrazitega regionalnega središča. V regiji izstopajo urbanizirana mesta Brežice, Sevnica in Krško s sorazmerno razvitimi centralnimi dejavnostmi.

V prvih povojnih letih so se kot regionalno središče pojavljale Brežice (s svojo terciarno in kvartarno infrastrukturo - bolnišnica, gimnazija), pozneje pa je vse bolj stopalo v ospredje tudi Krško zaradi hitrejšega industrijskega razvoja in tudi zaradi pomembne energetske vloge, ki hkrati predstavlja tudi geosredišče regije. Močnejše regionalne funkcije se niso razvile zaradi relativne bližine drugih središč in zaradi populacijske in ekonomske šibkosti območja ter predvsem zaradi lege ob meji ter dolgoletnega metropolitanskega vpliva Zagreba (v nekdanji skupni državi).

Najšibkejša točka Posavja v primerjavi s sosednjimi regijami je prav v velikosti urbanih središč, manjši ponudbi in diverzifikaciji delovnih mest ter v »neobstoju« uradnega regionalnega središča. (RRP regije Posavje, 2002)

Na območju JV Slovenije živi 136.474 prebivalcev (l.2002) oziroma 6,9 % vsega slovenskega prebivalstva. Regija obsega 16 občin, ki so povezane v tri problemsko zaokrožena območja (subregije): Dolenjsko, Bela Krajina, Kočevsko-ribniško.

Območje JV Slovenije sodi s 13,2 % površine in s 6,9 % prebivalstva med območja z manjšo stopnjo poselitve (52 prebivalcev/km², Slovenija v povprečju 98 prebivalcev/km²), ki je najredkejša na kočevskem (posebno ob hrvaški meji, v občinah Osilnica in Kostel 11 oziroma 12 prebivalcev/km²) in v občini Semič, kjer je komaj 26 prebivalcev/km². Po sorazmerno dolgem obdobju stagnacije je predvsem po letu 1981 rast prebivalstva hitrejša od slovenskega povprečja.

Starostna struktura prebivalstva je ugodna, saj je delež mladega prebivalstva za 2,1 % višji od slovenskega povprečja, nižji pa je delež prebivalstva, starega nad 65 let. Regija ima tako tudi indeks staranja med najnižjimi v Sloveniji. Vendar pa imajo določena območja (Kočevsko, Suha krajina, Bela krajina, Gorjanci) zelo neugodno starostno strukturo prebivalstva. Več kot polovica regije ima status demografsko ogroženega območja.

V regiji ima Novo mesto pomen regijskega središča nacionalnega pomena, ki pa trenutno nase še ne veže celotnega območja regije. Izpostaviti je treba tudi Kočevje, Črnomelj in Trebnje kot podobmočna središča. Regija zaradi navedenih značilnosti nima svoje prepoznavne podobe in identitete, poleg tega ni znaka regije JV Slovenija in tudi ne prepoznavne blagovne znamke. Znotraj regije nastopajo velike razlike v razvitosti med posameznimi občinami.

V prostorskem pogledu je JV Slovenija izjemno raznolika, saj obsega Kočevsko-ribniško podobmočje, Dolenjsko in Belo krajino, katerih krajinska zgradba in naravni potenciali ter ustvarjene razmere in stopnja razvitosti so zelo različni; posledično ta regija nima središča, v katerega bi dejansko gravitirali vsi njeni prebivalci in poleg tega skupna identiteta regije ne obstaja.

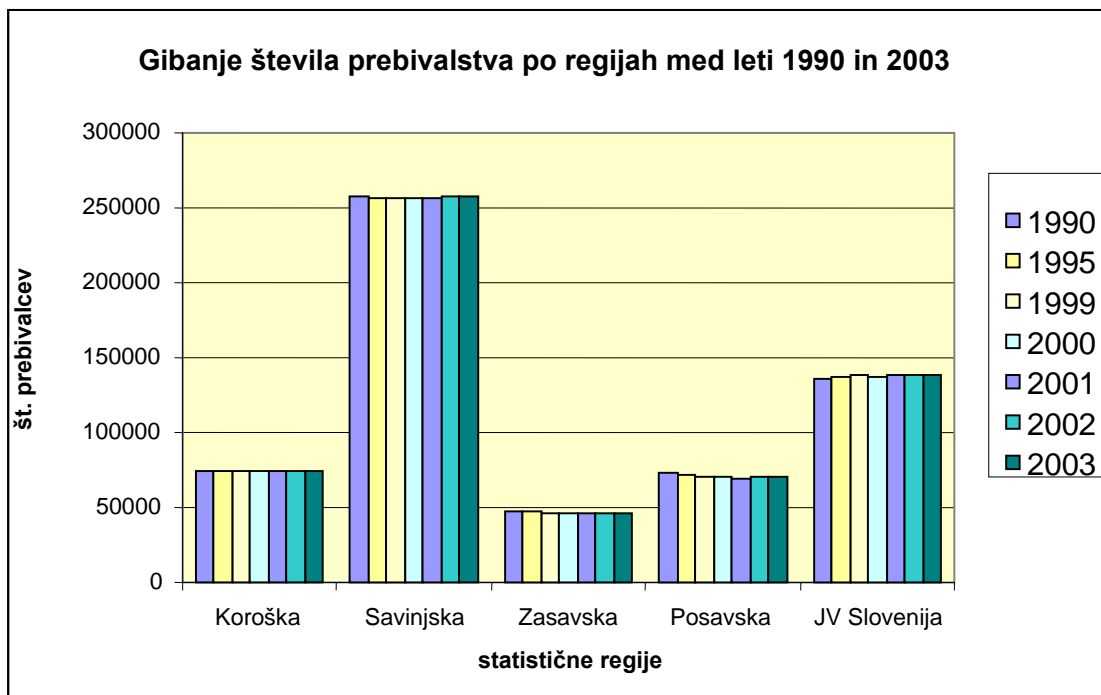
Z izjemo Novega mesta in nekaterih večjih urbanih središč (Kočevje, Trebnje, Črnomelj) v regiji prevladujejo podeželska naselja in raznolika tradicionalna kulturna krajina ter na Kočevskem naravno ohranjena, pretežno gozdnata območja. Bogati naravni potenciali, kot so termalna voda, kmetijska zemljišča in les ter krajinska pestrost in razmeroma neonesnaženo okolje so pomembna primerjalna prednost tega območja.

Regijo zaznamujejo tudi precejšnja odmaknjenost od glavnih prometnih tokov ter nasploh nezadostne prometne povezave, obmejna lega in pomanjkljiva opremljenost s komunalno infrastrukturo; ta je v tesni soodvisnosti z razpršeno poselitvijo, ki je nadpovprečna v Sloveniji. Relief označuje smer SZ-JV, kar omogoča večjo prometno prehodnost regije v smeri Osrednje Slovenije in Hrvaške, otežuje pa prečno na dominantno usmeritev potrebne prometne povezave, npr. kočevsko-ribniškega podobmočja z Belo krajino.

V JV Sloveniji prevladuje urbano-industrijski tip strukture regionalnega razvoja, kjer na 37 % teritorija (tu je tudi 98 % vseh delovnih mest, kar pogojuje intenzivno dnevno migracijo) živi 47 % prebivalstva. Preostali delež ozemlja in polovica prebivalstva se uvrščata v podeželsko-agrarni tip. V primerjavi s preostalimi regijami v Sloveniji je v JV Sloveniji kmetijstvo zelo pomembna dejavnost, kjer prevladujejo male kmetije. Delež kmečkenga prebivalstva se je v povojnem obdobju bistveno zmanjšal, še pomembnejše pa je spreminjanje in slabšanje socialno-demografske strukture, predvsem starostne sestave prebivalstva, kar nekatere predele regije uvršča med območja demografskega izumiranja in stagnacije.

Novo mesto se komajda uvršča med regionalna središča nacionalnega pomena, saj nima dovolj regijskih in državnih programov, pa tudi ne ustreznih in jasno razmejenih prostorskih ureditev. Poleg tega je nedorečen prehod urbanega dela Novo mesto v obrobje, ki je v nasprotju z drugimi regionalnimi središči v Sloveniji izrazito ruralizirano in hkrati ni ohranilo tradicionalnih vzorcev poselitve, saj se v širšem prostoru mesta prepletajo podeželski in predmestni tip poselitve. (RRP za območje JV Slovenije, 2002)

Graf št. 1: Število prebivalstva po regijah med leti 1990 in 2003.



Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2006.

Kot je vidno na grafu, se število prebivalcev v regijah tretje razvojne osi v obdobju od leta 1990 do 2003 ne spreminja bistveno. Najbolj upada število prebivalcev v Zasavski regiji; od 47.797 prebivalcev leta 1990 do 45.885 leta 2003. Podobno je tudi v Posavski statistični regiji; od 73.179 prebivalcev leta 1990 do 70.262 leta 2003.

Število prebivalcev se znatno povečuje v Savinjski regiji in JV Sloveniji, v Koroški regiji pa rahlo upada.

Preglednica št. 4: Selitveno gibanje prebivalstva.

statistična regija	priseljeni			odseljeni			selitveni prirast
	skupaj	iz drugih regij Slovenije	iz tujine	skupaj	v druge regije Slovenije	v tujino	
Koroška	316	171	145	377	242	135	-61
Savinjska	2082	590	1492	1728	736	992	354
Zasavska	410	191	219	455	278	177	-45
Posavska	885	278	607	637	300	337	248
JV Slovenija	1163	564	599	882	479	403	281

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2006.

Pozitiven selitveni prirast (število priseljenih iz drugih regij Slovenije in iz tujine je večje kot število odseljenih v druge regije, tujino) imajo Savinjska, Posavska, JV Slovenija. V teh treh regijah je največ priseljenih iz tujine in ne iz drugih območij Slovenije. Več odseljenih kot priseljenih pa je v Koroški in Zasavski regiji (več ljudi se odseli v druge regije države kot pa v tujino). V številu priseljenih in odseljenih v druge regije države so upoštevani samo državljani Slovenije.

Ti podatki potrjujejo dejstvo, da se Slovenci ne selimo radi, da smo navezani na domače okolje, in da vseh pet regij ni tako zanimivih za priseljevanje iz drugih regij kot sta Osrednjeslovenska in Obalno-kraška regija (selitveni prirast: 1329 in 689).

3.1.1. Območja s posebnimi razvojnimi problemi

Območja s posebnimi razvojnimi problemi (to so praviloma sklenjena območja več občin, ki imajo slabše možnosti za razvoj in so deležna posebne pozornosti pri oblikovanju regionalne razvojne politike in pri usmerjanju razvojnih spodbud) so opredeljena v Zakonu o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja - ZSRR (Uradni list RS, 60/99):

1. Pri vodenju politike skladnega regionalnega razvoja na območjih s posebnimi razvojnimi problemi se zasledujejo naslednji cilji:

- zmanjševanje razlik v razvitosti območja v odnosu do povprečja države;
- dvig splošne ravni razvitosti;
- odpravljanje strukturnih problemov in visoke brezposelnosti;
- preprečevanje neugodnih demografskih gibanj, zlasti v obmejnih območjih in območjih z omejenimi dejavniki.

2. Območja s posebnimi razvojnimi problemi so:

- ekonomsko šibka območja;
- območja s strukturnimi problemi in visoko brezposelnostjo;
- razvojno omejevana obmejna območja in območja z omejenimi dejavniki.

Na podlagi 24. člena Zakona o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja - ZSRR (Uradni list RS, 60/99) je izdala vlada RS Uredbo o vrednosti meril za določitev območij s posebnimi razvojnimi problemi in določitvi občin, ki izpolnjujejo ta merila. Pomemben vidik ocene obravnavanih statističnih regij je opredelitev območij s posebnimi razvojnimi problemi.

1. Za ekonomsko šibka območja se štejejo občine, v katerih je v letu 1997 znašala bruto osnova za dohodnino na prebivalca manj ali enako kot 80 odstotkov državnega povprečja in občine, kjer je bil indeks rasti prebivalstva v obdobju 1999/1991 pod 96. Te občine na območju tretje razvojne osi so: Črna na Koroškem, Mežica, Muta, Podvelka, Prevalje, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Ribnica na Pohorju, Vuzenica, Gornji Grad, Nazarje, Dobrna, Ljubno, Luče, Solčava, Vransko, Tabor, Šentjur, Šmarje pri Jelšah, Štore, Dobje, Kozje, Podčetrtek, Rogatec, Bistrica ob Sotli, Slovenske Konjice, Vitanje, Zreče, Trbovlje, Črnomelj, Kostel, Loški Potok, Osilnica, Semič, Sodražica, Šentjernej, Škocjan, Žužemberk.

2a. Za območja s strukturnimi problemi se štejejo občine, v katerih je stopnja registrirane brezposlnosti v prvem polletju 1999 za več kot 20 odstotkov presejala državno povprečje. Te občine so: Podvelka, Radlje ob Dravi, Ribnica na Pohorju, Luče, Solčava, Celje, Šentjur, Šmarje pri Jelšah, Štore, Dobje, Slovenske Konjice, Hrastnik, Trbovlje, Krško, Kočevje, Kostel, Loški Potok, Osilnica.

2b. Za območja s strukturnimi problemi se štejejo tudi občine, v katerih je delež delovno aktivnega prebivalstva v kmetijstvu od skupnega števila prebivalstva v oktobru 1999 presejal za več kot 20 odstotkov državno povprečje. Te občine so: Mislinja, Podvelka, Ribnica na Pohorju, Gornji Grad, Ljubno, Luče, Solčava, Mozirje, Nazarje, Vransko, Žalec, Braslovče, Dobrna, Tabor, Slovenske Konjice, Vitanje, Šentjur, Dobje, Kozje, Šmarje pri Jelšah, Podčetrtek, Rogaška Slatina, Rogatec, Bistrica ob Sotli, Sevnica, Krško, Brežice, Črnomelj, Dolenjske Toplice, Kočevje, Loški Potok, Metlika, Mirna Peč, Semič, Šentjernej, Škocjan, Trebnje, Žužemberk.

3a. Za območja z omejenimi dejavniki se štejejo občine, kjer delež površine z omejenimi dejavniki presega 50 odstotkov površine in kjer je bil indeks rasti prebivalstva v obdobju 1999/1991 pod 96. Te občine so: Črna na Koroškem, Mežica, Podvelka, Ravne na Koroškem, Ribnica na Pohorju, Luče, Vitanje, Dobje, Kozje, Bistrica ob Sotli, Trbovlje, Loški Potok.

3b. Za razvojno omejevana obmejna območja se štejejo občine ob mejah z Avstrijo, Madžarsko, Italijo (upadanje števila prebivalstva, tako da je indeks za obdobje 1999/1991 pod 96) in Hrvaško, če leži več kot polovica površine v desetkilometerskem obmejnem pasu. Te občine so: Črna na Koroškem, Mežica, Podvelka, Ravne na Koroškem, Šmarje pri Jelšah, Podčetrtek, Rogaška Slatina, Rogatec, Kozje, Bistrica ob Sotli, Brežice, Črnomelj, Kočevje, Kostel, Loški Potok, Metlika, Osilnica, Šentjernej. (Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, 2004)

Ekonomsko šibka območja so v 9 od skupno 12 občinah v Koroški regiji; v 19 od skupno 32 občinah Savinjske regije; v 1 od 5 občin Zasavske regije; v 9 od 16 občinah JV Slovenije.

Območja s strukturnimi problemi z visoko brezposelnostjo so v 3 od 12 občin Koroške regije; v 8 od 32 občinah Savinjske regije; v 2 od 5 občinah Zasavja in v 5 od 16 občinah JV Slovenije.

Območja s strukturnimi problemi z visokim deležem delovno aktivnega kmečkega prebivalstva so v 3 od 12 občinah Koroške; v 21 od 32 občinah Savinjske; v vseh treh občinah Posavske regije; v 11 od 16 občinah JV Slovenije.

Območja z omejenimi dejavniki so v 5 od 12 občin Koroške; v 5 od 32 občinah Savinjske; v 1 občini v Zasavju in JV Sloveniji.

Razvojno omejevana obmejna območja so v 4 od 12 občinah Koroške regije; v 6 od 32 občinah Savinjske regije ob hrvaški meji; v 1 občini Posavja in v 7 od 16 občin JV Slovenije.

Preglednica št. 5: Število občin s posebnimi razvojnimi problemi.

Regija (št. občin)	Koroška (12 občin)	Savinjska (32 občin)	Zasavje (5 občin)	Posavje (3 občine)	JV Slovenija (16 občin)
Območje					
1	9	19	1	0	9
2a	3	8	2	0	5
2b	3	21	0	3	11
3a	5	5	1	0	1
3b	4	6	0	1	7

Vir: Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, 2004.

V Koroški, Savinjski regiji in regiji JV Slovenija je največ občin s posebnimi razvojnimi problemi.

Največji razvojni problemi z vsemi tremi kriteriji se v Koroški regiji pojavljajo v dveh občinah: Podvelka in Ribnica na Pohorju. Večina območja, ki ga pokriva Koroška regija, se uvršča med območja s posebnimi razvojnimi problemi, ki so v skladu z Zakonom o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja prednostno upravičena do sredstev za spodbujanje skladnega regionalnega razvoja.

V Savinjski regiji se pojavljajo v 8 občinah: Kozje, Luče, Podčetrtek, Rogatec, Šmarje pri Jelšah, Vitanje, Bistrica ob Sotli in Dobje; (po skupinah občin imajo največje razvojne probleme v Dravinjski dolini in na Kozjanskem, nekoliko manjše pa v Zgornji Savinjski dolini). V Zasavju se pojavljajo v občini Trbovlje. V vseh treh občinah Posavja je največji delež delovno aktivnega kmečkega prebivalstva. V JV Sloveniji pa so vsi trije kriteriji prisotni v 5 občinah: Črnomelj, Loški Potok, Osilnica, Šentjernej in Kostel.

Preglednica št. 6: Območja s posebnimi razvojnimi problemi.

statistična regija	površina OPRP*(km ²)	delež OPRP (%)	št.preb. v OPRP	delež preb. v OPRP (%)
Koroška	761	73,2	48.444	65,5
Savinjska	1.788	75,0	174.162	68,3
Zasavska	117	44,3	29.221	63,0
Posavska	885	100,0	69.768	100,0
JV Slovenija	2.221	83,1	87.334	63,6

* območja s posebnimi razvojnimi problemi

Vir: Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja, 2004.

Največji delež območij (površina) s posebnimi razvojnimi problemi je v Posavski regiji, sledijo ji JV Slovenija, Savinjska, Koroška in Zasavje z najmanjšim deležem. Zaskrbljujoče je dejstvo, da živi v vseh petih regijah več kot 60 % prebivalstva v območjih s posebnimi razvojnimi problemi.

3.2. Gospodarstvo

Enotni programski dokument 2004-2006 kot prednostno nalogo št.1 navaja spodbujanje podjetniškega sektorja in konkurenčnosti. Slovenija je v zadnjih desetih letih dosegla vidne pozitivne makroekonomske rezultate, ki jo uvrščajo med najuspešnejše tranzicijske države. Kljub temu pa mednarodne primerjave konkurenčnosti slovenskega gospodarstva kažejo na ključna zaostajanja, ki se odražajo v produktivnosti, ki je merjena z bruto dodano vrednostjo na zaposlenega; v strukturi predelovalnih dejavnosti, kjer še vedno prevladujejo tradicionalne industrije; v izvozni strukturi, ki temelji na nediferenciranih proizvodih in storitvah z nižjo dodano vrednostjo. Med najbolj pomembnimi razlogi za nizko konkurenčnost je relativno neugodna struktura in nezadostno nerazvita sposobnost za inovacije (nizka stopnja vlaganj v raziskave in razvoj).

Podjetništvo kot sredstvo za razvoj in uveljavljanje malih in srednje velikih podjetij, ki ustvarja delovna mesta in dohodek, bo v okviru posebnega ukrepa znotraj prednostne naloge prispevalo k nadaljnjemu razvoju podjetništva. Ukrepi tudi spodbujajo konkurenčnost turističnih storitev in nadaljnji razvoj države in njenih regij, da bodo bolj privlačne kot turistične destinacije. (Enotni programski dokument, 2004)

Na območju tretje razvojne osi se krajem ob novi hitri cesti in avtocesti obeta hitrejši gospodarski razvoj. Poleg gospodarske rasti pa lahko pričakujemo tudi negativne plati posodobljenih prometnih povezav (dvig cene nepremičnin in povečanje tranzitnega prometa; dnevna migracija najsposobnejših in kvalificiranih iz teh regij v Ljubljano).

V Sloveniji ni urejenih industrijskih zemljišč za hitro izvedbo investicije. Trg industrijskih nepremičnin ne deluje, država pa nima vzvodov za posege na trgu. Zato v slovenski industriji praktično ni večjih novih tujih neposrednih investicij.

Izjema je storitveni sektor, ki pa je usmerjen predvsem na domači trg, in so zato pozitivni učinki zaznavni predvsem pri povečanju konkurence v posameznem sektorju, manj pa na področju zaposlovanja in prenosa novih tehnologij. Tuji investitorji med težavami navajajo: zapletene administrativne postopke, neurejeno zakonodajo, ovire pri nakupu in najemu industrijskih zemljišč in podobno. (Ravbar, 2006)

Preglednica št. 7: Delovno aktivno prebivalstvo po regijah.

statistična regija	delovno aktivno prebivalstvo	zaposlene osebe	samozaposlene osebe	povprečne mesečne plače (SIT)/neto
Koroška	25.604	23.047	2.557	141.434
Savinjska	99.095	88.431	10.665	146.749
Zasavska	13.412	12.404	1.007	150.182
Posavska	22.784	19.257	3.527	146.228
JV Slovenija	51.591	45.670	5.921	149.797
Slovenija	777.247	699.146	78.101	159.072

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2006.

Preglednica št. 8: Bruto domači proizvod po regijah.

statistična regija	BDP		BDP na prebivalca	
	mrd (SIT)	struktura po regijah (%)	1.000 SIT	indeks/ Slovenija=100
Koroška	157,5	3,0	2130	80,0
Savinjska	611	11,5	2372	89,1
Zasavska	89,3	1,7	1938	72,8
Posavska	156,6	2,9	2235	83,9
JV Slovenija	332,2	6,3	2401	90,1
Slovenija	5.314,5	100,0	2664	100,0

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2006.

Po višini bruto domačega proizvoda oziroma po ekonomski moči je med obravnavanimi regijami na prvem mestu Savinjska regija z 11,5 % deležem (po gospodarski moči je na tretjem mestu med slovenskimi regijami, za Osrednjeslovensko (35%) in Podravsko (13,4%) regijo); sledijo ji JV Slovenija, Koroška, Posavska in ekonomsko najšibkejša Zasavska regija z najmanjšim deležem (1,7%).

Podobna slika je pri strukturi delovno aktivnega prebivalstva med temi regijami. Savinjska regija je z 12,7 % delovno aktivnega prebivalstva države pred ostalimi štirimi regijami: JV Slovenija (6,6%), Koroška (3,3%), Posavska (2,9%) in Zasavska z najnižjim deležem delovno aktivne populacije (1,7%).

Po višini bruto domačega proizvoda na prebivalca vseh pet regij zaostaja za slovenskim povprečjem; vendar pa je JV Slovenija pred Savinjsko, Posavska pred Koroško in Zasavska zopet na zadnjem mestu.

Koroško gospodarstvo ima po glavnih gospodarskih kazalcih nekaj manj kot 3 % deleža v celotnem slovenskem gospodarstvu. Dejansko pa ne sodi med propulzivnejše dele slovenskega gospodarstva, saj po gospodarnosti, donosnosti in dohodkovnosti ne presega republiškega povprečja, vsekakor pa iz dneva v dan bolj intenzivno zaznamuje svoj prostor tako v Sloveniji kot širše.

Koroška je ena izmed najstarejših slovenskih industrijskih regij. Stoletja nazaj je znana po rudarstvu, železarstvu, kovaštvu. Doživljala je vzpone in padce. Po integralnih kazalcih razvitosti je bila leta 1970 med najslabše razvitimi slovenskimi regijami, deset let pozneje so bile prevladujoče industrijske panoge nadvse uspešne.

Prestrukturiranje gospodarstva Koroške regije v zadnjih desetih letih ni odvzelo vodilnega mesta industriji, saj še vedno zaposluje 70 % vseh zaposlenih, v Sloveniji pa znaša to povprečje 51 %. Le 42 % prebivalcev je zaposlenih v storitvenih dejavnostih, kar postavlja regijo na zadnje mesto med slovenskimi regijami.

Predelovalne dejavnosti: kovinska, tekstilna, lesna ostajajo primarne dejavnosti, za regijo pa je značilen izredno visok delež proizvajalcev vgradnih komponent za avtomobilsko industrijo, strojogradnjo in metalurgijo.

Industrija v povprečju še vedno ustvari okoli 74 % vseh prihodkov regije, trgovina 14 %, dejavnosti s področja finančnih, tehničnih in poslovnih storitev pa 7 %. Koroški se še vedno poznajo številni stečaji in to v glavnem v predelovalni industriji.

V gospodarstvu regije dominira majhno število večjih in srednjih podjetij. V velikostni strukturi gospodarskih družb prevladujejo majhne, ki jih je 87,4 %, srednjih je 7,9 % in samo 4,7 % je velikih. Povprečno število zaposlenih v letu 2000 je bilo 16.134 in je za 148 oziroma 1 % večje od leta 1999. Celoten porast je na račun zaposlenih v velikih družbah, kjer se je število povečalo za 933, v srednjih in majhnih pa zmanjšalo za 785 zaposlenih.

Največja koroška družba je Prevent Slovenj Gradec, sledita SŽ Metal Ravne, Johnson Controls-NTU Slovenj Gradec.

V letu 2000 je v regiji poslovalo 853 gospodarskih družb. Gospodarske družbe v regiji zaposlujejo v povprečju 19 delavcev, kar je 7 več kot znaša slovensko povprečje.

Najpomembnejša dejavnost regije so predelovalne dejavnosti, ki zaposlujejo 70 % vseh zaposlenih, od tega največ kovinska industrija, izdelava strojev in naprav ter tekstilna industrija. Storitvena dejavnost zaposluje le petino zaposlenih v gospodarskih družbah.

Po višini bruto domačega proizvoda na prebivalca je regija v letu 1997 dosegla slabih 87 % slovenskega povprečja oziroma po ocenah 59 % povprečja držav članic EU. V letu 1997 je Koroška regija ustvarila 3,2 % vrednosti slovenskega bruto domačega proizvoda. V strukturi bruto dodane vrednosti je nadpovprečno zastopan sekundarni sektor, ki je v letu 1997 ustvaril 44,9 % bruto dodane vrednosti Koroške regije, kar je 12 % več kot znaša delež sekundarnega sektorja v ustvarjeni bruto dodani vrednosti v povprečju v Sloveniji.

Storitvene dejavnosti so v regiji manj prisotne, saj so v letu 1997 ustvarile le 45,4 % bruto dodane vrednosti, kar je najmanj od vseh statističnih regij. Primarni sektor je v letu 1997 ustvaril 4,9 % bruto dodane vrednosti, kar je nekoliko nad slovenskim povprečjem.

Tradicija koroškega gospodarstva je izvozna usmerjenost. Na slovenskem nivoju je izvoz v letu 2000 dosegel realno rast v 11 % in 5 % realno rast uvoza. Porast je v veliki meri posledica ugodne konjunktore na svetovnih trgih, predvsem v EU, okrepila pa se je tudi menjava z državami bivše Jugoslavije, čeprav predvsem na izvozni strani. V regionalni porazdelitvi blagovne menjave še vedno največji delež odpade na Evropsko unijo. Natanko 50% celotnega regijskega izvoza odpade na Nemčijo. Največji koroški izvoznik in hkrati četrti slovenski izvoznik je Prevent Slovenj Gradec, sledi mu SŽ Metal Ravne na Koroškem in Johnson Controls-NTU Slovenj Gradec.

Po presoji vseh osnovnih kriterijev, s katerimi se presojajo družbe, je gospodarsko najmočnejša občina Slovenj Gradec, sledi ji občina Ravne na Koroškem. Skupaj zaposlujeta skoraj 60 % vseh delavcev Koroške regije.

Ugodne poslovne rezultate dosegajo hitro rastoča podjetja, kar je v popolnem nasprotju z normami, ko je vodilno silo v regiji predstavljala železarska industrija. (RRP za Koroško regijo, 2001)

Proizvodna struktura BDP v **Savinjski regiji** je specifična, dodano vrednost ustvarijo (1997) naslednji gospodarski sektorji: 46,5 % industrija (predelovalna, rudarstvo, energetika, gradbeništvo); 35,2 % tržne storitve (trgovina, gostinstvo, promet, poslovne storitve); 13,7 % javne storitve (javna uprava, izobraževanje, zdravstvo); 4,6 % kmetijstvo (pravne osebe in kmetje). V primerjavi s Slovenijo ima Savinjska regija v BDP za devet odstotnih točk večji delež industrije in za deset odstotnih točk manjši delež storitev, predvsem zaradi manjšega relativnega pomena trgovine, finančnih in poslovnih storitev.

V Savinjski regiji prevladuje močnejše razvit industrijski sektor kot v povprečju Slovenije, kjer je v industrijskih podjetjih zaposlenih 58 % vseh oseb. Dinamična rast stalnih sredstev (vključujejo nepremičnine, opremo in stroje, finančne naložbe) s povprečno letno stopnjo 10,3 % nakazuje visoko investicijsko aktivnost regijskega gospodarstva, kar je osnova za dolgoročnejši gospodarski razvoj.

Steber regijskega gospodarstva so velike gospodarske družbe (nad 500 zaposlenih), ki zaposlujejo 36 % vseh zaposlenih v regijskem gospodarstvu, ustvarijo 40 % dodane vrednosti in imajo produktivnost za 10 % višjo od povprečja. Njihov delež v gospodarski strukturi se je v letu 1999 znižal ob istočasnem povečanju deleža srednje velikih gospodarskih družb. Število velikih podjetij se je zmanjšalo za 3 podjetja, za ravno toliko se je povečalo število srednje velikih, zato je sklepati, da je razlog v reorganizaciji v velikih podjetjih.

V Savinjski regiji je 17 velikih gospodarskih družb, med njimi so največje: Gorenje Velenje, Cinkarna Celje, Kovinotehna Celje, Steklarna Rogaška, Premogovnik Velenje, Unior Zreče idr. Srednje velikih gospodarskih družb (250 - 499 zaposlenih), ki imajo 15 % delež v gospodarski strukturi, je 22 in med njimi so: Pivovarna Laško, Celjske Mesnine, Cetus Celje, Aero Celje, Elkroj Mozirje, Inexa Štore idr.

Srednjih gospodarskih družb (50 - 249 zaposlenih) je 135, zaposlujejo 26,7 % vseh zaposlenih ter ustvarijo 22,5 % dodane vrednosti v regijskem gospodarstvu. Njihovo število je stabilno, gospodarska rast umirjena, toda produktivnost je tu 16 % nižja od povprečja. Male družbe (10 - 49 zaposlenih) imajo 13 % delež v strukturi gospodarstva. So najbolj dinamičen segment regijskega gospodarstva z 17 % rastjo dodane vrednosti in 10 % rastjo zaposlenosti.

Mikro gospodarske družbe (do 9 zaposlenih) imajo manjši 8,7 % delež v dodani vrednosti gospodarstva, visoko 9,3 % gospodarsko rast, ki pa je ne spremlja rast števila zaposlenih. V malih podjetjih je zaposlenih povprečno 21 oseb, v mikro pa le po 2 osebi.

V primerjavi s slovenskim gospodarstvom se velikostna struktura Savinjskega gospodarstva razlikuje v korist velikih in v škodo mikro podjetij. V Sloveniji je pomen malih in mikro podjetij večji, velika podjetja pa imajo nižji delež v dodani vrednosti.

Gospodarsko najmočnejša občina je Celje, takoj za njo pa Velenje. V Savinjski regiji je 32 občin, ki so glede na gospodarsko moč zelo heterogene, od najmanjše občine Tabor z le 8 zaposlenimi do največjega Celja s 16.311 zaposlenimi. Celje ima močno in uspešno gospodarstvo, ima 28 % vseh zaposlenih v regiji in ustvari 30 % dodane vrednosti. Celjsko gospodarstvo je bolj produktivno od regijskega povprečja in ima v opazovanem obdobju dinamično gospodarsko rast in rast zaposlenosti. Celjske gospodarske družbe ustvarijo tretjino čistega dobička v regijskem gospodarstvu in le 8 % izgub.

Na drugem mestu po gospodarski moči je Velenje, ki zaposluje 15.193 oseb ali 26 % vseh zaposlitev v regiji ter ustvari 28 % regijske dodane vrednosti. Tudi Velenjsko gospodarstvo je nadpovprečno produktivno, gospodarska rast je bolj umirjena, zaposlenost se malo znižuje. V Velenju ima sedež družba Gorenje, ki jo sestavljajo gospodarsko najmočnejša podjetja v regiji (skupno ustvarijo 11 % prihodkov regijskega gospodarstva). Celje in Velenje imata skupno dobro polovico vseh zaposlenih in ustvarita dobro polovico dodane vrednosti v regijskem gospodarstvu.

Po gospodarski moči sledijo gospodarstva v občinah Žalec, Laško, Zreče, Rogaška Slatina in Šoštanj, ki ustvarijo četrtno dodane vrednosti v regiji.

Med navedenimi občinami so imele najbolj dinamično gospodarsko rast Zreče (Comet, Unior), ki povečujejo po 2,5 % letno tudi število zaposlenih. V drugih občinah v letu 1999 ni bilo gospodarske rasti, v občini Laško ima gospodarstvo najvišjo produktivnost, v Žalcu pa je bilo leto 1999 v znamenju 3,5 % znižanja števila zaposlenih ob ničelni gospodarski rasti. Najvišja gospodarska rast (45 % in 24 % v letu 1999) je bila v občini Štore, kjer se je v letu 1998 kar za 30 % povečalo število zaposlenih (uspešna sanacija železarne). Med občinami v regiji je kar 19 ekonomsko šibkih, ki imajo manj kot 1000 zaposlenih. Med manjšimi občinami je tudi veliko nihanje v gospodarski rasti in zaposlenosti, kar ne govori v prid enakomernega regionalnega razvoja.

Predelovalna industrija, rudarstvo in energetika imajo dolgoletno tradicijo v regijskem gospodarstvu in so v preteklih petdesetih letih oblikovali dokaj visoko raven regijskega standarda. Z 68 % deležem v regijski zaposlitvi in z 71 % ustvarjene dodane vrednosti je industrijski sektor najmočnejši gospodarski sektor v regiji. Prevladujoča industrijska centra sta Celje in Velenje, v zadnjem času tudi Zreče.

V regiji je najmočnejša panoga proizvodnja strojev in aparatov, kjer deluje tudi ena največjih slovenskih gospodarskih družb - Gorenje. Panoga zaposluje 1/5 celotne regijske delovne sile, ustvari pa okoli 1/4 prihodkov v regiji. Po zaposlenosti je rudarstvo drugo največje področje, po prihodkih pa energetika. Poleg navedenih v regiji nudijo največ zaposlitev še: tekstilna in oblačilna industrija, kovinska industrija, pridobivanje kovin, kemijska industrija in prehrambena industrija.

V regijski industriji so najbolj izvozno usmerjena velika podjetja; najbolj izvažajo industrija v Šaleški dolini, najmanj je izvozno naravnana Celjska in Spodnje Savinjska industrija. Predelovalna industrija v regiji je prešla v prvo fazo prestrukturiranja.

Značilne za Savinjsko regijo so tudi dnevne migracije delovne sile, predvsem v večja urbana središča. Glavna centra za zaposlovanje sta največji regijski urbani središči Celje in Velenje. V občino Velenje se dnevno pripelje na delo skoraj 40 % vseh zaposlenih. (RRP Savinjske statistične regije, 2001)

V **Zasavju** je bilo leta 2000 registriranih 748 gospodarskih družb, ki so zaposlovale 12.303 delavcev. Poleg tega je 1.815 fizičnih oseb leta 2000 zaposlovalo 1.077 delavcev. Zasavsko gospodarstvo ima tipično industrijski značaj, saj je v industriji zaposlenih skoraj 80 % vseh zaposlenih, medtem ko je ta delež v slovenskem povprečju nižji za dobrih 20 odstotnih točk. Največ gospodarskih oseb v Zasavju deluje na področju storitev (69 %), dobrih 30 % podjetij je registriranih na področju industrije.

V industriji izstopa podjetje s področja rudarstva (Rudnik Trbovlje Hrastnik-RTH) ter podjetje, ki se ukvarja s preskrbo električne energije (Termoelektrarna Trbovlje-TET). Pomembnejši delež v primerjavi s Slovenijo zastopa tudi proizvodnja cementa, apna in betonskih izdelkov (Cementarna Trbovlje, Siporex Ytong, IGM). Relativno močno pa je prisotna tudi kemična in steklarska industrija (TKI, Steklarna Hrastnik), elektroindustrija (ETI), lesna (SVEA) ter papirna industrija (Papirnica Radeče).

V regiji deluje manjše število velikih podjetij, ki pa na drugi strani zaposlujejo več kot polovico vseh zaposlenih. Številčno prevladujoča mala podjetja pa zaposlujejo približno petino vseh zaposlenih.

Celoten regionalni razvoj Zasavja je v zadnjih petdesetih letih temeljito zaznamovala raba osnovnega naravnega vira v regiji - rjavega premoga ter razvoj industrije. Zgodnje odkritje premoga v tem delu Slovenije je omogočilo razvoj industrije in pridobivanja električne energije. Zlasti v zadnjem desetletju je vse bolj opazno gospodarsko zaostajanje zasavske regije, ki se nahaja v bistveno bolj neugodnem strukturnem položaju kot nekatere druge klasične industrijske regije Slovenije.

Nobena od zasavskih občin se ne uvršča med močno nadpovprečno gospodarsko razvite; občini Zagorje in Trbovlje se uvrščata med omiljena urbana industrijska območja z nadpovprečno stopnjo razvitosti in perečo okoljsko problematiko; občine Hrastnik, Litija in Radeče se uvrščajo med prehodna območja z monostrukturno razvitim zaposlitvenim središčem. (RRP za Zasavje, 2002)

Velikost oziroma ekonomsko moč **regije Posavje** lahko opredelimo s tremi merili: z vrednostjo sredstev (premoženje), z obsegom doseženih prihodkov in s številom zaposlenih v regiji. Po navedenih treh merilih se Posavje uvršča med najmanjše oziroma ekonomsko najbolj šibke regije v Sloveniji.

Po podatkih iz leta 2000 je v Posavju poslovalo 901 poslovno aktivnih družb (2,4 % vseh gospodarskih družb v Sloveniji), v katerih je bilo zaposlenih 11.551 delavcev (2,5 % vseh zaposlenih v Sloveniji). Glede na velikost gospodarskih družb predstavljajo po podatkih iz leta 2000 velika podjetja 3 % delež vseh gospodarskih družb v Posavju, ki zaposlujejo 52 % vseh delavcev v regiji in ustvarjajo 60 % delež vseh prihodkov.

Pretežni del gospodarstva v regiji torej predstavljajo mala in srednja podjetja, to je malo gospodarstvo, ki zaposluje skupaj 48 % vseh delavcev v regiji in ustvari 40 % vseh prihodkov regije. Posavsko gospodarstvo je nadpovprečno izvozno usmerjeno, saj s prodajo na tujih trgih ustvarja več kot četrtino vseh prihodkov (27,4 % vseh prihodkov v letu 2000).

Razloge za takšno sliko posavskega gospodarstva lahko iščemo v tem, da ni skupne razvojne strategije in razvojne klime, ki bi motivirala strokovni kader, gospodarske subjekte in institucije za rast in razvoj, ki bi zagotavljala materialne, prostorske in infrastrukturne pogoje za uresničevanje strateških ciljev in ki bi omogočala priliv sredstev in kapitala. Velik problem in oviro v razvoju povzroča tudi nizka izobrazbena struktura prebivalstva in pomanjkanje določenih specifičnih znanj.

Ponudba delovne sile na trgu dela v večji meri ne ustreza kadrovskim potrebam gospodarstva, zaradi česar lahko govorimo o strukturni brezposelnosti. Draga finančna sredstva ter pomanjkanje sredstev za razvoj posledično zmanjšujejo investicijska vlaganja v gospodarstvu. Predvsem srednje velika in mala podjetja premalo vlagajo v izobraževanje in usposabljanje kadrov, kar posledično vpliva na zaostajanje v razvoju. V regiji podjetniška infrastruktura ni v celoti razvojno naravnana: industrijske in obrtne cone z urejeno infrastrukturo nimajo konkurenčne cene, ki bi privabila nove investitorje in nove programe v regijo (tudi iz tujine), ni tehnološkega parka, podjetniškega inkubatorja, kar bi posledično privabilo svež kapital v regijo in ustvarjalo pozitiven odnos in podjetniško klimo.

Območje regije je bilo v polpretekli zgodovini znano po uspešni industriji in po visoki zaposlenosti. S stečajem in zmanjšanjem obsega proizvodnje velikih industrij (kovinsko-predelovalne, tekstilne, papirne, lesno predelovalne) se je slika v regiji bistveno spremenila. Propad cele vrste industrijskih obratov je povzročil veliko brezposelnost. Značilnost bivšega intenzivnega zaposlovanja je bila tudi v tem, da se je zaposlovalo veliko število prebivalcev, ki niso imeli ustrezne izobrazbe. Kljub vsemu pa danes največji delež še vedno predstavlja predelovalna industrija, sledita ji terciarni in kvartarni sektor. Zaradi razvite energetike in industrije je bila v preteklosti občina Krško na 4. mestu po bruto družbenem proizvodu v Sloveniji. Danes pa je regija med tistimi regijami v Sloveniji, ki imajo največji delež podjetij izvozne usmerjenosti.

Regija Posavje je v slovenskem prostoru znana kot energetski bazen, saj proizvede letno za kar 37,88 % celotnih potreb po električni energiji v Sloveniji. Pri tem ima daleč največjo vlogo Nuklearna elektrarna Krško (NEK). Termoelektrarna Brestanica (TEB) je izvedla prestrukturiranje vhodnih surovin in je tako sedaj manj obremenjujoča za okolje. Izgradnja hidroelektrarne (HE) na Savi je velik potencial in prispevek za energetsko bazo Slovenije.

V Posavju je bilo v letu 2000 najmočnejše zastopano gospodarstvo občine Krško, ki je zaposlovalo 48,4 % vseh zaposlenih v Posavju, ustvarilo 60,2 % vseh prihodkov posavskih gospodarskih družb. Občina Brežice je še vedno na prvem mestu po številu gospodarskih družb, vendar pa brežiško gospodarstvo zaposluje najmanj delavcev v Posavju. V primerjavi z ostalima dvema občinama je po osnovnih ekonomskih kazalcih občina Sevnica gospodarsko najbolj šibka.

Območje regije Posavje je demografsko ogroženo, k čemur je prispevala svoj delež hitra industrializacija v letih po drugi svetovni vojni. Zaradi tega so se praznila nekatera območja, migracijski pritisk se je povečal v večjih naseljih in mestih, ki so se zaradi tega širila in številčno okrepila. To je eden od vzrokov, da se posamezni deli regije niso enakomerno razvijali tako v infrastrukturnem smislu in v ponudbi delovnih mest kot tudi v zagotovitvi življenju prijaznega okolja (socialna blaginja, šole, vrtci, zdravstvena oskrba).

V sevniški občini je dobro razvita tekstilna in lesna industrija, obrobna in hribovska območja občine pa so pretežno usmerjena v kmetijsko dejavnost (reja prežvekovalcev ter sadno-vinska proizvodnja in predelava). Območje krške občine ima še vedno največji delež zaposlenih v papirni in predelovalni industriji ter energetiki; v občini je tudi močno zastopana kmetijska proizvodnja (sadje, vino, cviček, zelenjava). V občini Brežice pa so najmočnejše razvite storitvene dejavnosti in turizem, ki ima celo v slovenskem merilu vodilno vlogo predvsem v termalno-zdraviliškem turizmu. Na vsem območju regije je bogata kulturno-zgodovinska dediščina, ki je v napredujočem propadanju, v kolikor je ne bodo rešili konkretni projekti oživljanja in prenove. Območje regije je slikovito in bogato v naravnih danostih in je bilo nekoč znano tudi po rudnih bogastvih, ki pa so povzročila degradiranost okolja in s tem še večjo revščino nekaterih predelov regije. (RRP regije Posavje, 2002)

Gospodarstvo JV Slovenije ima tipično industrijski značaj, saj je v industriji, ki ustvari skoraj 80 % vseh prihodkov, zaposlenih okoli 70 % vseh zaposlenih v gospodarskih družbah. V regiji je med pomembnejšimi področji še gradbeništvo. Med najpomembnejše značilnosti podjetniškega sektorja sodita izvozna usmerjenost in nadpovprečna zaposlenost v primarnem in sekundarnem sektorju (industrija, kmetijstvo), pod slovenskim povprečjem pa je zaposlenost v terciarnem in kvartarnem sektorju (poslovne storitve, izobraževanje, trgovina, turizem itn.). Glede teritorialne zastopanosti podjetniškega sektorja je vidno, da so gospodarske aktivnosti močno koncentrirane v gospodarskih družbah občine Novo mesto, ki ustvarijo preko tri četrtine vseh prihodkov regije in kjer so locirana tudi najuspešnejša podjetja.

Kljub temu, da je malo gospodarstvo rastoči in vedno pomembnejši sektor, velika podjetja v JV Sloveniji še vedno ustvarijo preko 80 % prihodkov. Zastopanost malega gospodarstva je tako po kriteriju prihodkov kot po številu zaposlenih pod republiškim povprečjem, kar pričajo tudi podatki, da je v regiji le 4,6 % vseh slovenskih podjetij, ki zaposlujejo 6,26 % zaposlenih.

Poleg Krke in Revoz-a so pomembnejše gospodarske družbe: podjetje za proizvodnjo in prodajo kompresorjev Danfoss Compressors (Črnomelj), tovarna montažnih objektov Trimco (Trebneje), tovarna umetnega stekla Akripol (Trebneje), tovarna posebnih vozil TPV (Novo mesto), tovarna prikolic Adria Mobil (Novo mesto), tovarna oblačil Labod (Novo mesto), tovarna konfekcije Novoteks (Novo mesto), lesno predelovalno podjetje Novoles (Straža pri Novem mestu), tovarna izolacijskih materialov Pflleiderer Novoterm (Novo mesto), tovarna lesnih izdelkov Podgorje (Šentjernej), tovarna kondenzatorjev Iskra (Semič), Beti (Metlika), Komet (Metlika), tovarna kopalniške opreme Kolpa (Metlika), lesna industrija Lik (Kočevje), Inles (Ribnica), Melamin (Kočevje) in ostala podjetja.

Število in poslovanje srednje velikih podjetij se v JV Sloveniji ne razlikuje bistveno od državnega povprečja. Število enot malega gospodarstva pa je v JV regiji manjše kot v večini ostalih slovenskih regij. Državno povprečje je 568 enot malega gospodarstva na 10.000 prebivalcev, JV Slovenija pa dosega le 485 enot na enako število prebivalcev. Enote malega gospodarstva so s svojim poslovanjem močno navezane na večja podjetja, saj so z njimi v raznih oblikah kooperantskih odnosov.

Rast števila malih podjetij in obrti je plod podjetniškega duha oziroma ustrezne klime, ki spodbuja njen razvoj. V regiji je opazno več podjetništva v občinah Kočevje, Ribnica in Trebnje. Slednja občina povprečno odstopa predvsem na področju obrtništva.

Zelo zanimiva je geografska lega občine Trebnje, ki od omenjenih občin najbolj gravitira k Ljubljani.

Sedanji rezultati poslovanja gospodarskih družb kažejo, da podjetja JV Slovenije dosegajo višjo stopnjo konkurenčnosti kot znaša povprečje za državo, saj poslujejo bolj ekonomično, produktivnejše in donosnejše. Vendar pa so po drugi strani njihove proizvodnje manj kapitalno intenzivne, s podpovprečno investicijsko intenzivnostjo in slabšo finančno strukturo, kar je slaba popotnica za zagotavljanje bodoče konkurenčnosti. Za krepitev konkurenčnosti gospodarstva JV Slovenije sta ključnega pomena kakovost delovne sile in tehnološki razvoj proizvodnje in proizvodov.

Poleg teritorialnih, demografskih in socialnih so znotraj regije zelo pomembne tudi ekonomske razlike. Mestna občina Novo mesto, ki je tudi največji center regije, izstopa z močno nadpovprečno stopnjo gospodarske razvitosti, številom delovnih mest ter s težnjami kopičenja ekonomske moči v osrednjem regionalnem središču. Poleg Novega mesta kot zaposlitvenega središča izstopajo še obmestna naselja z raznovrstno strukturo delovnih mest, ki si sledijo v nizih ob pglavitnih vpadnicah v dolini reke Krke, kjer se že sluti spontano oblikovanje razvojnih osi, povezanih z razmestitvijo delovnih mest pretežno v storitvenih dejavnostih. V njenem zaledju imajo tudi podeželska območja vsestransko ugoden gospodarski razvoj in relativno napredno tržno usmerjeno kmetijstvo. Za občino Metlika je značilno stabilno naraščanje prebivalstva in prevlada delovnih mest nad številom aktivnega prebivalstva v sekundarnem sektorju ter visok delež dnevnih migrantov v osrednje zaposlitveno središče, vendar podpovprečna izobrazbena struktura zaposlenih.

Ostale občine JV Slovenije so podpovprečno razvite s pretežno monostrukturno razvitim zaposlitvenim središčem in šibko ekonomsko uspešnostjo gospodarstva. Označuje jih še nizka urbanizacijska stopnja, podpovprečna stopnja motorizacije, opazen primanjkljaj delovnih mest, relativno visoka stopnja brezposelnosti in nizka izobrazbena raven prebivalstva. Občine Kočevje, Kostel, Osilnica, Loški potok, Črnomelj, Semič, Škocjan in Trebnje imajo poleg tega še visok delež območij z izrazitim izseljevanjem in odmiranjem prebivalstva. Tudi stopnja komunalne opremljenosti je na nizki ravni, stopnja obremenjenosti okolja pa zato visoka.

Znotraj regije JV Slovenija so očitne razlike. V ekonomskem razvoju predvsem prednjači mestna občina Novo mesto, z večjim razmikom ji sledita občini Metlika in Ribnica, ostale občine pa so bolj ali manj ekonomsko nerazvite. JV Slovenija je še vedno močno industrializirana, saj je delež primarnega sektorja sorazmerno majhen, terciarni pa v primerjavi s slovenskim povprečjem neustrezno razvit. (RRP za območje JV Slovenije, 2002)

Ključni problem vseh petih regij je izguba razvojne moči. V preteklem obdobju so bili veliki industrijski subjekti generator razvoja in delovnih mest. Z opuščanjem proizvodnih programov so se ukinjali tudi razvojni oddelki. Dodatno pa problem otežuje tudi dejstvo, da zaradi majhnih zaposlitvenih možnosti in splošne neprivlačnosti območij (nezadostna prometna infrastruktura) izgublajo mlad izobražen kader, ki se praviloma po končanem študiju ne vrača v domače okolje.

Razloge razlik v dosedanjem ekonomskem razvoju regij lahko iščemo v odsotnosti potrebne razvojne politike, preslabem upoštevanju »neekonomskih« faktorjev (socialni, izobrazbeni, podjetniški), preslabi koordinaciji med ukrepi regionalne in drugih politik (industrijska, zaposlitvena, kmetijska in druge), pa tudi dejstvu, da ekonomska, urbanistična in tudi regionalna politika premalo upoštevajo razlike med naravnimi pogoji posameznih okolij.

Slovenski orodjarski grozd - TCS:

Savinjska regija je nosilec razvoja slovenskega orodjarstva, zato je razumljivo, da je nastal v Celju Slovenski orodjarski grozd, v njem se podjetja povezujejo v virtualno organizacijo, ki bo imela večjo prodorno moč. Cilj grozdov je razviti mednarodnokonkurenčni podjetniški sektor. S sodelovanjem in koordinacijo na izbranih področjih bodo člani grozda pospeševali izvajanje razvojnih projektov, uvajali nove tehnologije in zmanjševali stroške poslovanja.

3.2.1. Brezposelnost

Vseh pet regij se sooča s problemom pomanjkanja delovnih mest in tudi strukturne brezposelnosti, ki izhaja iz:

- značilne strukture presežnih delavcev in brezposelnih oseb (starejši, nizka stopnja izobrazbe, ženske, invalidi), ki niso prilagojene novim potrebam na trgu delovne sile,
- pomanjkanja podjetniške klime v okoljih zaradi socialne varnosti, ki jo je zagotavljala zaposlitev večine prebivalcev v tradicionalnih industrijah,
- pomanjkanja razvojne infrastrukture za vzpodbujanje razvoja novih dejavnosti.

Za pospešen gospodarski razvoj je ključnega pomena močna lokalna iniciativa za razvoj ustrezne poslovne infrastrukture, podpornega okolja (razvoj podjetniške klime, finančni instrumenti ipd.) ter razvoj turizma in obstoj nekaterih uspešnih predelovalnih podjetij, kar bo privlačno za nove naložbe. Priložnost regij naj bi bila predvsem v nadaljnji krepitvi nosilnih podjetij, spodbujanju podjetništva, pospeševanju mrežnih povezav med velikimi, srednjimi in malimi podjetji in čezmejnem sodelovanju (Koroška, Posavje, JV Slovenija).

Nizka in s preteklo industrijsko strukturo determinirana izobrazbena struktura brezposelnih oseb kaže na strukturno neskladje na trgu delovne sile, saj delodajalci iščejo delavce z drugimi poklici in znanji, kot jih imajo brezposelne osebe.

Delovni potencial vseh petih regij poleg zaposlenih predstavljata tudi dve kategoriji: mladi, ki so še v izobraževalnem procesu ali iz njega prihajajo, in brezposelni, registrirani pri Zavodih za zaposlovanje. Delež mladih med brezposelnimi je relativno visok, poleg tega pa se regije soočajo z »begom možganov«, ko mladi izobraženci po dokončanju študija zapuščajo domače okolje, saj v regijah ni dovolj primernih zaposlitvenih in kariernih možnosti.

Izobraževalni sistem, njegova razvitost in prilagodljivost sta eden od ključnih dejavnikov potencialnega razvoja regij in njihove konkurenčnosti. Nova ekonomija na prelomu tisočletja je značilna po pomenu znanja in izobrazbe v gospodarstvu in družbi. Težišče gospodarskega razvoja prehaja na kvalificirano in visoko izobraženo delovno silo, izobrazbeni minimum postaja srednja izobrazba.

Kvaliteta, ne le obseg, človeškega potenciala je tista, ki daje razvojno moč in temu se v regijah namenja vsa pozornost, investicije v znanje in dvig sedaj prenizke izobrazbene ravni prebivalstva pa so prioriteta vseh petih regij na območju tretje razvojne osi.

Koroška spada med regije z nizko stopnjo registrirane brezposelnosti. V prvem polletju leta 2000 je stopnja registrirane brezposelnosti znašala 10,8 %, kar je 1,6 odstotne točke manj od povprečne registrirane stopnje brezposelnosti v Sloveniji. Nadpovprečno visok je delež mladih (skoraj 26 %) in delež žensk (več kot 52 %).

Brezposelnost je od leta 1991 naprej konstantno naraščala zaradi znanih razlogov (prestrukturiranje velikih sistemov, stečajni) in dosegla višek konec leta 1997. Od leta 1997 pa do leta 2000 pa že zaznamo zmanjševanje števila brezposelnih, ki se je še posebej znižalo v letu 2000. Razlogi za to so na eni strani v novih in bolj učinkovitih inštrumentih in aktivnostih Zavoda RS za zaposlovanje (predvsem javna dela), na drugi strani pa je k temu pripomoglo širjenje nekaterih panog in novo zaposlovanje ljudi (Prevent).

Med brezposelnimi osebami na Koroškem prevladujejo tisti s I. in II. stopnjo izobrazbe, visok pa je tudi delež oseb s III. in IV. stopnjo.

Leta 1999 je bila v Savinjski regiji stopnja registrirane brezposelnosti 14,5 % je bila višja od slovenskega povprečja (13 %). Najvišja registrirana brezposelnost je bila konec leta 1999 v Celjskem območju, sledijo Kozjansko in Obsotelje, Zgornja in Spodnja Savinjska dolina; najnižja brezposelnost je bila v Šaleški in Dravinjski dolini. Pomemben razlog za visoko brezposelnost je deindustrializacija v tradicionalnih industrijskih centrih.

Značilnost brezposelnosti v Savinjski regiji je njena neugodna sestava: 44 % brezposelnih ima namreč nizko izobrazbo (le I. ali II. stopnja), 42 % jih je starih več kot 40 let, 60 % dolgotrajno brezposelnih in išče zaposlitev več kot leto dni.

Posledica prestrukturiranja podjetij v 90. letih je tudi visoka brezposelnost v regiji, ki je nadpovprečna glede na Slovenijo. Medtem ko je brezposelnost v Sloveniji v zadnjih desetih letih upadla za 16 %, se v Savinjski regiji soočajo z drugačnimi gibanji, saj se je število brezposelnih od leta 1992 povečalo za 11,7 %.

V Zasavju je bila leta 1999 stopnja brezposelnosti 17,6 %, kar je najvišji delež med vsemi regijami tretje razvojne osi. V Posavju pa je leta 2000 znašala 14,4 %. V devetdesetih letih je regijo zaznamoval gospodarski pretres z razpadom velikih gospodarskih sistemov in z istočasno ustanovitvijo novih malih podjetij. Druga značilnost tega obdobja je velika migracija delavcev v druge regije ob hkratnem odlivu mladih šolanih ljudi iz regije.

V zadnjem desetletju je usodo slovenskega gospodarstva delilo tudi gospodarstvo JV Slovenije. Podatki kažejo, da se je spremenjenim gospodarskim pogojem hitro prilagodilo dolenjsko in belokranjsko gospodarstvo, nekoliko slabše pa kočevsko-ribniško, saj velik del obstoječe industrije sprememb ni preživel.

Za JV Slovenijo je značilna višja stopnja rasti delovno sposobnega prebivalstva, večja stopnja aktivnega prebivalstva in nižja stopnja registriranih brezposelnih (10,9 %). Znotraj regije so razlike občutne, saj se na Dolenjskem in Beli krajini stopnja brezposelnosti giblje med 8 in 9 %, na kočevsko-ribniškem podobmočju pa znaša krepko čez 13 % (v občini Kočevje doseže celo 18,4 % stopnjo). Razveseljivo je dejstvo, da podjetja, več kot je povprečje za državo, vlagajo v izobraževanje zaposlenih.

Žal pa ima regija podpovprečno število izobraževalnih institucij višjih izobrazbenih ravni, kar bi v veliki meri lahko pospeševalno vplivalo na izobraževanje bodoče in obstoječe delovne sile ter prebivalstva nasploh.

3.3. Turizem

Vizija slovenskega turizma je, da bi Slovenija postala turistično razvita dežela s standardi kakovosti EU turističnih storitev in raznovrstne ponudbe, konkurenčne v primerjavi z drugimi turističnimi destinacijami. (Enotni programski dokument, 2004)

Razvoj turizma in prostočasnih dejavnosti naj zagotavlja dolgoročno najbolj optimalno izrabo primerjalnih prednosti v posameznih območjih. Vanj naj se vključuje lokalno prebivalstvo in lokalne skupnosti, posebno na obmejnih območjih, na podeželju in v mestih. Prostorski razvoj turističnih dejavnosti ter potrebne infrastrukture se omogoča predvsem v okviru temeljnih turističnih območij. V le-teh se razvija kulturni, zdraviliški, podeželski, rekreativni, doživljajski, ekološki, igralniško zabaviščni in poslovni turizem ter druge oblike turizma skladno s prostorskimi značilnostmi in omejitvami. (Odllok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, 2004)

Projekt tretje razvojne osi načrtuje tudi traso turistične ceste, ki bi povezovala obstoječa turistična območja Koroške, Savinjske, Zasavske, Posavske regije in JV Slovenije. Gospodarska struktura v vseh petih regijah se spreminja od klasične predelovalne industrijske na storitveno s poudarjeno vlogo turizma.

Predviden potek turistične ceste (možen potek po dveh turističnih cestah); po zahodni: Pavličevo sedlo-Savinjska dolina-Prebold-Zasavje-Laško-Rimske Toplice-Sevnica-Šmarješke, Dolenjske toplice-Črnomelj (Bela krajina); po vzhodni: Dravograd-Slovenj Gradec-Velenje-Dobrna-Rogaška Slatina-Podčetrtek-Bizeljsko-Čateške toplice-Gorjanci.

Vse regije na območju razvojne osi od Avstrije pa do Hrvaške imajo že sedaj pomemben delež turizma v svoji gospodarski strukturi (Zasavska regija ima ta delež najmanjši), vendar bi z vzpostavitvijo hitro pretočnih transportnih koridorjev nastala resna grožnja po izgubljanju gostov. Zato je potrebna umestitev prometnice "via-turistika" (vzporedne in kapilarne prometne povezave) v koridor razvojne osi z namenom povezovati pomembne turistične centre in območja z naravno in kulturno dediščino. Vzporodne in kapilarne prometnice se navezujejo tudi na kolesarske poti, vinske ceste.

Koroška je širše poznana predvsem kot tradicionalno industrijska, agrarna in na določenih območjih ekološko obremenjena regija. Kljub temu pa turizem tu ne predstavlja neke povsem nove panoge, saj začetki organiziranega ukvarjanja s to dejavnostjo segajo že v 19. stoletje.

Turistična ponudba Mežiške, Mislinjske in Dravske doline je razdeljena na več zaokroženih območij.

- ❖ Ponudbo Mežiške doline sestavljajo tri geografsko in ponudbeno zaključena, vendar med seboj tesno povezana območja.

Območje okrog Pece ima specifično ponudbo, ki temelji predvsem na predstavitvi tradicije rudarjenja in z njo povezanih legend ter na široki paleti poletnih in zimskih dejavnosti v naravi. Posebnost območja je prvi gorski kolesarski park v Sloveniji.

Območje med Šentanelom in Strojno odlikuje tudi v širšem prostoru priznana ponudba turističnih kmetij. Tam izvajajo več projektov razvoja dodatnih aktivnosti na kmetijah, med katerimi je večina takšnih, ki bodo pomenile popestritev že obstoječe turistične ponudbe.

Tretje območje, širše območje severne strani Uršlje gore, pa nudi obilo možnosti za športno rekreacijske aktivnosti, koncentrirane predvsem okrog turistično rekreacijskega centra Ivarčko z jezerom in smučišči. Posebnost tega območja pa je kulturna dediščina, povezana z življenjem in delom pisatelja Prežihovega Voranca.

- ❖ Središče Mislinjske doline, Slovenj Gradec - mesto glasnik miru, ima kvalitetno razvit turistični produkt na področju kulture in predstavitve tradicionalnih obrti. Pohorje z gorsko turističnim centrom Kope predstavlja najpomembnejše športno-rekreacijsko območje Mislinjske doline z razvito zimsko in poletno ponudbo. V teku so aktivnosti za revitalizacijo in povezavo turistične ponudbe celotnega Pohorja.
- ❖ V prizadevanja za turistični razvoj Pohorja se aktivno vključujejo tudi občine iz Dravske doline. Tam nastaja, poleg nekaterih zanimivih projektov čezmejnega sodelovanja z Avstrijo ter razvoja kulturne in naravne dediščine, zanimiv in perspektiven projekt kreiranja turistične ponudbe ob reki Dravi. Zelo odmeven in hitro razvijajoč se postaja produkt Splavarjenje po Dravi.

Danes na celotnem območju Koroške prevladuje predvsem izletniški turizem. Med najbolj obiskane turistične zanimivosti in izletniške točke spadajo Šentanel, ponudba Koroškega muzeja Ravne s Prežihovim spominskim muzejem, Koroškega pokrajinskega muzeja in Galerije likovnih umetnosti v Slovenj Gradcu, domače in umetnostne obrti, kostnica v Libeličah, Rudarski muzej in Etnološka zbirka v Črni, cerkev sv. Ane s črno Marijo v Koprivni, Najevska lipa, Krajinski park Topla. Pravi turistični hit pa sta v zadnjih letih postala splavarjenje po Dravi in nekdanji rudnik svinca v Mežici, spremenjen v turistični muzej.

Obstoječa ter večji del načrtovane ponudbe na celotnem območju regije sta prilagojeni predvsem dnevnim turističnim obiskovalcem - izletnikom.

Nastanitvene zmogljivosti so slabše razvite. V primerjavi s turistično razvitimi območji jih je malo (le 1406 ležišč v 28 turističnih objektih) in so slabo izkoriščene.

Povprečna zasedenost koroških nastanitvenih zmogljivosti je bila v letu 2000 9,4 %. Realizirane prenočitve v regiji predstavljajo le 0,7 % celotnega števila realiziranih prenočitev v Sloveniji.

Čas bivanja turistov na območju Koroške je kratek in v povprečju znaša 2,7 dni.

Skupaj je na Koroškem v tej panogi zaposlenih 785 oseb, kar predstavlja 2,2 % vseh zaposlenih v regiji in je pod slovenskim povprečjem (2,7 %).

V regiji deluje 18 turističnih agencij, žal pa jih večina prodaja le ponudbo tujih in nekaterih drugih slovenskih turističnih destinacij.

Turistično informativna dejavnost je organizirana v dveh turistično informacijskih centrih v Črni in v Slovenj Gradcu. Lokalne turistične organizacije na Koroškem ni nobene. Na lokalnem nivoju se ponudniki turističnih storitev združujejo v štiri sekcije za gostinstvo in turizem, ki delujejo v okviru območnih obrtnih zbornic.

Na območju celotne Koroške regije je registriranih 17 turističnih društev. Njihova glavna dejavnost je skrb za urejenost krajev in organizacija prireditev. (RRP za Koroško regijo, 2001)

Naravne vrednote in kulturna dediščina (arhitekturna, naselbinska in umetnostna dediščina,...) so v nekaterih primerih izjemne predvsem pa zelo raznolike in dajejo identiteto posameznim območjem znotraj Savinjske regije.

Znotraj alpskega, predalpskega in subpanonskega sveta, ki sestavljajo Savinjsko regijo se kot sledovi človekovega gospodarjenja in ustvarjanja nahajajo mnogi in različni primerki vrhunske kulturne dediščine kot so stara mestna jedra (Celje, Konjice, Žalec, Laško,...), trgi (Vojnik, Rečica, Podsreda, Pilštanj, Vitanje, Vransko,...), stara vaška jedra, romarske cerkve in samostani (Radmirje, Sladka gora, Žička Kartuzija, Gornji Grad, Svete gore, Jurklošter, Sv. Rok, Olimje,...), gradovi, dvorci, grajske razvaline (Celje, Vrbovec, Velenjski grad, Knežji dvor, Podsreda, Konjiški grad, Rifnik, Laško, Planina, Podčetrtek, Strmol, Lemberg, Jelša,...), arheološki spomeniki (Šempeter, Celje, Rifnik, Vranja peč,...), zgodovinski, etnološki in tehniški spomeniki (Rogatec, Šentjur, Polže, Trebče, Dobrovlje, Bohor, Pohorje,...).

Turistična dejavnost na kmetijah, oživljanje gospodarskega in kulturnega izročila (sejmi, domača obrt, običaji) in drugi programi in prireditve (Mozirski gaj, »Pivo in cvetje«, festivali in poletne prireditve) postajajo pomembna sestavina regijskega turizma.

Najdragocenejšo naravno in kulturno dediščino predstavljajo v muzejih, zbirkah in galerijah (Pokrajinski muzej Celje, Muzej novejšje zgodovine Celje, Muzej Velenje,...) in na poseben način v zavarovanih območjih. Južni del Savinjske regije pokriva Kozjanski regijski park, načrtovana pa sta še Savinjsko-kamniški regijski park in regijski park Pohorje.

Na zavarovanih območjih, ki jih sestavljajo tudi krajinski parki (Boč-Donačka gora, Logarska dolina) se vse bolj uveljavlja celovita turistična ponudba. Zimski turizem, nastajajoči izobraževalno-kulturni in ekoturizem in številne poletne športnorekreacijske aktivnosti omogočajo aktivne počitnice in so ponudba sami zase in popestritev celovite ponudbe.

Kakovostno turistično ponudbo pogojuje razvita turistična infrastruktura. V Savinjski regiji je 11,4 % vseh nastanitvenih turističnih objektov v Sloveniji. V regiji je 30 % nastanitvenih objektov, 44 % sob in 44 % vseh ležišč na območju Kozjanskega in Obsotelja, kjer so zdraviliški centri v Podčetrtku in Rogaški Slatini. Poleg omenjenih občin po številu kapacitet izstopata tudi občini Zreče in Dobrna, ki sta prav tako znana zdraviliška kraja. V mestih Celje in Velenje imajo 5,4 % oziroma 2,6 % vseh sob v regiji. Stanje se bo v naslednjih letih postopno izboljšalo, saj se v Velenju že usmerjajo v razvoj kongresnega turizma.

Savinjsko regijo letno obišče 195.000 turistov, kar jo uvršča na tretje mesto za Gorenjsko in Obalno-kraško regijo. V celotni strukturi turistov je v Savinjski regiji dve tretjini domačih in tretjina tujih turistov. Od vseh tujih turistov v Sloveniji, jih je le 7,1 % obiskalo Savinjsko regijo, od domačih pa 15,2 %.

Najbolj obiskani so znani zdraviliško turistični centri, kar kaže, da je zdraviliški turizem postal priljubljen, zlasti če imajo zdravilišča razvite rekreacijsko zabavne vodne površine (vodne riviere), kot na primer Terme Olimia in Terme Zreče; zdravilišče Rogaška Slatina privablja goste predvsem s svojo tradicijo. Ostala zdravilišča, namenjena medicinskim in terapevtskim storitvam, so dobro obiskana.

Blizu 45 % turistov v regiji obišče Kozjansko, in sicer občini Podčetrtek (32 %) in Rogaška Slatina (12 %). Približno 25 % gostov preživlja počitnice na območju občine Zreče, 15,8 % v občinah Dobrna, Laško in Celje. Zgornjo Savinjsko dolino, turistični biser Savinjske regije, pa je obiskalo le 5,6 % turistov v regiji, kar je zaskrbljujoč podatek (slabe prometne povezave).

Povprečna slovenska izkoriščenost ležišč je 32,9 %, v Savinjski regiji pa 37,2 %. Turistični produkti pogosto ne predstavljajo zaokrožene ponudbe, niti ne nudijo popolnih informacij določenega turističnega območja, prihaja do podvajanja ali izločevanja informacij, kar povzroča zmedo na trgu in neprepoznavnost lokalnih turističnih proizvodov. (RRP Savinjske statistične regije, 2001)

Zasavje je širše poznano predvsem kot tradicionalno industrijska in na določenih območjih ekološko obremenjena regija, kar z vidika turizma ni prednost. V primerjavi z ostalimi panogami turizem v regiji ni prevladujoča dejavnost. Kljub temu turizem v Zasavju ne predstavlja neke povsem nove in nerazvite panoge. Dejstvo je, da so se v obdobju intenzivnega razvoja industrije v Zasavju vzporedno razvijale tudi nekatere turistične kapacitete, ki pa so bile predvsem v funkciji: nastanitvenih potreb poslovnih gostov zasavske industrije (hoteli v Trbovljah, Hrastniku in na Izlakah) in rekreativnih ter počitniških potreb za potrebe velikega števila zaposlenih v zasavskem gospodarstvu (sindikalni turizem); v te namene je bilo zgrajeno veliko infrastrukture, predvsem žičniških naprav.

Kvaliteta kapacitet je bila prilagojena takratnim lokalnim zahtevam in standardu. Z usihanjem zasavskega gospodarstva je zasedenost teh kapacitet bistveno upadla, kar je privedlo med drugim do stečajev hotelskih in gostinskih podjetij v vseh petih občinah (Motel Marno, Hotel Jelka, Hotel Rudar, ipd.), iz česar je razvidno, da je bila turistična ponudba Zasavja usmerjena predvsem na zadovoljevanje lokalnih potreb. Skupaj je v regiji 150 sob, 428 ležišč in 13 nastanitvenih objektov. Navedene kapacitete v Zasavski regiji predstavljajo le 0,5 % slovenskih kapacitet. Število turistov v letu 2000 je bilo 5445, kar je 0,3 % turistov v Sloveniji, po številu nočitev (11044 prenočitev) pa je delež 0,2 %. Če upoštevamo, da na območju vseh petih občin ni bilo investicij v povečanje nastanitvenih kapacitet že skoraj celo desetletje, ravno tako ni bilo pomembnejših investicij v obnovo obstoječega fonda, potem podatek o absolutnih številkah prenočitev in zasedenost niti ni presenetljiv, dejstvo pa je, da uvršča regijo na povsem nepomembno mesto v turističnem gospodarstvu.

Večino turističnih nočitev ustvarijo kapacitete v Zagorju, od katerih se dve podjetji (Medijske Toplice in Vidrga) tržita na širšem slovenskem in tujem trgu in ne temeljita na lokalnem povpraševanju.

Zaradi zmanjšanja povpraševanja in kapitala je kvaliteta obstoječih produktov precej padla, poleg tega pa se niso razvijali novi produkti, usklajeni z novimi smernicami.

Pozitivno odstopa v Zasavju od sivine povprečja vedno večje število, kvaliteta dogodkov in prireditev, povezanih z zgodovinskim in kulturnim izročilom zasavskega prostora (Valvasorjevi dnevi, festival Bogenšperk, slikarska kolonija Izlake, dnevi splavarjenja Radeče, itd.). (RRP za Zasavje, 2002)

Osrednje turistično območje Posavske regije obsega Čatež ob Savi s Termami Čatež in dolino reke Krke s Kostanjevico na Krki. Turistična ponudba na tem območju je vezana na termalno vodo, ki jo je v Posavju v izobilju, čeprav nekatere obstoječe vrtine in vrelci ostajajo neizkoriščeni (Dobe, Krakovski gozd, Podvrh...).

V regiji so sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine ob prisotnosti nekaterih avtohtonih vrst rastlin kot tudi značilnih biotopov (mokrišče in ornitološki park Jovsi, Krakovski pragozd, Gorjanci s svojim edinstvenim kraškim svetom, Bohor s slapovi, bogato floro in favno, edinim rastiščem jarice v Sloveniji, Lisca in Lovrenc z encijanom, repnice na Bizeljskem itd.). Poleg tega je na bližnjem Kozjanskem tudi Kozjanski park, ki se širi na območje izven Kozjanskega, kar bo gotovo nova kvaliteta (lahko tudi ovira) v razvoju območij.

Celotno območje regije izraža premajhno tendenco po skupnem in usklajenem izkoriščanju naravnih in kulturnih danosti, pri čemer je še posebej pomembna nadvse investicijsko in razvojno naravnana uspešna prisotnost enega od največjih slovenskih termalnih zdravilišč - Čateške toplice. (RRP regije Posavje, 2002)

JV Slovenija ima sorazmerno močno uveljavljen zdraviliški turizem, vse bolj pa se razvijata tudi obrečni (Kolpa, Krka) in zimski (Smučarsko rekreacijski center ROG Črmošnjice). Delno so razvite tudi druge oblike turizma, vendar so med seboj nepovezane in tako ne izkoriščajo komparativnih prednosti že uveljavljenih oblik turizma in zgrajene infrastrukture. Število turističnih kapacitet je pod državnim povprečjem. V strukturi turističnih kapacitet države je delež sob JV Slovenije le 4,1 %, ležišč pa 5,9 %, pri čemer je skoraj polovica kapacitet, zaradi razvitega zdraviliškega turizma, locirana v dveh občinah: Novo mesto in Dolenjske Toplice. Prav tako je slabost nepovezan marketing regije JV Slovenije kot turistične destinacije.

Naravne danosti JV Slovenije, ki omogočajo razvoj različnih oblik turizma, so tudi v slikovitosti pokrajine in ponudbi različnih ambientov od vinske trte, zidanic do cerkva. Območja z veliko naravne in kulturne dediščine, med katerimi so tudi zavarovana kot krajinski parki, naravni rezervati ter druge oblike varovanja, so poleg človeškega znanja in obvladovanja tradicionalnih spretnosti ena največjih potencialov za razvoj trajnostnega turizma. Na precejšnjem delu ozemlja tečejo priprave za razglasitev regijskega parka Kočevsko-Kolpa.

Številne pa so tudi ustvarjene danosti. Poleg številnih gradov in druge grajene dediščine, se območje ponaša tudi z znanimi Slovenci (Trubar, Jurčič, Stritar, Levstik, Župančič ter drugimi), ki dajejo dodatno vsebinsko in kulturno težo regije v Sloveniji in v tujini. (RRP za območje JV Slovenije, 2002)

Ključne elemente ponudbe in hkrati tudi razvojne priložnosti Koroške regije na področju turizma predstavljajo izletniški turizem s poudarkom na predstavitvi kulturno-zgodovinske dediščine in naravnih zanimivosti, ponudba športno-rekreativnih aktivnosti v naravi ter turizem na podeželju oziroma ponudba turističnih kmetij.

Zdravilišča so glavni nosilci turizma v Savinjski regiji, vendar bi se morala bolj povezati in združiti zdraviliško turistično ponudbo ter jo dopolniti z obiskom lokalnih znamenitosti.

V Zasavju turizem ni prevladujoča dejavnost, vendar se v regiji pojavlja vedno večje število in kvaliteta dogodkov in prireditev, povezanih z zgodovinskim in kulturnim izročilom tega prostora. Turistična ponudba Posavske regije je vezana na termalno vodo in sorazmerno ohranjena območja naravne in kulturne krajine. JV Slovenija ima sorazmerno močno uveljavljen zdraviliški turizem, vse bolj pa se razvijata tudi obrečni in zimski turizem.

Za uspešen razvoj turizma v vseh petih regijah bo treba učinkoviteje organizirati regijski turizem, predvsem sodelovanje javnega sektorja in gospodarstva na lokalni in regijski (medregijski) ravni, izboljšati kakovost turistične ponudbe in profesionalnost promocijskih aktivnosti doma in v tujini ter zagotoviti ustrezne finančne vire za razvoj in promocijo turističnih dejavnosti. Lokalne in regijske institucije bodo oblikovale celovito turistično ponudbo in izboljšale turistično informacijske storitve. Pomembno je sodelovanje v okviru regije in med regijami.

3.4. Infrastruktura

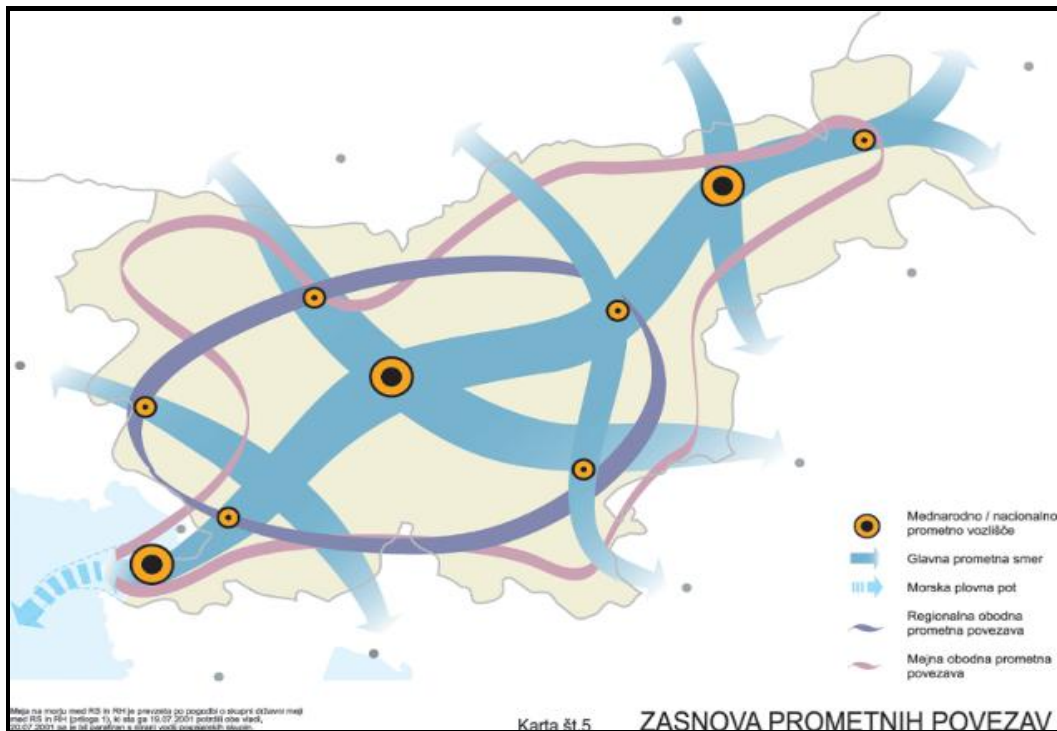
Eden od pglavitnih razlogov za praznenje perifernih regij (vseh pet regij razvojne osi) je tako po oceni iz Državnega razvojnega programa Slovenije, kot tudi iz vseh regijskih razvojnih programov obravnavanih regij, v slabi prometni povezavi le-teh z osrednjo regijo in z drugimi (sosednjimi) regijami v Sloveniji, Avstriji in na Hrvaškem. Gre za slabo inter-regijsko in tudi intra-regijsko povezavo.

Policentrični razvoj in krepitev lokalnih urbanih centrov ter ohranjanje poselitve in kakovosti življenja je eden od osrednjih ciljev tako prostorske, gospodarske in socialne politike in strategije Slovenije.

Eden od pglavitnih razvojnih vzvodov za uresničevanje skladnejšega razvoja regij je tudi in predvsem prometna povezava le-teh med seboj. Prometna strategija Evropske unije in Slovenije, ki krepi pomen V. in X. prometnega koridorja v veliki meri ne rešuje problematike prej opisanih regij, kajti njihove povezave s severom (z Avstrijo) in jugom (s Hrvaško) še vedno ostajajo slabe. Zaradi tega in vse bolj realne grožnje, da se bo demografska, socialna in gospodarska slika regij še poslabšala je prišlo do realizacije projekta »tretja razvojna os«.

Zato sem se v tem poglavju osredotočila le na prometno infrastrukturo, ker je izgradnja intermodalne prometne osi cilj projekta. Vzpostavljena prometnica oziroma manjkajoči člen bo omogočil koherentni razvoj regij in tudi razvoj znotraj samih regij.

Karta št. 5: Zasnova prometnih povezav v Sloveniji.



Vir: Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, 2004.

Tretja razvojna os je v Strategiji prostorskega razvoja Slovenije (SPRS) opredeljena kot ena izmed glavnih prometnih smeri v državi.

Infrastrukturni sistemi omogočajo povezanost in oskrbo urbanih in podeželskih območij ter omogočajo povezanost infrastrukturnih omrežij z evropskimi infrastrukturnimi sistemi. Infrastrukturne sisteme se načrtuje tako, da prispevajo k razvoju policentričnega omrežja mest in drugih naselij, h kvalitetnemu razvoju in privlačnosti mest ter drugih naselij, k skladnemu razvoju območij s skupnimi prostorsko razvojnimi značilnostmi ter k medsebojnemu dopolnjevanju funkcij podeželskih in urbanih območij.

Z usklajenim razvojem prometne, energetske, telekomunikacijske in komunalne infrastrukture se zagotavlja gospodarske možnosti in privlačno bivalno okolje. Razvoj gospodarske javne infrastrukture se praviloma usmerja v skupne koridorje, ob upoštevanju omejitev, ki izhajajo iz zahtev za ohranjanje biotske raznovrstnosti, naravnih vrednot, iz zahtev za varstvo naravnih virov ter varstvo kulturne dediščine. (Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, 2004)

3.4.1. Prometna infrastruktura

Evropska unija je izdelala presojo potreb po infrastrukturi v državah kandidatkah za pristop k EU (Transport Infrastructure Needs Assessment - TINA; končno poročilo je bilo izdano novembra 1999), iz katere izhaja, da so proge na koridorju V. in X. v Republiki Sloveniji tudi proge bodočega omrežja TEN (Trans-European Transport Network).

Republika Slovenija je s svojim zemljevidom vključila v omrežje evropskih železniških prog TEN proge obeh koridorjev, ki potekata preko RS, in sicer V. koridor: Sežana/Koper-Ljubljana-Zidani Most-Pragersko-Murska Sobota-Hodoš in X. koridor: Jesenice-Ljubljana-Zidani Most-Dobova (in veja Šentilj-Maribor-Zidani Most). V TEN omrežje prog za visoke hitrosti pa ni vključena proga, ki naj bi potekala preko RS v smeri Trst – državna meja Italija/Slovenija – Ljubljana – državna meja Slovenija/Hrvaška – Zagreb. TEN namreč zajema obstoječe proge in projekte, ki naj bi se izvedli do leta 2020, proga (Trst-Ljubljana-Zagreb) pa naj bi bila grajena šele po letu 2020. Predlog za vključitev te proge v TEN bo obravnavan po letu 2020, ob postopku revizije TEN-a.

Državne ceste (avtoceste, hitre ceste, glavne ceste, regionalne ceste) so kategorizirane javne ceste v lasti Republike Slovenije. Namenjene so prometnemu povezovanju regij ter pomembnejših naselij v državi in z enakimi v sosednjih državah, prometnem povezovanju pokrajin znotraj države ter povezovanju pomembnejših naselij znotraj pokrajine.

DARS upravlja in organizira vzdrževanje skupaj 456,9 km državnih cest; 403,2 km med njimi so štiripasovne avtoceste (vključno s 3,45 km enocestnim predorom Karavanke); 53,7 km pa so štiripasovne hitre ceste. Temu je potrebno prišteti še več kot 130 km dvopasovnih priključkov nanje. Ostale državne ceste v pristojnosti Direkcije Republike Slovenije za ceste: hitre ceste v skupni dolžini 86 km in 8 km priključkov nanje; glavne ceste v skupni dolžini 997 km in 10 km priključkov nanje; regionalne ceste v skupni dolžini 4.791 km in 6 km priključkov nanje.

Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji (NPIA) je z namenom zagotoviti ustrezne notranje povezave države, izboljšati prometno varnost, zagotoviti povezave s širšim evropskim prostorom in spodbuditi gospodarski razvoj (strateški cilji) ter zagotoviti in povečati neposredne ekonomske učinke, zmanjšati negativne prometne vplive na okolje, omogočiti širše gospodarske, socialne in turistične koristi in ohranjati že zgrajeno avtocestno omrežje (strukturni cilji), sprejel Državni zbor Republike Slovenije leta 1995 (Uradni list RS, 13/96). Program predvideva izgradnjo manjkajočih avtocest in cest ustreznega standarda v dveh smereh:

- v smeri jugozahod - severovzhod od Kopra do Šentilja na slovensko - avstrijski meji z odcepi do slovensko - italijanske meje pri Fernetičih in Vrtojbi ter slovensko - madžarske meje pri Pincah ter od Maribora proti Gruškovju na slovensko - hrvaški meji;

- v smeri severozahod - jugovzhod od predora Karavanke na slovensko - avstrijski meji do Obrežja na slovensko - hrvaški meji.

Slovenska avtocestna smer vzhod-zahod sovpada s potekom V. koridorja transevropskega prometnega omrežja (Trst-Koper-Postojna-Ljubljana-Budimpešta), avtocestna smer sever - jug pa s potekom X. koridorja transevropskega prometnega omrežja. Izgradnja slovenskega dela V. in X. koridorja transevropskega prometnega omrežja predstavlja uresničitev osrednjega strateškega cilja Republike Slovenije, in sicer v smislu zagotavljanja integriranega prometnega sistema, v katerem bodo med seboj povezana regionalna središča opravljala vlogo prometnih vozlišč, kar bo omogočilo tudi nadaljnji razvoj učinkovite gospodarske infrastrukture, obenem pa bodo ta središča tudi umeščena v transevropsko prometno omrežje. Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji do leta 2013 tako vključuje izgradnjo: 538,6 km avtocest in hitrih cest; 34 km navezovalnih cest na avtocestno omrežje; izgradnjo avtocest v območju mednarodnih mejnih prehodov, priključkov na obstoječe in bodoče avtocestno omrežje ter dograjevanje obstoječega cestninskega sistema in uvedbo elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku. (Rezolucija o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji, 2006)

Preglednica št. 9: Kategorija in dolžina cest v Sloveniji.

Kategorija ceste	Dolžina (km)
Avtoceste	417
Hitre ceste	60
Hitre ceste-dvopasovne	82
Glavne ceste	972
Regionalne ceste	4.810
Lokalne ceste	13.814
Javne poti	18.245

Vir: Kategorije in dolžine cest, Direkcija RS za ceste, 2006.

Slovenija ima zaradi razgibane morfologije in goste poselitve dokaj razvejano cestno omrežje, ki ga sestavlja 1.531 km magistralnih cest, od tega 417 km avtocest s priključnimi cestami; nadalje 4.810 km regionalnih cest, 13.814 km lokalnih cest in 18.245 javnih poti.

Nosilec te goste mreže različnih cest je avtocestni sistem, ki je bil zasnovan kot slovenski avtocestni križ (avtocestni sistem s štirimi kraki: Gorenjsko, Štajersko, Dolenjsko in Primorsko ter z avtocestnimi povezavami v smereh glavnih mednarodnih cestno-prometnih tokov). Osnova slovenskega avtocestnega križa sta avtocesti Slovenika: Šentilj-Ljubljana-Koper in avtocesta Ilirika: Karavanke-Ljubljana-Bregana. Skupna dolžina teh dveh avtocest je 425 km. (Skulj, 1992)

Preglednica št. 10: Transport in komunikacije.

statistična regija	število železniških postaj ¹	blagovni promet na žel.postajah ² (1000 t)	število osebnih avtomobilov	število tovornih avtomobilov
Koroška	12	151	30.521	1.628
Savinjska	32	1150	108.435	7.581
Zasavska	3	242	17.918	739
Posavska	13	642	30.073	1.857
JV Slovenija	27	382	58.875	4.334
Slovenija	222	17729	889.580	60.075

1) Upoštevane so tudi industrijske postaje

2) Šteto je naloženo in razloženo blago

Vir: Statistični urad Republike Slovenije, 2006.

Po številu osebnih in tovornih avtomobilov je na prvem mestu Savinjska regija, sledijo pa ji JV Slovenija, Koroška, Posavje in Zasavje (sorazmerno s številom prebivalcev po regijah). Po količini blagovnega prometa na železniških postajah je slika podobna; največ naloženega in razloženega blaga je v Savinjski in Posavski regiji, najmanj pa na Koroškem.

Velik del Koroške regije se ob upoštevanju obstoječe cestne in železniške infrastrukture nahaja izven časovnega okvira primerne dostopnosti prebivalcev do centrov in storitev višjega ranga, zaradi česar govorimo o prometni izoliranosti regije. Vzpostavitev nove železniške povezave II. reda, ki bi povezala koroška urbana središča na avstrijski in slovenski strani, bi ob izgradnji načrtovane hitre železniške proge na relaciji Dunaj-Gradec-Celovec- Beljak-Videm omogočila dostop do pomembnih evropskih središč. V primerjavi z drugimi statističnimi regijami v Sloveniji je prometno omrežje na Koroškem z vidika kvalitete in kategorij povezav slabo razvito. Izjemo predstavlja omrežje sekundarnih cestnih povezav, ki je zelo razvejano. To omrežje je pomembno z vidika ohranjanja tradicionalnega vzorca poselitve, vendar pa je njegovo vzdrževanje drago.

Z vidika prometne infrastrukture je Koroška regija prometno najbolj izolirana regija Slovenije. Slovenj Gradec je edino mezoregionalno središče, ki ni priključeno na avtocesto. Med regijami obstajajo velike razlike v opremljenosti s cestno infrastrukturo, čeprav ima regija gosto cestno omrežje, je le-to v slabem stanju (propadanje lokalnega cestnega omrežja).

Na področju železniške infrastrukture ima Koroška regija samo povezavo Maribor-Holmec. Po oceni razvitosti prometne infrastrukture je regija na osmem mestu, zanjo se uvrščajo še Notranjsko-kraška, Zasavska, JV Slovenija in Pomurska regija. (RRP za Koroško regijo, 2001)

Savinjska regija ima pomembno transportno vlogo, povezuje severovzhodni del Slovenije z osrednjo Slovenijo. Regija je dosegljiva preko cestnih povezav in po železnici, vendar zaradi naraščanja prometa obstoječa prometna infrastruktura ne zadošča.

Glavne cestne in železniške povezave, ki potekajo skozi regijo v smeri vzhod-zahod so del petega evropskega prometnega koridorja, ki je ena od prioriteten smeri za centralno in vzhodno Evropo do leta 2010.

Na oblikovanje obstoječih prometnih povezav so vplivale naravno geografske razmere in potrebe po transportu ljudi in blaga. Relief je za prometnice neugoden v Zgornji Savinjski dolini; prometne povezave so predvsem v jugovzhodni smeri; slabe so povezave na sever, z Avstrijo in na jug s Posavsko regijo in s Hrvaško. Tudi za Šaleško dolino so ozko grlo povezave s severom (s Koroško in Avstrijo). Za Spodnjesavinjsko dolino je zaradi hribovitega terena najtežja povezava proti jugu (z Zasavjem). Regija ima razvejano cestno omrežje, a malo kvalitetnih cest. V regiji je 5.110 km cest, od katerih je le 10,7 % prvega in drugega reda, 64,8 % je lokalnih in 24,5 % drugih vrst cest. Savinjska regija je z avtocesto dobro povezana s severovzhodnimi regijami, prav tako je dokončana avtocestna povezava proti zahodu (z Osrednjeslovensko regijo).

Problem v regiji so številni nezavarovani železniški prehodi, kjer se pogosto zgodijo hude prometne nesreče. Križišča cest in železnic zelo ovirajo gost potniški in tovorni promet na regionalni cesti iz Celja proti Rogaški Slatini (odsek Grobelno-Šentvid pri Grobelnem) in na cesti proti Zidanemu Mostu. S tovornjaki prekomerno obremenjena je tudi povezava od Arje vasi preko Velenja proti Koroški in Avstriji. Neustrezno urejena cestna povezava Logarske doline s Savinjsko dolino, Koroško regijo ovira turistični razvoj v Zgornji Savinjski dolini in tudi transport lesa.

Železniške povezave regije so relativno dobre in se izboljšujejo. Skozi Savinjsko regijo potekajo železniška proga 1. reda in več regionalnih železniških prog. Celotna dolžina vseh železniških prog v regiji je nekaj več kot 100 km, od tega jih zavzema skoraj polovico železniška proga 1. reda, ki poteka od Zidanega Mosta preko Celja in Grobelnega proti Pragerskem - spada v 5. koridor (je magistralna proga). Regionalne železniške proge vodijo od Celja do Velenja in od Grobelnega proti Stranjemu ter naprej na Hrvaško in od Grobelnega preko Imena do Savskega Marofa na Hrvaškem (tako imenovane stranske proge). Regionalne železniške proge so enotirne, medtem ko so železniške proge prvega reda dvotirne.

Celje je zelo pomembno železniško tovorno in potniško križišče. Na celjski železniški postaji letno odpravijo več kot 770 tisoč potnikov, kar jo uvršča na drugo mesto med vsemi slovenskimi železniškimi postajami, takoj za železniško postajo (v nadaljevanju ŽP) Ljubljana. Po količini naloženih in razloženih ton blaga pa se z okoli 550 tisoč tonami uvršča na 4. mesto (za ŽP Koper, Zalog, Ljubljana).

Tudi mestno jedro Celja je prometno zelo dobro dostopno. Na vzhodnem in zahodnem delu mesta sta dve parkirni hiši, na voljo pa je tudi zadostno število javnih parkirišč, ki v popoldanskih urah omogočajo prosto parkiranje. V neposredni bližini mestnega jedra sta tudi avtobusna in železniška postaja, ki omogočata enostaven dostop do mesta in potniški terminal Celje. (Goropevšek, 2004)

V regiji so tri manjša letališča za športna letala. Najbližje mednarodno letališče je v Mariboru in je oddaljeno približno 50 km. Letališka infrastruktura regije ne omogoča intenzivnejšega opravljanja transporta oseb in blaga iz regije in v regijo, omogoča pa zaradi atraktivnih lokacij razvoj infrastrukture v turistične namene. Skrit potencial regije je prav gotovo helikopterski prevoz, ki se uveljavlja v turizmu (npr. Rogla) pa tudi v povezavi z zdravstvom in reševanjem ljudi (npr. alpinisti in gorniki). (RRP Savinjske statistične regije, 2001)

Po oceni razvojnih možnosti statističnih regij Slovenije se Zasavje glede na sedanjo raven prometne dostopnosti uvršča med regije pod slovenskim povprečjem. Zasavje je prometno prehodna regija, vendar brez avtocestnega omrežja in zelo veliko koncentracijo prebivalstva v enem območju.

Osnovne poteze cestnega omrežja regije v veliki meri določata relief in policentrična dolinsko-kotlinska zgostitev prebivalcev in dejavnosti. Zato glavno prometno os predstavlja glavna cesta ob Savi, ki povezuje omenjena občinska središča z Ljubljano. Tako je kakovostna prometna povezanost zasavskih občin in regije kot celote močno navezana na eno samo prometnico, ki zaradi geomorfološke razčlenjenosti, plazovitosti in intenzivne prometne obremenitve pomeni razvojno oviro.

Nekatere druge pomembne prometne poti gredo v neposredni sosesčini obravnavanih občin: na severu najbolj prometna med njimi je cesta Ljubljana-Celje-Maribor, na vzhodu pa pomembna povezava ob Savinji med Celjem in Zidanim Mostom, ki se navezuje na glavno cesto ob Savi. Omenjene ceste so tudi najbolj obremenjene, podobno pa so obremenjeni še nekateri krajši odseki, ki predstavljajo povezavo pomembnejših naselij (občinskih središč) z glavnimi prometnicami.

Notranja prometna povezanost regije ni zadovoljiva, kar delno velja tudi za kakovost cestnih povezav med samimi občinskimi središči. Cestno omrežje večjega dela regije je slabše kakovosti, prevladujoče namenjeno regionalni (notranji) prometni mobilnosti, ki je zaradi dnevne migracije v okviru regije in v smeri Ljubljane (zaposlitev, šolanje) zelo izrazita.

Posledica povečane motorizacije in prevoženih kilometrov na leto je izrazito naraščanje cestnega prometa v zadnjih letih. Cestni promet postaja v Zasavju eden od ključnih pritiskov na okolje in prostor, zanj so značilni prometni zastoji, nizka povprečna hitrost prevoza. Ključni problemi nujnega posodabljanja cestnega omrežja Zasavja so pogosti plazovi, usadi, premagovanje velike reliefne energije, pomanjkanje prostora za širjenje cest in finančno zahtevno, a razvojno neobhodno potrebno posodabljanje cestnega omrežja.

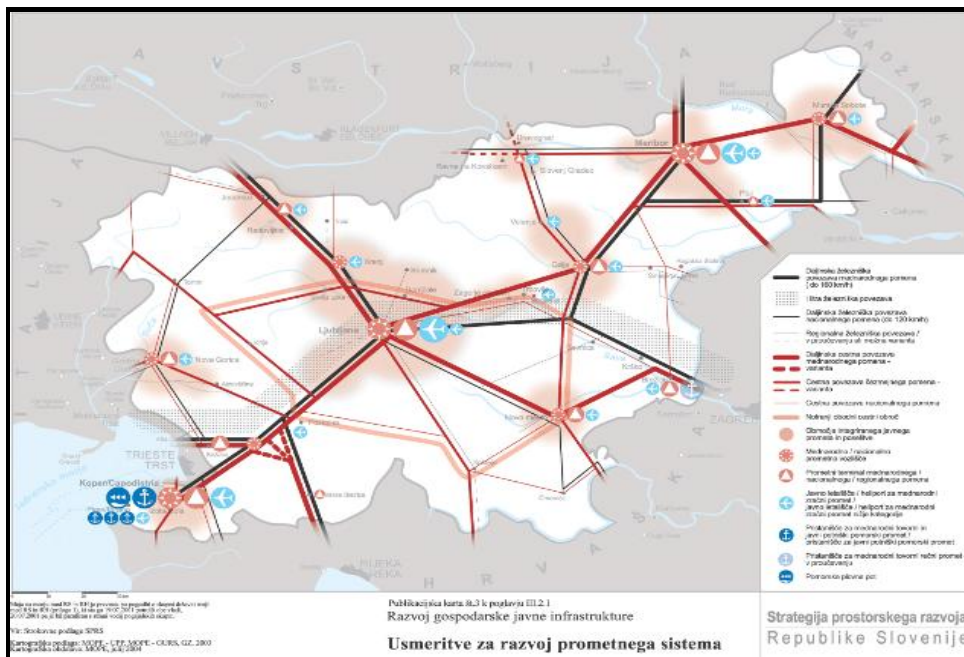
Železniško omrežje je prisotno v vseh zasavskih občinah. Zasavje leži na prometnem križu slovenskih železnic: Jesenice-Dobova, Koper-Šentilj. Glavna železniška proga Ljubljana-Litija-Zidani Most-Dobova oziroma savska os predstavlja ključno železniško povezavo regije. S spremenjenim geostrateškim in prometnim položajem Slovenije po letu 1991 se je okrepila železniška lega regije zaradi povečanega pomena železniškega odseka Zidani Most-Pragersko-Dunaj oziroma Budimpešta. Za Zasavje je lega ob železnici pomembna za gospodarstvo in javni potniški promet, hkrati pa zmanjšuje pritiske na cestno omrežje in okolje. Čeprav je v zadnjem desetletju pomen železniškega potniškega prometa upadel, predstavlja še vedno pomemben delež dnevne migracije, zlasti v smeri Ljubljane. Verjetno se bo njegova vloga v prihodnjih letih povečala (naraščanje cen goriva), potrebna pa je posodobitev železniškega omrežja in povečana udobnost ter hitrost potovanja. Za razliko od cestnega omrežja (lega na robu avtocestnega omrežja) naj bi se v prihodnje železniško prometna vloga Zasavja povečala. (RRP za Zasavje, 2002)

Državno in regionalno omrežje cestne in železniške infrastrukture v Posavju je relativno dobro razvito in bi lahko omogočalo kakovostno dostopnost znotraj regije in navzven, predvsem v smeri proti Ljubljani, Zagrebu, Celju, če bi bila prometna infrastruktura modernizirana oziroma bi bila izgrajena avtocesta. Tudi neizkoriščenost letališča Cerklje ob Krki v civilno-gospodarske namene predstavlja škodo za celotno gospodarstvo regije in tudi širše. Še vedno pa so premalo izkoriščene možnosti, ki ga daje železniško omrežje, ki se v zadnjem času posodablja z modernimi potniškimi vlaki.

Še slabša je prometna infrastruktura v odročnejših krajih regije in v hribovitih predelih, kar je eden od razlogov za odseljevanje ljudi iz teh območij. Regionalna kolesarska povezava v regiji nastaja s posameznimi občinskimi kolesarskimi potmi, ki se med sabo na določenih mestih dotikajo oziroma prehajajo druga v drugo. (RRP regije Posavje, 2002)

Prometna (pa tudi komunalna, energetska ter informacijska) infrastruktura v JV Sloveniji ne sledi potrebam gospodarskega razvoja. Vse bolj pereči so problemi zaradi neustreznih elementov in gradbeno slabega tehničnega stanja cestnih povezav z drugimi regijami (Ljubljana, Štajerska, Notranjska), pa tudi zastarelega in pomanjkljivega železniškega omrežja, ki na kočevsko-ribniškem ne pokriva potreb potniškega prometa. Prometna infrastruktura ne omogoča zadovoljivega povezovanja znotraj regije med Kočevsko-ribniškim delom regije, Belo krajino in preostalo Dolenjsko, pa tudi radialne povezave nimajo ustreznih elementov (Ljubljana-Kočevje-Brod na Kolpi-Reka in Novo mesto-Metlika-Karlovac-Zahodna Bosna-Dalmacija ter Obkolpska cesta, katere pomen je še toliko večji zaradi obmejne lege in zaradi turističnih potencialov območja. (RRP za območje JV Slovenije)

Karta št. 6: Razvoj prometne infrastrukture v Sloveniji.



Vir: Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, 2004.

4. VIZIJE REGIJ NA OBMOČJU TRETJE RAZVOJNE OSI

Na kratko bom predstavila razvojne vizije petih statističnih regij Slovenije in s tem nujnost čimprejšnje realizacije projekta »tretja razvojna os«, ki je razvojna priložnost držav (Avstrija, Slovenija, Hrvaška) in regij, po katerih poteka.

Po dograditvi prometnic bo operativno delovanje razvojnega koridorja in z njim povezanih infrastruktur in dejavnosti postopoma omogočalo odpiranje številnih novih kakovostnejših delovnih mest. O njihovem številu lahko sklepamo posredno, glede na pričakovano povečanje prometnih tokov. Povečani prometni tokovi bodo vplivali na večje sodelovanje med podjetji, gospodarskimi conami; omogočali delitev dela med njimi in specializacijo.

Ob tretji razvojni osi se bodo razvijale tudi proizvodne dejavnosti, predvsem tiste, ki bodo izvozno usmerjene. Nameščene bodo v urejenih in opremljenih proizvodnih conah vzdolž razvojne osi/koridorja.

Na pomembnih prometnih vozliščih bodo intermodalni transportni centri, ki bodo omogočali izmenjavo tovorov med različnimi transportnimi načini in s tem preprečevali pretirano prevlado cestnega prometa.

Območja, po katerih poteka tretja razvojna os imajo možnost, da jo kot posebno kakovost vključujejo v svojo proizvodno ponudbo in v svoj sistem trženja.

Za uresničevanje vizij morajo regije izoblikovati lastne razvojne strategije in politike za povečanje privlačnosti regij z vlaganji v ključne dejavnike razvoja (znanje in človeški viri, podjetništvo in inovativnost, tehnologijo in informacije, organizacijo in upravljanje z viri, urejanje prostora, varstvo okolja).

- ❖ Koroška regija (doline s tradicijo in regija s prihodnostjo) je odprta in prepoznavna pokrajina s spremenjenim geostrateškim položajem. Nič več ni obmejna slovenska regija ampak pokrajina, ki globalno (navzven) uspešno izkorišča lego med dvema državama in uveljavlja status »zibelke slovenstva«. Lokalno (navznoter, med prebivalstvom) pa velja za območje s kvalitetnim življenjskim in poslovnim okoljem, ki ga izgrajuje na lastnih razvojnih potencialih, kot so že uveljavljene blagovne znamke, tehnološko znanje, biotska pestrost in ljubiteljska kultura. Zato je tudi gospodarsko uspešna regija, privlačna za naložbe, kapital ter predvsem domače in okoliške strokovne kadre.
- ❖ Temeljni razvojni cilj Savinjske regije je oblikovanje ekonomsko uspešne ter ljudem in okolju prijazne Savinjske regije v bodoči Evropi regij. Učinkovito gospodarstvo in blaginja ljudi v regiji bosta temeljila na visoko produktivnem, konkurenčnem, modernem, razvojno naravnem, odprtem in prilagodljivem podjetju in podjetništvu. Regija bo z ustvarjenim BDP na prebivalca sodila v zgornjo tretjino najbolj razvitih regij v EU v naslednjih 7 do 10 letih.
- ❖ Zasavje bo odprta, prijazna in v širšem okolju razpoznavna regija, ki bo nudila visoko kvaliteto življenja za vse prebivalce in se bo s sodobno in okolju prijazno infrastrukturo vključevala v slovenski, evropski in svetovni prostor.

Razvoj regije bo temeljil na bogati tradiciji, izkoriščanju lastnih potencialov in odprtosti do novih naložb, ki bodo prispevale k razvoju nove podobe regije. Gospodarski razvoj regije bo temeljil na podpori, razvoju obstoječih zdravih podjetniških jeder in vzpostavitvi razvojne infrastrukture za podporo razvoju novih dejavnosti, na pospeševanju podjetništva, tehnoloških in inovacijskih jedrih in izobraževalnih ter razvojnih organizacijah. Regija bo sledila cilju izboljšanja stanja okolja in smotrne rabe prostora ter uravnoveženega gospodarskega napredka v okviru nosilnih zmogljivosti okolja in prostora Zasavja. Prijazno okolje in pestra turistična ponudba bosta privabljala ekološko in estetsko ozaveščene obiskovalce. Trdno zakoreninjeno rudarsko tradicijo in negativni sloves »črne regije« ter »regije v zatonu« bo zamenjala vrhunska tehnologija v podjetjih, znanje, ekološka neoporečnost in visoka konkurenčnost.

- ❖ Vizija regije Posavje je postati prepoznavna in inovativna regija, ki bo pospeševala razvoj s sinergijo vseh virov, še posebej človeških. Uresničitev tega cilja bo dosežena s programi vseživljenjskega učenja, dvigom nivoja izobrazbene strukture in vzpostavitvijo izobraževalnih institucij, prilagojenih novim potrebam trga. Za Posavje je s prostorskega vidika značilno pestro naravno okolje, ki predstavlja velik potencial za razvoj gospodarskih dejavnosti, še posebej v turizmu in kmetijstvu, ki pa so istočasno tudi potencialni vir onesnaženja okolja, zato je potrebno načrtovati sonaraven gospodarski razvoj.
- ❖ Razvojna vizija JV Slovenije je izkoriščanje ugodne geografske lege, pospeševanje zlasti malega gospodarstva, s posebnim poudarkom na razvoju novih izdelkov ter storitev, tako na področjih gospodarstva, okolja ter družbenih dejavnosti. Potencialno sodelovanje med malimi ter velikimi podjetji, ki razpolagajo z znanjem ter investicijskimi možnostmi za nadaljnji razvoj. Poseben poudarek je na bodoči možni vlogi nemasovnega oziroma t.i. mehkega (»soft«) turizma preko izoblikovane blagovne znamke celotnega območja.

Kot je razvidno iz vizij razvoja vseh petih statističnih regij, na območju tretje razvojne osi, vse težijo k večji prepoznavnosti ne le v Sloveniji, ampak tudi v evropskem prostoru, izboljšanju gospodarskega, socialnega in okoljskega stanja. Le-to pa je možno z dobro oziroma kakovostno infrastrukturno, prednostno prometno, opremljenostjo vseh regij.

5. SWOT ANALIZA

Swot analizo sem naredila na osnovi analitičnih opredelitev stanja v petih regijah (Koroška, Savinjska, Zasavje, Posavje, JV Slovenija) tretje razvojne osi.

Postavke SWOT analize sem prikazala v štirih sklopih: a) prednosti, b) slabosti, c) priložnosti in d) nevarnosti/ovire za 4 segmente: turizem, gospodarstvo, poselitev in prometna infrastruktura.

TURIZEM

• **Prednosti**

- ugoden geografski položaj (obmejni, bližina Ljubljane, Zagreba...)
- nižja cena storitev kot v turistično razvitejših območjih
- za mnoge še neodkrita območja
- naravni viri omogočajo razvoj različnih oblik turizma (naravna zdravilišča, visokogorska narava, naravni spomeniki in zanimivosti)
- podnebne razmere omogočajo pozimi razvoj zimskega turizma, poleti pa številne rekreacijske aktivnosti
- znani in uveljavljeni zdraviliško turistični centri predstavljajo jedra turizma v regijah (Savinjska, Zasavje, Posavje, JV Slovenija)
- razvoj turistične dejavnosti na kmetijah - kmečki turizem
- potenciali krajinskih parkov ter zaščitenih naravnih in kulturnih okolij
- bogata kulturna dediščina (arheološka najdišča, številni muzeji, sakralni objekti, gradovi, graščine,...)
- prikaz in obujanje tradicionalnih kmečkih in drugih opravil (splavarjenje)
- relativno veliko število nastanitvenih turističnih objektov v Savinjski regiji

• **Slabosti**

- prevelika odvisnost regijskega turizma od le enega turističnega produkta (zdraviliški turizem, kmečki turizem, izletniški turizem...)
- nepovezanost posameznih turističnih produktov v celovit turistični produkt
- prešibke promocijske aktivnosti povzročajo nerazpoznavnost regij kot turistično zanimivih območij
- slaba prometna infrastruktura do nekaterih turistično zanimivih predelov regij
- nerazvita infrastruktura za dodatno turistično ponudbo (kolesarske steze, pešpoti, vinske ceste)
- v regijah ni izobraževalnih programov za področje turizma
- obstoječa organiziranost turistične dejavnosti v obliki lokalnih turističnih združenj in organizacij
- nizko število nočitvenih kapacitet in slab izkoristek obstoječih
- nizek delež tujih turistov in kratek čas bivanja turistov
- ekološka obremenjenost

• **Priložnosti**

- potrebe po razvoju novih perspektivnih dejavnosti v regijah in ustvarjanju novih delovnih mest
- razvoj na temeljih že obstoječe ponudbe turističnih storitev
- kreiranje novih specifičnih, od konkurence razločevalnih, elementov ponudb
- povezava lokalnih ponudb pod enotno blagovno znamko ter skupna promocija in trženje turističnih produktov
- aktualni trendi (več krajših počitnic, tudi izven sezone in izbiranje novih turistično še neodkritih območij)
- povezovanje ponudbe s sosednjimi območji v Sloveniji, Avstriji, na Hrvaškem
- številne naravne in kulturne etnološke danosti predstavljajo velik potencial za intenzivnejši razvoj turizma. Smiselno bi bilo, da bi bile prireditve obujanja tradicionalnih kmečkih in drugih opravil vključene v celovite turistične ponudbe območij

- neizkoriščen potencial je povezan tudi s sakralno dediščino, tako da je potencialna možnost romarski turizem
- v regijah je še dokaj neizkoriščen potencial gozdov v funkciji turizma
- relativna bližina večjih mest predstavlja potencialne trge. Smiselno bi bilo najti primerne vsebine za gradove in graščine v povezavi z lokalno kulinariko in novimi oblikami prehranjevanja
- turistični koridor, ki bi povezoval turistične zanimivosti (zdravilišča, vinske ceste, muzeji na prostem...) vseh petih regij
- **Nevarnosti/ovire**
- pomanjkanje finančnih virov in znanja
- neusklajene razvojne usmeritve posameznih lokalnih skupnosti in ponudnikov storitev
- nesprejemanje skupnega nastopa znotraj regij in med regijami
- nemotiviranost ponudnikov turističnih storitev
- zahtevni pogoji za registracijo oziroma uvajanje novih dejavnosti
- slaba realizacija idej
- pomanjkljiva prometna dostopnost

GOSPODARSTVO

- **Prednosti**
- izvozna usmerjenost podjetij
- tradicionalna znanja v določenih dejavnostih (v industriji: kovinsko-predelovalni, tekstilni, lesni, papirni, kmetijstvu in turizmu)
- proizvodnja visoko kakovostnih produktov
- prilagodljivost in fleksibilnost
- vzpostavitev razvojnih jeder
- steber gospodarstva Savinjske regije so velike gospodarske družbe. Male družbe so najbolj dinamičen segment regijskega gospodarstva
- uspešno zaključeno prestrukturiranje nekaterih gospodarskih družb
- obstajajo iniciative povezovanja podjetij v okviru posameznih dejavnosti (tekstilna, lesna...)
- sorazmerno ugodna starostna struktura prebivalstva
- razvit zdraviliški turizem
- naravni viri; kulturna dediščina
- **Slabosti**
- pomanjkanje znanj iz trženja, informatike in managementa
- staranje kadrov in odliv mladega kadra iz regij
- ni kritične mase strokovnega kadra
- finančne omejitve pri načrtovanju in realizaciji razvoja podjetij
- prenizka produktivnost podjetij
- visoki proizvodni stroški in zastarela tehnološka oprema
- prepočasna specializacija proizvodnih programov
- nizka stopnja dodane vrednosti na zaposlenega
- premalo razvito podporno okolje za razvoj dejavnosti
- prevladujoč industrijski sektor, kar kaže na preveliko odvisnost regij od industrije, predvsem tradicionalnih dejavnosti

- produktivnost, zaradi nizke produktivnosti v storitvenem sektorju, raste počasi, vendar še to bolj na račun počasnejše rasti števila zaposlenih
- med manjšimi občinami je veliko nihanje v gospodarski rasti in zaposlenosti, kar ovira enakomerni regionalni razvoj
- premajhna izvozna usmerjenost mikro in malih gospodarskih družb
- območja s posebnimi razvojnimi problemi, kjer ni razvojne (podjetniške) klime
- premalo urejenih lokacij za nove dejavnosti in neurejene in nepovezane obrtne in industrijske cone
- premajhna prepoznavnost okolja, ni skupne promocije in trženja regij, nepovezanost gospodarskih in političnih subjektov na ravni regij
- nezadosten sistem izobraževalnih institucij
- premalo razvite razvojno raziskovalne dejavnosti
- **Priložnosti**
 - razvoj storitvenega sektorja
 - spodbujanje podjetniške kulture in miselnosti
 - okrepitev sodelovanja z Avstrijo, Hrvaško in sosednjimi regijami
 - razvoj podpornega okolja za razvoj podjetništva in rast obrti
 - skupni nastopi in sodelovanje podjetij pri izvajanju skupnih aktivnosti na področju trženja, promocije, razvoja
 - kapitalska povezava podjetij
 - tehnološko-ekološka sanacija podjetij
 - podjetja imajo možnosti internacionalizacije preko uveljavljenih regijskih podjetij
 - tehnološki center tekstilne in oblačilne industrije, ki že deluje, in združevanje orodjarjev (TECOS; EMO orodjarna, GORENJE orodjarna, UNIOR strojna oprema) predstavljajo veliko priložnost v Savinjski regiji
 - smiselno bi bilo posnemanje dobrih praks v regiji (na primer: eko tehnologija, orodjarstvo, lesarstvo,...)
 - izkoristiti položaj območij s posebnimi razvojnimi problemi - prednostno usmerjanje razvojnih sredstev države na ta območja in koriščenje pomoči iz strukturnih skladov
 - izkoristiti trg 1,5 milijonskega mesta Zagreb (Posavska regija)
 - razvoj high-tech tehnologije
 - razvoj nemasovnega turizma (vinogradniški, pohodniški, kulturni)
- **Nevarnosti/ovire**
 - sposobnost prilagajanja novim zahtevam EU
 - počasno odzivanje države na razvojne iniciative gospodarstva
 - nezaupanje v lastne organizacijske in ustvarjalne sposobnosti
 - predraga delovna sila
 - negativni vplivi iz preteklosti
 - gospodarsko prestrukturiranje brez odprave starih okoljskih bremen in novo obremenjevanje okolja ter prostora
 - večanje stopnje brezposelnosti in staranje prebivalstva
 - počasnost sprememb v šolskih sistemih in nefleksibilnost pri oblikovanju šolskih programov, ki bi zagotavljali realizacijo potreb po kadrih v podjetjih
 - neusklajena in neustrezna zakonodaja
 - nezadostno razvita podporna infrastruktura
 - neinovativno okolje

POSELITEV

• Prednosti

- prostorska bližina Ljubljani in ljubljanski urbani regiji, ki ima ugoden geostrateški položaj
- bližina velikih mest in metropolitanskih regij (Dunaj, München, Zagreb)
- prednost relativne majhnosti urbanih središč pri vključevanju v tako imenovane »tangencialne urbane koalicije« kot protiutež dominantnim urbanim centrom Evrope
- policentrični sistem poselitve
- koncentracija poselitve okrog subregionalnih in lokalnih središč, obstoj somestij atraktivna območja za poselitev za prebivalce drugih regij po izgradnji in dograditvi prometnic(e)
- v odprtem prostoru redka, pretežno kmečka poselitev s še ohranjenim tradicionalnim kmetijstvom
- prevlada strnjenege urbanega poselitvenega vzorca v dolinah in kotlinah

• Slabosti

- premajhna velikost in pomen središč regij v teritorialni delitvi funkcij mest v čezmejnem povezovanju
- šibka privlačnost regionalnih središč
- območja z razvojnimi problemi
- procesi suburbanizacije, depopulacija robnih in prometno težje dostopnih območij regij
- upadanje števila prebivalstva in »beg možganov« iz regij
- razpršena poseljenost

• Priložnosti

- prostorska bližina Ljubljane kot potencialnega postindustrijskega razvojnega središča
- možnosti vključitve v omrežja povezav, ki niso hierarhična in delujejo po načelu komplementarnosti in ne predvsem po načelu tekmovalnosti (npr. urbana omrežja)
- hitrejša revitalizacija depresivnih območij
- mrežno povezovanje s pomembnimi regionalnimi središči v Sloveniji (Ljubljana, Maribor, Celje) in v Avstriji (Celovec, Gradec), na Hrvaškem (Zagreb) in razvoj čezmejnih regij
- integracija urbanega sistema regij v urbani sistem Slovenije
- izkoristiti zelo visoko vrednotenje naravne in kulturne krajine s strani prebivalstva regije in države ter trajnostno varovati in razvijati njene potenciale
- razvoj integriranega poselitveno - prometnega sistema, v katerem regionalno in subregionalna središča opravljajo ustrezne poselitvene funkcije, predstavlja potrebnost in priložnost za urejanje prostora v regijah
- izkoristiti obmejno lego regij z Avstrijo in Hrvaško-Zagreb (velik potencialni trg, čezmejno sodelovanje, razvoj turizma in trgovine)

• Nevarnosti/ovire

- poglobljanje podrejene vloge Ljubljane in ljubljanske urbane regije v omrežju evropskih prestolnic in pomembnih urbanih centrov (posredni negativni vplivi na vse regije)
- izguba prepoznavnosti, identitete, krajevnosti na vseh ravneh zaradi globalizacijskih norm

- negativni gravitacijski vpliv sosednjih tujih urbanih središč, ki izrinja avtohtono gravitacijo le na Ljubljano in Maribor
- dezintegracija urbanega sistema Slovenije-regijska urbana središča postanejo »satelitska« mesta Celovca, Gradca, Zagreba
- velik obseg ogroženih in odmirajočih podeželskih naselij
- prevlada suburbanizacijskega vzorca
- izseljevanje hribovitega podeželja in opuščanje kulturne pokrajine
- administrativne ovire (toga in nedorečena zakonodaja, težavno in počasno pridobivanje dovoljenj in drugih dokumentov, mejni prehodi in omejitve zaradi meje, omejena sredstva/finance...)
- premajhna osveščenost in informiranost prebivalstva (pomanjkanje podjetniške iniciative, nezanimanje za reševanje prostorskih in okoljskih problemov...)

PROMETNA INFRASTRUKTURA

• Prednosti

- prostorska bližina vozliščem V. in X. vseevropskega prometnega koridorja v Ljubljani in Mariboru
- širša vmeščenost regij v pomemben prometni položaj Slovenije, ki predstavlja najugodnejšo zvezo med Padsko in Panonsko nižino ter med vzhodnim delom Alpskega loka in Balkanom
- dobra razvitost sekundarnih cestnih povezav
- relativno razvejano cestno omrežje
- skoraj polovica železniških prog je prvega reda, zelo pomembno železniško tovarno in potniško križišče je Celje
- železnica na ozemlju vseh zasavskih občin
- razvejan železniški in cestni promet

• Slabosti

- Slovenija je za EU predvsem prehodno območje, preko katerega se povezuje z Grčijo in ostalimi državami vzhodne Evrope
- razkorak med stopnjo razvitosti (avto)cestne in železniške infrastrukture se povečuje
- Koroška regija je prometno najbolj izolirana regija Slovenije in Slovenj Gradec je edino mezoregionalno središče, ki ni priključeno na avtocesto
- slabša dostopnost mejnih in razvojno problematičnih območij v vsakodnevni migracijah do zaposlitvenih in oskrbnih centrov
- preobremenjenost obstoječih cestnih povezav s potniškim in transportnim prometom
- neustrezno urejene cestne povezave posamezne regije z drugimi regijami in državami ovirajo razvoj določenih področij in dejavnosti
- slaba kakovost regionalnih cestnih omrežij
- upad javnega prometa in zgostitev cestnega prometa v občinskih središčih
- neuskkljenost cestnih povezav z železniškimi povezavami, neustreznost cestne infrastrukture glede na frekventnost prometa, mirujoči promet (ni dovolj parkirišč)

• Priložnosti

- prometnice tretje razvojne osi
- izboljševanje prometne prehodnosti Slovenije ustvarja pogoje za izboljšanje prometne prehodnosti regij
- izgradnja nove železniške proge Dravograd-Slovenj Gradec-Velenje

- perspektiva za zmanjšanje obremenitev cest v regijah je čim hitrejše odprtje regijskega logistično transportnega centra v Celju in Novem mestu, ki bi prispeval k preusmeritvi tovora s cest na železnico
- priključki na AC omrežje
- posodobitev cestnih in železniških povezav; večja vloga železniške infrastrukture
- **Nevarnosti/ovire**
- v primeru zamujanja izgradnje načrtovane prometne infrastrukture se bo gospodarska, socialna slika regij še nadalje slabšala
- prometna izolacija Koroške
- dezintegracija prometnega sistema-pretevor in tranzitni (tovorni) promet poteka po prometnem omrežju Slovenije/regij, logistično distributivne dejavnosti pa v bližnjih tujih prometnih logističnih centrih (Gradec)
- propadanje sekundarnega cestnega omrežja
- enostranska naslonitev na cestno infrastrukturo
- nezadostna prometna povezava med regijami
- ozka grla, prometne nesreče.

6. SKLEP

Prostorska struktura

Zaradi velikega števila občin, ki sestavljajo pet statističnih regij tretje razvojne osi, sem se odločila za nazornejši prikaz prostorske strukture razvojnega koridorja s statističnimi regijami, ki ustrezajo ravni SKTE 3 (NUTS 3).

Statistične regije in občine:

- *Koroška* (12 občin): Črna na Koroškem, Mežica, Prevalje, Ravne na Koroškem, Mislinja, Slovenj Gradec, Dravograd, Muta, Vuzenica, Radlje ob Dravi, Podvelka, Ribnica na Pohorju.
- *Savinjska* (32 občin): Celje, Vojnik, Štore, Dobrna, Laško, Radeče, Velenje, Šoštanj, Šmartno ob Paki, Mozirje, Nazarje, Ljubno, Gornji Grad, Luče, Solčava, Žalec, Polzela, Prebold, Braslovče, Tabor, Vransko, Slovenske Konjice, Vitanje, Zreče, Šentjur, Dobje, Šmarje pri Jelšah, Rogaška Slatina, Rogatec, Podčetrtek, Kozje, Bistrica ob Sotli.
- *Zasavska* (3 občine): Zagorje, Trbovlje, Hrastnik.
- *Posavje* (3 občine): Sevnica, Krško, Brežice.
- *JV Slovenija* (16 občin): Novo mesto, Trebnje, Šentjernej, Dolenjske Toplice, Žužemberk, Škocjan, Mirna Peč, Črnomelj, Metlika, Semič, Kočevje, Ribnica, Osilnica, Loški Potok, Kostel, Sodražica.

Gostota prebivalstva

Glede na slovensko povprečje (98 prebivalcev/km²) imata večjo gostoto prebivalstva le Zasavska (175 prebivalcev/km²) in Savinjska regija (108 prebivalcev/km²). Ostale tri regije imajo nižjo gostoto prebivalstva v primerjavi s Slovenijo. Koroška ima 71 prebivalcev/km², Posavska pa 79 prebivalcev/km². JV Slovenija ima le 52 ljudi na km². Najgostejše so poseljena območja okoli največjih naselij, ki ležijo večinoma na

ravninskem in gričevnatem svetu (Ravne na Koroškem, Dravograd, Slovenj Gradec, Velenje, Žalec, Celje, Šentjur, Rogaška Slatina, Zagorje, Trbovlje, Hrastnik, Laško, Sevnica, Krško, Brežice, Novo mesto, Metlika, Črnomelj, Ribnica, Kočevje).

Centralnost naselij

Na omrežje centralnih naselij v Sloveniji so vplivali različni dejavniki, še posebej neenakomerna razporeditev in gostota prebivalstva, relief, zgodovinski razvoj in številne politično-upravne delitve ozemlja. Slovensko omrežje centralnih naselij je sestavljeno iz sedmih hierarhičnih stopenj. Središč najnižje, temeljne (krajevne) stopnje je 384. Sem so uvrščeni kraji, ki so ali pa so bili hkrati sedeži krajevnih skupnosti. 164 središč sestavlja drugo (vicinalno) stopnjo. To so večinoma industrijska in podeželska središčna naselja. Med naselja tretje stopnje spadajo predvsem občinska središča (teh je 47). Skupaj s središči druge stopnje sestavljajo središča mikroregionalne stopnje. Središča četrte in pete stopnje (teh je 9 in 6) so bila včasih sedeži okrajev (mezoregionalna raven).

Nekatera središča četrte stopnje so funkcijsko dokaj enostransko razvita (na primer: Trbovlje, Velenje), imajo skromno zaledje ali pa si vlogo delijo z drugim središčem (Brežice-Krško, Slovenj Gradec-Ravne na Koroškem). Ljubljana in Maribor sta makroregionalni središči in sta uvrščeni v najvišjo, šesto in sedmo stopnjo.

Na območju tretje razvojne osi je slika sledeča:

- Prva, najnižja (krajevna) stopnja: sem spada največ krajev, ki so (so bili) sedeži krajevnih skupnosti.
- Druga stopnja: sem spada veliko število manjših industrijskih in podeželskih središčnih naselij, vendar jih je manj kot v predhodni stopnji; Črna na Koroškem, Mežica, Prevalje, Muta, Vuzenica, Ribnica na Pohorju, Podvelka, Mislinja, Vitanje, Topolšica, Šoštanj, Luče, Gornji Grad, Ljubno ob Savinji, Nazarje, Šmartno ob Paki, Dobrna, Vranksko, Prebold, Polzela, Vojnik, Loče pri Poljčanah, Ponikva, Rogatec, Štore, Podčetrtek, Dol pri Hrastniku, Rimske Toplice, Radeče, Planina pri Sevnici, Kozje, Bistrica ob Sotli, Bizeljsko, Senovo, Krmelj, Mirna, Mokronog, Brestanica, Raka, Škocjan, Sodražica, Žužemberk, Osilnica, Kočevska Reka, Vas/Fara, Dolenjske Toplice, Kostanjevica na Krki, Šentjernej, Semič, Stari trg ob Kolpi, Vinica, Dobova.
- Tretja stopnja: sestavljajo jo predvsem občinska središča: Dravograd, Radlje ob Dravi, Mozirje, Zreče, Slovenske Konjice, Žalec, Šentjur, Šmarje pri Jelšah, Rogaška Slatina, Laško, Zagorje, Hrastnik, Sevnica, Trebnje, Ribnica, Kočevje, Črnomelj, Metlika.
- Četrta stopnja: teh središč je šest: Ravne na Koroškem-Slovenj Gradec, Velenje, Trbovlje, Krško-Brežice.
- Peta stopnja: Celje in Novo mesto s povprečno opremljenostjo.
- Šesta in sedma stopnja na območju tretje razvojne osi ne pripada nobenemu naselju. Vplivni območji Ljubljane in Maribora pa segata na območje tega razvojnega koridorja.

Za vseh pet statističnih regij je značilna razpršena poselitev; izrazitejša so gravitacijska jedra okoli občinskih (tudi zaposlitvenih) središč in staranje prebivalstva. Struktura centralnih naselij kaže na razmeroma dobro (povprečno) opremljenost središč nižjih

stopenj in na pomen Celja in Novega mesta ter Velenja, somestja Brežice-Krško-Sevnica, Slovenj Gradec-Ravne na Koroškem- Dravograd, Trbovlje-Hrastnik-Zagorje, ki naj se razvijajo kot središča nacionalnega pomena in tako krepijo policentrični urbani sistem Slovenije.

Obremenitev cest/Promet

Pri analizi prometnih tokov na območju obravnavane razvojne osi sem za osnovo vzela karto obremenitve cest leta 1997 v Geografskem atlasu Slovenije. Najbolj so ceste (regionalne, magistralne, avtocesta) obremenjene na območju večjih mest: Ravne na Koroškem, Slovenj Gradec, Velenje, Celje, Žalec, Laško, Trbovlje, Krško, Brežice, Novo mesto, Trebnje (7000 in več je povprečno letno število vozil na dan). Glavna prometna izhodišča in cilji so večja mesta, zato je na teh območjih gost promet.

To kaže na dinamiko okrog zaposlitvenih središč, na pomen tranzitnega prometa, ki poteka preko države, na pomembno vlogo avtocestnega križa. Slabši prometni tokovi na Koroškem, Posavju in v JV Sloveniji kažejo na izoliranost teh območij in na nujnost dograditve in posodobitev manjkajočih infrastrukturnih členov. Povprečno letno število vozil na dan na omenjenih območjih je med 500 in 3000, ponekod (obmejna, hribovska območja) pa celo manj kot 500.

Za primerjavo o obremenitvi cest navajam nekaj cestnih odsekov s povprečnim letnim številom vozil na dan:

- Črna na Koroškem-Mežica: 5485 vozil; Prevalje-Ravne na Koroškem: 8129; Dravograd-Slovenj Gradec: 9408; Slovenj Gradec-Mislinja: 6686.
- Celje-Laško: 11.231 vozil; Celje-Štore: 12.963; Žalec-Šempeter: 27.341; Celje-Velenje: nad 7000; Velenje-Šoštanj: 13.695; Šentjur-Šmarje pri Jelšah: 8023.
- Zagorje-Hrastnik: 5488 vozil; Rimske Toplice-Radeče: 4851.
- Krško-Brežice: 5993 vozil; Brežice-Dobova: 3099; Brestanica-Krško: 4672; Sevnica-Krško: 4672.
- Novo mesto-Trebnje: 13.424 vozil; Novo mesto-Krško: 10.890; Ribnica-Kočevje: 4844; Novo mesto-Šentjerneje: 5292. (Geografski atlas Slovenije, 1998)

Na območju vseh petih statističnih regij je razvejano omrežje sekundarnih cestnih povezav, ki je pomembno za ohranjanje poselitve, a zahteva drago vzdrževanje. Koroška regija je prometno najbolj izolirana. Savinjska regija ima pomembno transportno vlogo. Zasavje je prometno prehodna regija z razvito dnevno migracijo v smeri proti Ljubljani. Železniško omrežje je prisotno v vseh petih regijah. V Posavju je relativno dobro razvito cestno in železniško omrežje, v JV Sloveniji ima najboljša izhodišča za razvoj le Novo mesto.

Infrastrukturni sistemi omogočajo oskrbo, povezovanje in sodelovanje urbanih in podeželskih središč in območij tretje razvojne osi, znotraj države in med državami (Avstrija, Hrvaška). Trajnostni razvoj infrastrukture ohranja privlačno bivalno okolje, omogoča rast, krepitev gospodarskih centrov. Med seboj povezana centralna središča različnih stopenj bodo še učinkoviteje opravljala vlogo prometnih vozlišč, vključenih v evropsko prometno omrežje.

Glede na obstoječe stanje na območju petih statističnih regij, ugotavljam, da so razvojni učinki tretje razvojne osi sledeči:

- Tretja razvojna os daje prometno slabo povezanim in demografsko občutljivim regijam nove razvojne možnosti, saj pomeni vzpostavitev prometnega intermodalnega koridorja (hitra cesta, železnica, turistična cesta, logistični terminali); nove turistične poti; možnost za hitrejši gospodarski razvoj teh petih regij in njihovih gospodarskih središč.
- Razvojna os bo spodbudila skladnejši in sonaraven, uravnotežen regionalni (prostorski) razvoj.
- Nove prometne povezave bodo omogočile nove priložnosti za razvoj posameznih naselij, s tem pa tudi polnjenje perifernih območij.
- Izboljšanje konkurenčnosti gospodarstva in hitrejši tehnološki razvoj (razvoj poslovnih con, tehnoloških parkov).
- V prometnem smislu pomeni izgradnja te osi izboljšanje kvalitete potovanj, bistveno povečane hitrosti, znižanje stroškov transporta, izboljšanje prometne varnosti, povečanje zanesljivosti povezave na obravnavanem območju, cesta pa bo predvidoma prevzela tudi funkcijo obvoznic na območju po katerem poteka.

7. SUMMARY

All five statistical regions in the area of the third development axis want to be better recognised not only in Slovenia but also in the European region. They want to improve their economic, social and environmental situation. But this is only possible if all regions have equally good and/or qualitative infrastructure, preferential transportation.

Most of the Slovenia's regions, except the central Slovenian region, demonstrate delays in development dynamics. Developmentally threatened are especially the so called periphery regions (regions which are geographically or infrastructural remote from the highly developed central Slovenian region). Regions which show the initiative to carry out the project "Third Development Axis" (the Koroška region, the Savinjska region, the Zasavje region, the Posavje region, south-eastern part of Slovenia) are among them. The economic and social difficulties in these regions, which have been present since the beginning of the transition at the start of 90's, are getting worse. The fast development of the central Slovenian region and the failing of some leading companies in particular regions (textile, processing industry) caused the migration of human and financial capital from the periphery to the central Slovenian region. One of the main reasons for empty periphery regions is bad transport connection between the regions in Slovenia, but also Austria and Croatia.

After the completion of arterial roads in the area of the third development axis, the operational activities of the development corridor as well as infrastructures and activities linked to the corridor will gradually enable that numerous new and more qualitative workplaces will open. About their number, only indirect inferences according to the expected growth of traffic flow can be made. Growing traffic flow will influence the

closer cooperation between companies, economic zones, and will enable work division between them and specialisation of work.

Along the third development axis manufacturing activities will also develop, and mainly those export oriented. They will be located in well-regulated and equipped manufacture zones along the development axis/corridor. Intermodal transport centres will be on important transport junctions, and they will enable cargo exchange between different transport modes and therefore prevent the exaggerated predominance of road transport.

Scattered settlement is characteristic of all five statistical regions, gravitational nuclei around municipal (employment too) centres and ageing of population are more distinctive. The structure of central settlements proves the relatively good (below average) equipage of centres of lower levels and the significance of Celje and Novo mesto, Velenje, neighbouring cities Brežice-Krško-Sevnica, Slovenj Gradec-Ravne na Koroškem- Dravograd, Trbovlje-Hrastnik-Zagorje which should develop as centres of national importance and in this way strengthen the polycentric urban system of Slovenia.

When analysing transport currents in the area of the treated development axis I ascertained that the most laden roads (regional, arterial, highway) are in the area of larger cities: Ravne na Koroškem, Slovenj Gradec, Velenje, Celje, Žalec, Laško, Trbovlje, Krško, Brežice, Novo mesto, Trebnje (average annual number of vehicles per day is 7000 and more). Main transport starting- and ending-points are bigger cities that is why traffic there is so heavy. This indicates dynamics around employment centres, the importance of transition transport which runs through the country, the important role of highway cross. Worse traffic flows in the Koroška region, the Posavje region and south-eastern part of Slovenia indicate the isolation of these areas and the necessity of completion and modernisation of missing infrastructural links. On average between 500 and 3000 vehicles annually were registered in these areas, in some parts (border, mountainous regions) even less than 500.

In the area of all five statistical regions there is a ramose network of secondary road connections which is important for the preservation of settlements but demands expensive maintenance. The Koroška region is the most isolated as for transport connections. The Savinjska region plays an important transport role. The Zasavje region is a transitional region with developed daily migration in the direction to Ljubljana. Railway network is present in all five regions. In the Posavje region a relatively well developed road and railway network can be found, in the south-eastern part of Slovenia only Novo mesto has the best chances for development.

Infrastructural systems enable supply, connection and cooperation of urban and countryside centres and the areas of the third development axis, within the country and between countries (Austria, Croatia).

Sustained infrastructural development preserves attractive residential environment, enables growth, and strengthening of economic centres. Central points of various degrees that are connected between themselves will be even more effective in performing their role of transport junctions included into the European transport network.

The development effects of the third development axis are next:

- The third development axis provides new development possibilities for badly connected and demographically sensitive regions because it means the construction of transport intermodal corridor (highway, railway, tourist road, logistic terminals), new tourist ways, possibilities for faster economic development of these five regions and their economic centres.
- The development axis will stimulate more harmonious and ecological, balanced regional (spatial) development.
- New transport connections will enable new possibilities for the development of particular settlements, and therefore the migration to the periphery areas.
- Improvement of economic competitiveness and faster technological development (development of business zones, technological parks).

In a transport sense, the construction of this axis means the improvement of travelling quality, fundamentally higher speeds, the lowering of transport costs, the improvement of road safety, better reliability of connections in a certain region, and the road will probably also take over the function of bypasses in the area where it runs.

Polycentric urban development and the strengthening of local urban centres, the preservation of settlements and the quality of life are some of the main goals of spatial as well as economic and social politics and strategy of Slovenia which will be reached also by realisation of the project “Third Development Axis”.

8. VIRI IN LITERATURA

1. Brinovec, S., Drobňjak, B., Pak, M., Senegačnik, J., 2001. Geografija Evrope. Ljubljana, Mladinska knjiga, 200 str.
2. Černe, A., 1991. Geografija prometa - metode in tehnike. Ljubljana, Filozofska Fakulteta, Oddelek za geografijo, 191 str.
3. Enotni programski dokument 2004-2006. 2004. Ljubljana, Služba vlade RS za strukturno politiko in regionalni razvoj, 235 str.
4. Geografski atlas Slovenije : država v prostoru in času. 1998. Ljubljana, DZS, 360 str.
5. Goropevšek, B., 2005. Mesto Celje in njegovo zgodovinsko jedro. URL: <http://www.celje.si/zemljevid/slo/web-content/celjetekst.html> (citirano 28.11.2005)
6. Gradivo za projekt "tretja razvojna os", 2005. Celje. Regionalna razvojna agencija Celje. (osebni vir, januar 2005)
7. Kategorije in dolžine cest, Direkcija Republike Slovenije za ceste. URL: <http://www.dc.gov.si/index.php?id=3445> (citirano 16.05.2006)
8. Malnič, D., 1999. Peti koridor kot evropska razvojna os – vplivi na severnojadranski prostor. IB revija, 33, 4, str. 108-112
9. Odlok o Strategiji prostorskega razvoja Slovenije. URL: <http://www.uradni-list.si/1/ulonline.jsp?urlid=200476&dhid=70735> (citirano 21.07.2004)
10. Piry, I., 2003. Strategija regionalnega razvoja v Sloveniji. V: Priložnosti in možnosti regionalnih struktur na poti k združenji Evropi. Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo. (Dela, 19, str. 25-37)
11. Priročnik za slovenske partnerje v INTERREG III B projektih. 2004. Ljubljana, Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, 24 str.
12. Prometni koridorji, Ministrstvo za promet. URL: <http://www.gov.si/mpz/4pod/3/8z.html> (citirano 31.01.2006)
13. Prometni koridorji, Slovenske železnice. URL: http://www.slozeleznice.si/sl/infrastruktura/zeleznisko_omrezje/prometni_koridorji (citirano 28.03.2006)
14. Ravbar, M., 2006. Prostor in gospodarski razvoj. URL: <http://www.gov.si/umar/projekti/sgrs/vprasanik/pv17.html> (citirano 31.01.2006)

15. Regionalni razvojni program regije Posavje. 2002. Krško, Regionalna razvojna agencija Posavje, 132 str.
16. Regionalni razvojni program Savinjske statistične regije. 2001. Celje, Regionalna razvojna agencija Celje, 227 str.
17. Regionalni razvojni program za Koroško regijo. 2001. Ravne na Koroškem, Regionalna razvojna agencija za Koroško, 164 str.
18. Regionalni razvojni program za območje JV Slovenije. 2002. Novo mesto, Podjetniški center Novo mesto, 334 str.
19. Regionalni razvojni program za Zasavje. 2002. Zagorje ob Savi, Regionalni center za razvoj, 230 str.
20. Resolucija o nacionalnem programu izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji. URL: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200450&številka=2300> (citirano 19.04.2006)
21. Skulj, S., 1992. Potek izgradnje slovenskega cestnega križa. V: Zbornik kongresnih gradiv in referatov. 1. slovenski kongres o cestah in prometu, Bled, 21. in 22. oktobra 1992. Ljubljana, Družba za raziskave v cestni in prometni stroki Slovenije, str. 82-85
22. Slovenija : pokrajine in ljudje. 1999. Perko, D., Orožen Adamič, M. (ur.). Ljubljana, Mladinska knjiga, 735 str.
23. Statistični urad Republike Slovenije. URL: <http://www.stat.si> (citirano 10.04.2006)
24. Strukturni in kohezijski skladi EU v Sloveniji. URL: http://www.gov.si/euskladi/skladi/2abc_5.html (citirano 17.11.2004)
25. Šešler, M., 2006. Aktualna problematika in umestitev tretje razvojne osi v prostor. URL: <http://www.dz-rs.si/> (citirano 26.04.2006)
26. Uredba o standardni klasifikaciji teritorialnih enot. URL: <http://www.uradni-list.si/1/ulonline.jsp?urlid=200028&dhid=40031> (citirano 28.03.2006)
27. Vrišer, I., 1984. Urbana geografija. Ljubljana, Univerza Edvarda Kardelja v Ljubljani, 240 str.
28. Zakon o spodbujanju skladnega regionalnega razvoja. URL: <http://www.uradni-list.si/1/ulonline.jsp?urlid=200383&dhid=64403> (citirano 17.11.2004)

9. SEZNAM PRILOG

Preglednice

Preglednica št. 1: Statistične regije in njihova površina.....	11
Preglednica št. 2: Število in gostota prebivalstva.....	15
Preglednica št. 3: Prebivalstvo po starostnih skupinah, indeks staranja, naravni prirast...	15
Preglednica št. 4: Selitveno gibanje prebivalstva.....	22
Preglednica št. 5: Število občin s posebnimi razvojnimi problemi.....	24
Preglednica št. 6: Območja s posebnimi razvojnimi problemi.....	25
Preglednica št. 7: Delovno aktivno prebivalstvo po regijah.....	26
Preglednica št. 8: Bruto domači proizvod po regijah.....	26
Preglednica št. 9: Kategorija in dolžina cest v Sloveniji.....	44
Preglednica št. 10: Transport in komunikacije.....	45

Karte

Karta št. 1: Umestitev tretje razvojne osi v evropski prostor.....	6
Karta št. 2: Slovenski interesi v mednarodnem povezovanju.....	9
Karta št. 3: Statistične regije.....	10
Karta št. 4: Zasnova poselitve.....	14
Karta št. 5: Zasnova prometnih povezav v Sloveniji.....	42
Karta št. 6: Razvoj prometne infrastrukture v Sloveniji.....	48

Graf

Graf št. 1: Število prebivalstva po regijah med leti 1990 in 2003.....	21
--	----