

Nataša PICHLER-MILANOVIĆ

Primerjalne ali konkurenčne prednosti Ljubljane v procesu evropskih integracij¹

Članek obravnava primerjalne prednosti Ljubljane, slovenske prestolnice, v procesu internacionalizacije in evropskih integracij ter konkurenčnosti mest v okviru paradigme trajnostnega razvoja. Namen članka je opredeliti prednosti oziroma dejavnike, ki so pomembni za bodočo vlogo Ljubljane v omrežju evropskih mest, in oblikovati empirične osnove, ki bi bile uporabne za stratege mestnega razvoja in raziskovalce na področju urbanega in regionalnega razvoja. Poseben poudarek je na položaju in vlogi Ljubljane v primerjavi z drugimi mesti v Sloveniji in primerjalni analizi med Ljubljano in izbranimi (vzorčnimi in konkurenčnimi) mesti v državah Evropske unije, srednjeevropskih prestolnic in bližnjih čezmejnih mest v okviru združenja Alpe-Jadran.

The article deals with the comparative advantages of Ljubljana, the capital city of Slovenia, in the process of international and European integrations and the competitiveness of cities in the framework of the sustainable development paradigm. The aim of the article is to define the advantages and factors that are important for the future role of Ljubljana in the network of European cities, as well as to devise an empirical basis that can be used for strategists of urban development and researchers in the fields of urban and regional development. Special emphasis is given to the position and role of Ljubljana in comparison to other cities in Slovenia and to the comparative analysis between Ljubljana and chosen (sample and competitive) cities within the European Union, central European capital cities and nearby cross border cities within the framework of the Alpe-Adria union.

Alpe-Jadran
Evropska unija
Ljubljana
Omrežje evropskih mest
Regionalni razvoj
Srednja Evropa

Alpe-Adria
Central Europe
European Union
Ljubljana
Network of European cities
Regional development

1. Uvod

V osemdesetih in devetdesetih letih 20. stoletja so se evropski (nacionalni) urbani sistemi soočili s procesom globalizacije, internacionalizacije, institucionalizacije Evropske unije (EU), prestrukturiranjem vseh oblik družbenoprostorskih razmerij – zlasti mednarodnega ekonomskega sistema, razvojem novih informacijsko-komunikacijskih tehnologij ter postopnim zmanjševanjem pomena nacionalnih meja. Posebej pa se je z globalizacijo ekonomije in naraščanjem njenega vpliva na posamične lokalne ekonomije, kakovost poslovnega ter življenjskega okolja, začel tudi proces globalne konkurenčnosti. Vse do konca sedemdesetih let je prevladovala konkurenčna tek-

ma pretežno na lokalnih in regionalnih ravneh, zlasti pa znotraj nacionalnih oziroma državnih okvirov. Mestno rivalstvo je bilo omejeno zlasti na evropske prestolnice – glavna mesta nacionalnih držav, bistveno manj pa je bilo dejavnega in celovitega tekmovanja med vsemi preostalimi mesti. Proces globalizacije je zelo hitro preoblikoval nacionalne in urbane ekonomije v med seboj odvisne dele širših čezmejnih transnacionalnih prostorov, kjer poteka konkurenčna tekma tako med velikimi, kot tudi majhnimi mesti, specializiranimi in strukturno razvejanimi, med dobro in slabo družbeno-prostorsko organiziranimi (Bonnevillie, in dr. 1993; Brotchie in dr. 1995; Cheshire and Gordon, 1995; Drewett in dr. 1992; Harding in dr. 1994; Newman in Thornley 1996).

Soočanje s temi izzivi postopno omogoča ali celo sili k nastajanju celovitega, vendar znotraj diferenciranega vseevropskega urbanega sistema. Evropska mesta so bila vedno generatorji razvoja, svetovljanska okolja, središča kulturnih in družbenih sprememb, inovativna tehnološka jedra in nosilci procesov urbanizacije. Obenem so bila tudi središča vseh najpomembnejših družbenih in gospodarskih dogajanj. So tudi kreatorji značilnega življenjskega sloga, s katerim pritegnejo tako najrazličnejše posameznike (delovno silo, obiskovalce, turiste, nove prebivalce, znanstvenike, raziskovalce, umetnike ipd.). Mesta so se po dolgih letih ugodne zaščite svojih nacionalnih držav, ki so jim jo zagotavljali meje in zaščitni ukrepi državnih interesov, znašla na odprtem prostoru, v katerem poteka

vse ostrejša konkurenčna tekma. V okviru nove svetovne ekonomske strukture oziroma nove razdelitve dela so mesta postala konkurenčni tekmeči, ki poskušajo pritegniti čim več raznovrstnih novih poslovnih dejavnosti, sedežev ali vsaj podružnic velikih korporacij ali institucij, uvesti nove razvojne naložbe ter postati atraktivna kulturna, športna, turistična, rekreacijska ali/in kongresna središča. Zmagajo najboljši oziroma tisti, ki so najbolj organizirani in zmožni hitrih sprememb in vključevanja v medmestno konkurenčno tekmo. V prednostnem položaju so sedaj zlasti mesta, v katerih kontinuirano spremljajo globalne razvojne procese in tehnološke spremembe ter v katerih so vnaprej ocenjene smeri potekajočih trendov, kar jim omogoča pravočasno pripravo na razmere, ki jih narekujejo procesi globalizacije in internacionalizacije. Skušajo narediti vse, kar zagotavlja povečanje gospodarske rasti, večja sredstva za vzdrževanje in razvoj (novih in že ustaljenih) urbanih funkcij – ter kakovosti življenja in blaginje (van den Berg in dr. 1995; Bianchini, Landry 1994; Borja, Castells 1996; Bramezza 1996; Eade, 1997; Kotler in dr. 1993; Lever 1993; Urban Studies 1999).

Politike urbanega razvoja so v prehodnih dveh desetletjih doživele preobrazbo iz nacionalnih smernic ali direktiv (*»top down approach«*) na regionalne/lokalne iniciative (*»bottom up approach«*) in aktivne vloge mednarodnih organizacij (*»global governance«*) v pripravi izhodišč, smernic in priporočil za učinkovit in predvsem trajnostni razvoj lokalnih skupnosti oziroma mest in regij. Zelo pomembno je, da vloga (nacionalne) države in njenih institucij pri povečevanju konkurenčnosti ni več odločilna, saj se mesta na določen način od držav »osamosvajajo« oziroma »emancipirajo« in iščejo samostojne poti za nadnacionalno uveljavljanje – torej uveljavljanje prek nekđaj varno zaprtih nacionalnih meja. V kontekstu urbane konkurenčnosti kot oblike

prehodne ali vmesne konkurenčnosti med konkurenčnostjo podjetij in (makro) državne konkurenčnosti je pomembno poudariti, da konkurenčnosti (kakršno je do sedaj definirala izključno ekonomija) ne opredeljujejo več le ekonomski oziroma klasični tržni dejavniki. Cilj izboljšanja mednarodne konkurenčnosti ni samo povečanje BDP na prebivalca, ampak tudi zagotavljanje ustreznosti *specifičnih lokalnih dejavnikov*, ki poleg večje tekmovalnosti omogočajo tudi ustrezno kvaliteto življenja in trajnostni razvoj, stopnjo družbene participacije, motivacijo, učinkovitost, razvitost demokracije ter zakonov, običajev, jezikov, poslovnih navad, odnosov do tujcev, šolskih sistemov ter medsebojnega sodelovanja in vključevanja v medmestna omrežja in združenja.

Mesta postajajo družbenoprostorski sistemi relativno avtonomnih, na različne načine ter v različnem obsegu prostorsko selektivnih, funkcionalno in simbolno povezanih individualnih in kolektivnih akterjev. V novih razmerah so mestne uprave čez noč dobile povsem nove naloge, tj. zagotoviti (ohraniti) dotedani ugoden položaj na izbranih trgih, zlasti pa pritegniti nove atraktivne dejavnosti in nove naložbe, obdržati (visoko)kvalificirano in pritegniti še bolj specialistično strokovno usposobljeno delovno silo, izboljšati turistične storitve, vezane na identiteto mesta, naravno in grajeno okolje, ter atraktivnosti in potenciala, povezane s tem, vse z enim ciljem – biti boljši in hitrejši od svojih tekmecev in si tako zagotoviti razvojno kontinuiteto in varno prihodnost. Konkurenčnost in trajnost mest ter upravljanje oziroma »management« sta torej postala glavna dejavnika sodobnega urbanega razvoja in še posebej osnovna stebra učinkovite implementacije strateške in marketinške zasnove razvoja mesta. V tem kontekstu je pomembna vloga upravljanja in načrtovanja *preobrazbe mest* pri zasnovi strategije urbanega razvoja

in reševanju razvojnih in prostorskih problemov (Brotchie 1995; Duffy 1995; EC 1998, 1999; Hall, Pfeiffer 2000; Hočevar 2000, Jensen-Butler 1997; Knight 1995; Smith 2000; Wagner 1995).

2. Primerjalne prednosti slovenskih mest

V zadnjih letih sta najbolj vplivna in očitna predvsem proces evropskih integracij in širjenje Evropske unije na srednje- in vzhodnoevropske države – t.i. »EU-izacija«, vključno s strukturnimi spremembami v srednji in vzhodni Evropi nasploh. Omenjeni procesi imajo tako pozitivne kot negativne vplive na razvoj posameznih mest in regij. Srednje- in vzhodnoevropska mesta so še dodatno obremenjena s procesi denacionalizacije in lastninjenja, razvoja trga nepremičnin, definiranja in izvajanja zemljiške politike, reforme državne in lokalne uprave, razvojem partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem itd. (Andrusz in dr. 1996; Enyed 1998; Pichler-Milanović 2000). Čeprav je po splošnih ocenah Slovenija ena najbolj razvitih in uspešnih držav v tranziciji – s sorazmerno visoko stopnjo kakovosti življenja, je proces prilagajanja novim pogojem daleč od zaželenega stanja, tudi na ravni razvoja mest. Prilagajanja in usklajevanja s kriteriji, standardi in zakonodajo EU so zahtevna naloga, ki vpliva ne samo na konkurenčnost države, temveč tudi na primerjalne prednosti posameznih lokacij, posebno večjih mest. Možnosti za doseganje ustrezne stopnje konkurenčnosti na mednarodni (oziroma nadnacionalni) ravni so lahko omejene, kar pomeni, da slovenska mesta ne bodo sposobna tekmovali z drugimi (srednje)evropskimi mesti za pridobitev novih investicij, delovnih mest, telekomunikacijskih oziroma infrastrukturnih projektov nasploh, če se ne bodo pravočasno pripravila na to. (Preglednica 1)

V Sloveniji je urbanizacija, poleg splošnega širjenja vpliva mest in mestnega načina življenja, kar je posledica rasti mest in industrijskih središč – pomenila nastanek prvih večjih mest, ki pa v primerjavi z Evropo nikoli niso prerasla v velike urbane aglomeracije. V povojnem socialističnem obdobju je bilo po-deželje zaradi urbanizacije dvojno prizadeto. V tem kontekstu je treba upoštevati tudi značilnosti slovenskega urbanega sistema – predvsem visoko stopnjo *deagrariziranega* prebivalstva oziroma veliko razliko med urbano (51 % – 1991) in kmečko populacijo (7.6 % – 1991), ter precej razpršen sistem poselitve (5961 naselij).² V Sloveniji je bil že pred več desetletji sprejet koncept t.i. *policentričnega razvoja* poselitve kot cilj politike regionalnega razvoja in vodilo za alokacijo investicij v občinske centre. Ta ideja se je tudi v planskih dokumentih v glavnem obdržala, vendar ni bila nikoli izrecno dodelana, tudi ko gre za vprašanja nadaljnega razvoja manjših centrov. Tudi glede večjih centrov so bila mnjenja prav tako neenotna in nikoli ni prišlo do pravega soglasja, kakšen naj bo urbani sistem, ki bi slovenskim razmeram najbolj ustrezal. Posredno je tudi to prispevalo, da se glavno mesto Ljubljana ni razvilo v preveliko mestno aglomeracijo glede na velikost in število prebivalcev. V urbani omrežju Slovenije imajo dominantno vlogo samo ljubljanska metropolitanska regija (s Kranjem in Škofjo Loko), mariborska aglomeracija ter obalno somestje (Koper-Piran-Izola-Portorož) kot edina srednje velika mesta v evropskem kontekstu.³ Kljub odsotnosti večjih mest pa je suburbanizacija, ki je potekala dokaj stihijno, izredno zaznamovala slovensko pokrajino že v osemdesetih, predvsem pa v devetdesetih letih 20. stoletja.

Slovensko urbano omrežje v skladu s svojim geopolitičnim položajem počasi postaja del globalizacijskih tokov, ki jih zaznamujejo (propulzivne) proizvodne in storitvene de-

javnosti ter imajo vedno bolj nadnacionalen značaj. V vsakem primeru gre za obsežen proces, ki ga oblikuje dinamičen pretok dobrin, kapitala in tehnologije. Klasični modeli centralnih krajev (naselij) stopajo v ozadje. Konkurenčnost mesta ni več določena zgolj z njegovim geografskim položajem in infrastrukturno ali storitveno opremljenostjo, marveč z ustvarjalnim okoljem, proizvodnim in regulacijskim sistemom, ki ga sestavljajo kakovost (post)industrijske proizvodnje, finančnih in oskrbnih aktivnosti ter institucionalno partnerstvo. Slovenska mesta so se v devetdesetih letih razvijala brez kompleksne prostorske politike, strateških razvojnih programov ali učinkovitega urbanega »menadžmenta«, ki bi vsebinsko tržili primerjalne (konkurenčne) prednosti in odklonili razvojne ovire. V pomanjkanju razvojnih vizij in strategij prevladujejo upravljalke kulture vladanja in medsebojnega izključevanja namesto sodelovanja, ki samo povečujejo neuravnotežen prostorski razvoj. Za slovenska mesta je tudi pomembno, da ležijo ob evropskih razvojnih oseh in sorazmerno blizu njenih

vozišč. Zaradi vpetosti mest v mednarodno delitev dela, pomena čezmejnega in nadnacionalnega sodelovanja in krepitve novih komunikacijskih sistemov se širijo funkcionalna prepletanja med vedno večjimi prostorsko zaokroženimi območji ne glede na politične meje.

Širše smotre in cilje prostorskega razvoja Slovenije pa na določen način vsebujejo nastajajoči strateški dokumenti: *Strategija gospodarskega razvoja* (SGRS) in z njo usklajena *Strategija regionalnega razvoja* (SRRS) ter *Strategija (zasnova) prostorskega razvoja* in *Prostorski plan Slovenije*. Javna predstava o potrebah, prioritetah in (so)financiranju razvoja, ki naj bi jo zagotovili omenjeni strateški dokumenti, bo eno od pogajalskih izhodišč Slovenije za vstop v EU. Strateški cilji razvoja Slovenije, zanimivi za nastajajoči koncept prostorskega razvoja, so:

- nadaljnji razvoj policentričnega sistema poselitve s središčnim položajem Ljubljane in njene urbane regije;
- krepitev ljubljanske urbane regije za tekmovanje z drugimi sred-

Preglednica 1: Ekonomski kazalci srednje- in vzhodnoevropskih držav pridruženih članic EU

	Prebivalstvo (mil.)	BDP / prebivalca* (USD)	Urbano prebivalstvo (%)	Kmetijstvo % BDP	Kmetijstvo % zaposlenih	Stopnja nezaposlenosti (%)
Baltske države						
Estonija	1.4	7700	71.6	4.3	8.2	13.7
Latvija	2.4	5800	71.1	3.6	18.4	13.2
Litva	3.7	6200	68.0	7.9	22.4	11.4
Srednja Evropa						
Češka republika	10.3	12500	75.2	3.7	5.6	8.8
Madžarska	10.1	10700	69.2	5.4	10.1	7.0
Poljska	38.7	7800	60.9	5.2	25.6	16.0
Slovaška	5.4	10300	69.2	4.4	8.4	18.6
Slovenija	2.0	15000	50.8	2.9	10.7	7.0
Jugovzhodna Evropa						
Bolgarija	8.2	4700	66.0	15.9	21.2	17.8
Romunija	22.4	5700	54.4	13.9	35.2	7.2
Skupaj (10)	104.6	8005	65.6	6.7	16.6	12.2
EU (15)	375.3	21100	77.3	2.5	5.7	8.3

Opombe: večina podatkov je iz leta 1999.* BDP na prebivalca po kupni moči (PPS);

Vir: EBRD (prebivalstvo, % kmetijstva v BDP), EC (stopnja nezaposlenosti), EUROSTAT (BDP/prebivalca); OECD ; UNCHS; ZMAR.

- nje- in vzhodnoevropskimi prestolnicami in urbanimi središči v sosednjih državah (Gradec, Trst, Zagreb);
- pospešen razvoj (makro)regionalnih središč v Sloveniji (Ljubljana, obalno somestje, Maribor, Nova Gorica) in integrirana povezava v konkurenčni urbani sistem z razvito teritorialno delitvijo dela;
 - razvoj »kompaktnih mest« (somestij) in integriranega poselitveno-prometnega sistema, centralnih in storitvenih dejavnosti v regiji;
 - ohranjanje dosežene stopnje razvitosti (centralnih) dejavnosti regionalnega pomena; atraktivnosti poselitvenega prostora, pospešenost revitalizacije in sanacije degradiranih in onesnaženih območij.

Dejavniki, ki bodo najbolj vplivali na prostorski razvoj Slovenije, so nadaljnja vključitev v EU in aktivnejša vloga mest in regij, katere so izpostavljene ne samo medsebojni konkurenci znotraj države, predvsem pa konkurenci obmejnih regij, ki so še vedno gospodarsko močne in – (trenutno) z izjemo hrvaških regij – tudi propulzivne.

V Sloveniji do sedaj ni bilo veliko celovitih raziskav, ki bi na sistematičen način obravnavale procese povezovanja in konkurenčnosti mest na različnih čezmejnih ravneh. Mesta so obravnavana v pretežno geografskih raziskavah v smislu sistemov centralnih naselij ali v posameznih sektorsko zastavljenih – zgodovinskih, geografskih ter socioloških analizah razvoja in struktuiranosti mesta. Na podlagi teh strokovnih podlag je bila v prostorskih sestavinah dolgoročnega plana leta 1986 in poznejših spremembah (1987–1999) opredeljena tudi *zasnova urbanega omrežja*. O Ljubljani obstaja nekaj zanimivih poljudnih monografij, o razsežnostih, problemih in težavah mesta pa je zapisanegapresenetljivo malo.⁴ Primerjave med Ljubljano in drugimi

slovenskimi mesti so v devetdesetih letih bile prisotne predvsem na občinski ali regionalni ravni (12 statističnih regij), ne pa na ravni primerjanja posameznih mestnih območij (Majcen in dr. 2000; Gulic., Praper 2000; Stanovnik in dr. 2000). Primerjanje Ljubljane z drugimi evropskimi mesti (glej Mušič 1993; Hočevar 1995, Stefanović, Pichler-Milanović 1997) je bilo v preteklosti omejeno le na določene segmente te problematike.

3. Konkurenčne prednosti Ljubljane v Sloveniji

Ljubljana je kot republiški center imela že v nekdanji Jugoslaviji posebno mesto v hierarhiji mest. Z osamosvojitvijo Slovenije je postala državna prestolnica in s tem pridobila tudi veliko novih, specifičnih funkcij. Ljubljana je tudi izrazito regionalno središče, katerega gravitacijsko območje zajema velik del osrednje Slovenije in leži na ugodnem strateškem križišču med srednjo in jugovzhodno Evropo. Spremembe v devetdesetih letih so pod vplivom političnih, ekonomskih in družbenih dejavnikov zaznamovale sedanji položaj Ljubljane glede na konkurenčnost, trajnost in položaj v omrežju predvsem srednjeevropskih mest. Ljubljana je sedaj kot glavno mesto neodvisne države v neposrednem konkurenčnem razmerju z glavnimi, že uveljavljenimi (Praga, Budimpešta) ali novimi srednje- in vzhodnoevropskimi prestolnicami (Bratislava, Talin, Riga, Vilna, tudi mesta nekdanje Jugoslavije) in drugimi mesti podobne velikosti ter podobnih značilnosti v čezmejni geografski regiji Alpe-Jadransko (Zagreb, Trst, Gradec), ki so znana že kot tradicionalni »zgodovinski« tekmeci.

Obravnava vloge in položaja ter konkurenčnih prednosti Ljubljane

je torej potrebna tudi z vidika znotrajnacionalne primerjave, tj. z drugimi slovenskimi mesti, predvsem pa z največjimi, funkcionalno in regionalno pomembnimi mesti – Mariborom in obalnim somestjem (Koper-Izola-Piran/Portorož).

Na začetku velik poudarek dajemo ekonomskemu vidiku konkurenčnih prednosti Ljubljane v Sloveniji. Gospodarska razvitost ter kakovost poslovnega okolja v mestu sta temeljnega pomena za konkurenčnost, saj proces internacionalizacije mesta v veliki meri izraža izvozno sposobnost mesta in prisotnost tujih investicij. Gospodarska rast je predpogoj za rast zaposlenosti in porast življenjskega standarda ljudi, saj uspešen razvoj pomeni strukturne spremembe in inovacije. Konkurenčnost mest je odvisna od prometnih povezav, interurbane dostopnosti in prometne infrastrukture ter telekomunikacijske in intraurbane prometne urejenosti. Že nekaj časa pa je ob tem uveljavljeno prepričanje, da sta visoka kakovost okolja in usmeritev v trajnostni razvoj bistvenega pomena za uspešen razvoj in konkurenčnost mest. Tista območja, ki se bodo odločila za vztrajanje pri starih, propadajočih, okoljsko nezdravih dejavnostih, lahko pričakujejo padec povpraševanja po tradicionalnem blagu in storitvah, ki jih proizvajajo, prav tako pa bodo tudi vedno manj atraktivna za bivanje in delo. Eden izmed vidikov primerjalnih in konkurenčnih prednosti mest je življenjska raven prebivalstva, pomembna pri izbiri mesta stanovanja, zaposlitve, izobraževanja ali preživljanja prostega časa.

3.1 Potencialne ali konkurenčne prednosti Ljubljane

Do sedaj je že bilo izvedenih nekaj raziskav, predvsem posrednih, v zvezi s problematiko primerjalnih prednosti Ljubljane. Osredotočale so se ločeno na ekonomske, geografske, urbanistične in kulturne vidike oziroma so izhajale pretežno

iz teh partikularnih kriterijev.⁵ Na osnovi dostopne literature, ki se je ukvarjala z razvojnimi možnostmi in primerjalnimi prednostmi Ljubljane, je turizem identificiran (ocenjen) kot ena glavnih primerjalnih prednosti oziroma razvojnih potencialov mesta Ljubljane. Splošno gledano so potenciali razvoja mestnega turizma podoba in urejenost mesta, arhitekturna dediščina, pogoji za poslovne dejavnosti, prometna infrastruktura, komunikacijske povezave, specifične atrakcije oziroma vrednote ter dosežena stopnja kakovosti življenja.

Kot je bilo pričakovati, je večina strokovnjakov in mnenjskih voditeljev omenila geostrateški položaj Ljubljane v regiji, in sicer posebej v okviru regije Alpe-Jadran. Na ta način so nekako tudi opredelili prostorsko tržno nišo, v kateri naj bi se skušala uveljaviti Ljubljana. Glavni konkurenti Ljubljane v tem območju so: Trst, Gradec, Videm, Zagreb in Reka. Pozicija Ljubljane v tej regiji je njena razvojna priložnost, saj v širšem prostoru ni locirana nobena vodilna evropska prestolnica oziroma mesto s takšno gospodarsko in politično močjo, kot so npr. Budimpešta, Dunaj, Muenchen, Milano ali Zuerich. Prednosti Ljubljane so tudi v tem, da je dostop do omenjenih ali nekaterih izredno atraktivnih in svetovno znanih turističnih območij (npr. Benetk, Jadranskega morja, Lipice, Škocjanske jame, Postojnske jame, smučišč itn.) v dosegu nekajurnega potovanja z avtomobilom oziroma enournega leta. Poleg geopolitične in prometne lege ter razvojnih potencialov za poslovni, kongresni in kulturni turizem obstaja nujnost, da mesto Ljubljana čim prej ovrednoti tudi nove razvojne možnosti, ki izhajajo iz njene spremenjene mednarodne in politične vloge.⁶ Že Mušič (1993) poudarja dejstvo, da je prostor, v katerem je vmeščena Ljubljana, »prostor stikov treh velikih kulturnih krogov« – romanskega, germanskega in slovanskega pa tudi

še dveh zelo specifičnih: ungaro-finskega in islamskega. Ljubljana je kot glavno mesto države postala center novih diplomatskih in poslovnih aktivnosti, ki zahtevajo radikalne spremembe v obstoječi ponudbi, te pa pred mestno upravo postavljajo nove in kompleksne naloge. Poleg tega se z vstopom Slovenije v EU odpirajo za Ljubljano nove priložnosti in razvojne perspektive. Seveda je vprašljivo aktiviranje (izkoriščanje) ugodnega položaja, saj je odvisno od sposobnosti ukrepanja ter zagotavljanja organizacijske (institucionalne) fleksibilnosti pri vključevanju v čezmejno in evropsko omrežje mest. Poleg tega je bilo poudarjeno, da je pozicija Ljubljane v okviru novih političnih in ekonomskih pogojev primerjalna prednost tudi v odnosu do jugovzhodne Evrope in novih držav, posebej tistih, s katerimi že obstaja tradicija ekonomskih in drugih odnosov.

Druga izredna konkurenčna prednost Ljubljane je enkratna kombinacija njene velikosti (obvladljivosti), urejenosti okolja in razmeroma kakovostnih življenjskih pogojev, kar v evropskih razmerah urbane koncentracije, onesnaženosti okolja, visoke stopnje kriminala, socialnih problemov in etničnih konfliktov predstavlja posebno vrednoto. Ljubljana je predvsem poslovno in kulturno središče, univerzitetno in raziskovalno središče Slovenije. Konkurenčna prednost mesta temelji na ponovni uveljavitvi Plečnikove arhitekture in urbanizma, ki smo ji priča zadnjih nekaj let. Dejansko gre za vrednost, za nekaj, po čemer je bila Ljubljana že prej prepoznavna tako v čezmejnem kot evropskem okolju. Številni strokovnjaki v omenjenih raziskavah so tudi opozorili na slabo učinkovitost mestnega prometa, kvaliteto grajenega in naravnega okolja, kvaliteto hotelov in restavracij, probleme na nepremičninskem področju (ponudba, cena itd.), nezadostne pogoje za razvoj podjetništva ter kakovost storitev

državne in lokalne uprave. Omenjeni problemi so dobro znani in že nekaj časa predstavljajo pomembne omejitve hitrejšemu in sodobnejšemu razvoju Ljubljane in izboljšanju kakovosti urbanih funkcij.

Vse omenjene vrednote so le osnovni pogoji za izkoriščanje in maksimalno valorizacijo primerjalnih prednosti oziroma izboljšanje konkurenčnosti Ljubljane, ki naj bi ji omogočili boljši položaj v omrežju evropskih mest. Vsaka od omenjenih urbanih funkcij je lahko sama zase konkurenčna vrednota, vendar bo njihov učinek veliko večji, če bi bile povezane v celovito ponudbo. Za uresničevanje tako kakovostnega prehoda, in sicer z lokalne in nacionalne ravni na evropsko, je potrebno zagotoviti ustrezno mrežo oziroma organizacijsko strukturo, ki naj bi zmogla povezati omenjene ali pa tudi druge manj pomembne konkurenčne vrednote v celovit sistem, v kompleksen »urban izdelek«. Seveda tu spet pridemo do glavnega pogoja uspešnega razvoja, posebej pa razvoja, temelječega na tržnem konceptu, to je organizacijske strukture mesta ter obstoja strategije razvoja in učinkovitega urbanega menadžmenta. Brez tega pogoja ni mogoče izkoriščati obstoječih primerjalnih vrednosti in te bodo ostale na provincialno lokalni ravni oziroma ne bo mogoče ustvarjati novih vrednosti in se s tem prilagajati in vključevati v evropska urbana omrežja.

V povezavi s temi zaključki v preteklih letih so za potrebe osnutka Strategije trajnostnega razvoja mesta Ljubljane (glej Dekleva in dr. 2001) izdelane obsežne (sektorske) raziskave, analize in druga strokovna gradiva, v katerih so analizirani problemi mesta, razvojne perspektive in predlagani osnovni cilji. Rezultat priprave strategije trajnostnega razvoja mesta Ljubljane predstavlja razvojno vizijo mesta, ki bo po dopolnitvah mestnega sveta, občin v regiji, pomembnejših razvojnih akterjev v regiji in civilne druž-

be v letu 2001 izhodišče za pripravo prednostnih razvojnih programov in projektov v mestu, novega prostorskega načrta, regionalnega razvojnega programa ljubljanske urbane regije ter lokalnega programa varstva okolja in izvajanja Agende 21 – ki bi se uresničevali v naslednjem desetletnem obdobju.

V obeh primerih gre za pomembne razvojne aktivnosti, s katerimi je potrebno, če se želi doseči uveljavitev Ljubljane v mednarodnem okolju, kot tudi posredne in neposredne razvojne učinke (večji prihodki, nova delovna mesta, razvoj spemljajočih in storitvenih dejavnosti itn.) zagotoviti bolj agresiven tržni nastop, boljšo organizacijo promocijskih aktivnosti in vključitev v celovito promocijo mesta.

3.2 Ekonomska konkurenčnost

Ekonomska razvitost je temeljnega pomena za konkurenčnost mesta. Med osnovnimi pokazatelji, ki označujejo raven razvitosti, je *produktivnost*, merjena z dodano vrednostjo na zaposlenega. Gospodarski razvoj pomeni poleg gospodarske rasti kakovostne in strukturne spremembe, inovacije, pomeni splošni napredek v gospodarstvu in

je predpogoj za rast zaposlenosti in porast življenjskega standarda. Primerjalna oziroma konkurenčna prednost Ljubljane je opazovana na osnovi večletne časovne serije ekonomskih pokazateljev in v primerjavi s konkurenčnimi mesti – Kopro in Mariborom.⁷

Ljubljana je ne samo glavno mesto Slovenije, ampak tudi najmočnejši gospodarski center države. Gospodarske družbe s sedežem v Ljubljani imajo tretjino slovenskega kapitala, tretjino dodane vrednosti, dobro tretjino prometa in čistega dobička ter zaposlujejo četrtno vseh zaposlenih. Ljubljansko gospodarstvo ima ugodno sektorsko strukturo, podobno mestom v razvitih gospodarstvih. V Ljubljani namreč kar dve tretjini dodane vrednosti ustvari storitveni sektor, tretjino pa poslovno uspešnejša predelovalna industrija. Mestna občina Ljubljana in osrednjeslovenska (ljubljanska urbana) regija sta najbolj razviti območji v Sloveniji. BDP na prebivalca je za 40–50 % višji od slovenskega povprečja. Ljubljana dosega 85 % povprečne razvitosti držav EU-15 in je razvitejša od vseh regij v Grčiji, od večine regij na Portugalskem, od številnih regij v Španiji in na jugu Italije ter posameznih

na vzhodu Nemčije. Vendar je treba poudariti, da so praviloma v vseh državah glavna mesta najrazvitejša. Če jo primerjamo s srednje- in vzhodnoevropskimi prestolnicami (NUTS2), opazimo, da se je samo Praga leta 1998 uvrstila pred ljubljansko (osrednjeslovensko) urbano regijo (Česen 1999; Pichler-Milanović 2001).

Osnovni razlog za višjo gospodarsko razvitost v Ljubljani je ugodna sektorska struktura, ker tri četrtine dodane vrednosti ustvari storitveni sektor, dobro polovico pa tržne storitve. Zelo razvite dejavnosti so trgovina, promet in zveze, finančne in poslovne storitve, nepremičninsko posredovanje ter del predelovalne industrije – kemična oziroma farmacevtska, papirna, prehrabna in elektro industrija. Ljubljansko gospodarstvo posluje uspešneje kot slovensko, ima večjo ekonomičnost, za četrtno višji dohodek in hitro rastočo dobičkonosnost in produktivnost dela. Izvozna usmerjenost Ljubljane je nižja od slovenske. Največji izvoznik je predelovalna industrija (kemična oziroma farmacevtska, papirna, usnjarska, proizvodnja električnih aparatov, optičnih in finomehaničnih izdelkov), ki ima v ljubljanski gospodarski strukturi nižji delež kot v slovenski. Skromni prilivi neposrednih tujih investicij (NTI) kažejo, da se tuji investitorji še vedno izogibajo Slovenije, vendar je 45 % vseh NTI skoncentriranih na področju Ljubljane, predvsem v trgovini, finančnih in poslovnih storitvah ter nepremičninskem posredništvu (Pichler-Milanović 2001). (Preglednica 2)

Kazalniki uspešnosti poslovanja prikazujejo izboljšanje poslovanja ljubljanskih gospodarskih družb v drugi polovici devetdesetih letih. Na izboljšanje ekonomičnosti je vplival pozitiven rezultat in hitrejša rast prihodkov od rasti odhodkov. Vendar je boljši poslovni uspeh spemljala rastoča kratkoročna in dolgoročna zadolženost, zato se delež ka-

Preglednica 2: Kazalci uspeha poslovanja

Kazalci	SLO	Index	LJ	Index	MB	Index	KP	Index
produktivnost	3.605	81	4.474	100	3.111	70	4.300	96
izvozna usmerjenost	0.258	169	0.153	100	0.178	117	0.265	173
učinkovitost	0.234	111	0.210	100	0.267	127	0.223	106
dobičkovnost	0.126	78	0.162	100	0.080	49	0.226	139
neto dobičkovnost	0.022	52	0.042	100	-0.089	-209	0.103	242
ekonomičnost	1.009	100	1.013	100	0.979	97	1.027	101
kapital/sredstva	0.516	102	0.508	100	0.624	123	0.449	88
donosnost kapitala	0.393	108	0.365	100	0.293	80	0.333	91
donosnost sredstev	0.203	109	0.185	100	0.183	99	0.150	81

Opombe: Index (Ljubljana = 100)

– učinkovitost poslovanja = dodana vrednost/prihodki

– dobičkovnost = čisti dobiček/dodana vrednost

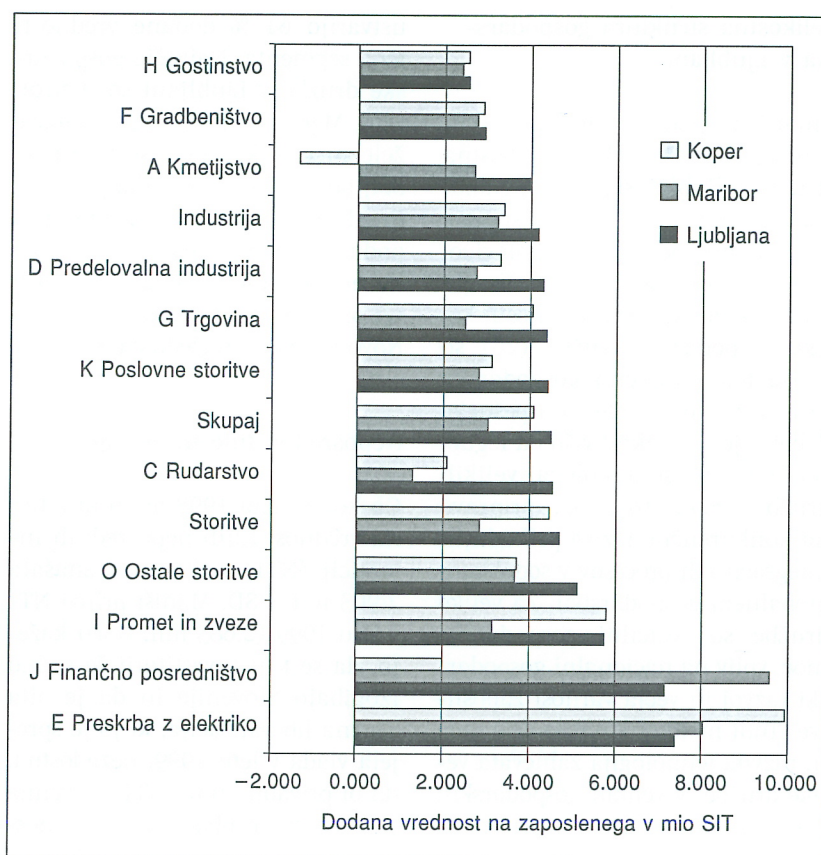
– donosnost kapitala = dodana vrednost/kapital

– donosnost sredstev = dodana vrednost/sredstva

– kapital/sredstva

Vir: APP, izračun Dr Tanje Česen (ZMAR); Pichler-Milanović in dr. 2001.

pitala v sredstvih postopno znižuje. Pozitivni rezultat poslovanja se je odrazil tudi na izboljšani *dobičkovnosti* in *učinkovitosti* poslovanja, porasli sta tudi donosnost kapitala in sredstev. *Izvozna usmerjenost* je rahlo porasla, vendar je kar za 40 % nižja od slovenske (največji izvoznik je predelovalna industrija, ki ima v ljubljanskem gospodarstvu nižji delež). *Koprsko* gospodarstvo ima enkrat višjo izvozno usmerjenost in enkrat višjo neto dobičkovnost od ljubljanskega. *Mariborsko* gospodarstvo je manj uspešno, ima negativno neto dobičkovnost. *Produktivnost* ljubljanskega gospodarstva je za 24 % višja od slovenske, povprečna mesečna plača pa je za 16 % višja. Produktivnost dela nenehno narašča zaradi dinamične gospodarske rasti, ki jo spremlja zniževanje števila zaposlenih v gospodarskih družbah. V letu 1998 je v Ljubljani porasla realno za 4,4 %. Produktivnost koprškega gospodarstva je na enaki ravni, mariborskega pa za 30 % nižja od ljubljanske. (Grafikon 1)



Grafikon 1: Produktivnost v Ljubljani, Kopru in Mariboru
(Vir: APP; Pichler-Milanovič in dr. (2001)).

Preglednica 3: 10 najbolj uspešnih podjetij v Sloveniji (1998)

Podjetje	Mesto / občina	Področje dejavnosti (NACE)	Število zaposlenih	Prihodki (mil. USD)	Čisti dobiček (mil. USD)	Izvoz (mil. USD)
REVOZ	Novo mesto	DM – Proizvodnja vozil in plovil	3007	1223.0	8.3	1037.5
PETROL	Ljubljana	G – Trgovina, poprav. mot. vozil in izd. široke porabe	2573	620.1	19.8	35.4
ELES	Ljubljana	E – Oskrba z elektriko, plinom in vodo	662	553.8	1.4	21.9
MERCATOR	Ljubljana	G – Trgovina, poprav. mot. vozil in izd. široke porabe	3013	411.8	7.9	–
GORENJE	Velenje	DK – Proizvodnja strojev in naprav	6500	399.1	12.6	350.9
TELEKOM SLOVENIJE	Ljubljana	I – Promet, skladiščenje in zveze	3085	381.8	41.9	–
SLOVENSKE ŽELEZNICE	Ljubljana	I – Promet, skladiščenje in zveze	8978	330.0	19.0	99.8
MERKUR TRGOVINA	Kranj	G – Trgovina, poprav. mot. vozil in izd. široke porabe	1419	317.3	7.3	36.9
LEK	Ljubljana	DG – Proizvodnja kemikalij, kem. izdelkov, umet. vlaken	2835	311.4	20.8	201.9
KRKA	Novo mesto	DG – Proizvodnja kemikalij, kem. izdelkov, umet. vlaken	2808	305.2	24.5	314.5

Opomba: mesto (1–10) na osnovi prodaje; lokacija podjetij (mesto/občina) označena poševno predstavlja gospodarsko vlogo osrednjelovenske in sosednji gorenjski in dolenski regiji oz. S-J osi Kranj-Ljubljana-Novno mesto. Prihodki, čisti dobiček in vrednost izvoza so predstavljeni v USD zaradi mednarodne primerljivosti.

Vir: Gospodarski vestnik, št. 29, 1999; Pichler-Milanovič in dr. (2001).

Velikostna struktura gospodars-tva v Ljubljani

Finančni podatki gospodarskih družb prikazujejo, da je velikostna struktura ljubljanskega gospodarstva podobna kot v Sloveniji, srednje in male družbe ustvarijo polovico, velike in srednje velike družbe pa tudi polovico dodane vrednosti. Velike gospodarske družbe (26) so imele nadpovprečno gospodarsko rast in tudi poslovale so uspešneje, dobiček je bil petkrat višji od izgub. Od leta 1995 se je položaj velikih družb okrepil. To izraža pripravo na konkurenčne izzive prihodnjih integracijskih procesov v sodobnem globalnem gospodarstvu. Za velike družbe so značilni gospodarska moč, vpliv na nacionalni gospodarski razvoj in večja varnost zaposlitve. Tudi mednarodna konkurenca in razvita tehnologija zahtevata velike družbe. V velikih gospodarskih družbah prevladujejo storitve, ki

ustvarijo 61 % dodane vrednosti tega segmenta. Največje gospodarske družbe v Ljubljani so: Petrol, Eles, Mercator, Telekom, Slovenske železnice, Lek, katere so tudi najbolj pomembna slovenska podjetja. Preglednica 3 kaže na izredno gospodarsko moč osrednje Slovenije, skoncentrirane predvsem v mestih na osi sever-jug: Kranj-Ljubljana-Novo mesto. (Preglednica 3)

Neposredne tuje investicije

Ob koncu leta 1998 je kumulativna vrednost tujih neposrednih investicij (NTI) v Sloveniji znašala 2.903 mil. USD. Manjši prilivi NTI v letu 1999 (2.683 mil. USD) kažejo, da se tuji investitorji še vedno izogibajo Slovenije in da je bila pravna liberalizacija, ki jo je sprejela vlada v letu 1999, nezadostna, da bi privabila nove NTI. Slovenija je v celotnem obdobju po osamos-

vojitvi izvajala predvsem omejevalno oziroma pasivno politiko do NTI. Zasnova privatizacije je de *facto* izločila tuje investitorje, omejevalni ukrepi Banke Slovenije pa so še pospešili nezanimanje strateških tujih investitorjev. Večina NTI prihaja iz bližnjih držav: Avstrije (27 %), Hrvaške (25 %), Nemčije (15 %), Francije (15 %) in Italije (6 %). Predelovalna industrija je do sedaj pritegnila več kot 45 % vseh NTI v Sloveniji, sledijo finančno posredništvo (18.2 %), trgovina (17 %), poslovanje z nepremičninami in poslovne storitve (13 %). Večina NTI v Sloveniji (70 %) se nahaja v večjih mestih (mestne občine) – Ljubljani, Mariboru, Kopru, Kranju, Novem mestu in Celju. Ljubljana je po vrednosti (46 %) in številu podjetij z NTI (38 %) najbolj pomembno območje v Sloveniji. Do sedaj so za tuje investitorje najbolj zanimive naslednje dejavnosti v Ljubljani: finančno posred-

Preglednica 4: Neposredne tuje investicije (NTI) v večjih mestih/občinah v Sloveniji (1996–1999) v mil.USD

Največje mestne občine v Sloveniji*	1996	1997	1998	1999		
	mil USD	mil USD	mil USD	Skupaj mil USD	Število podjetij z NTI**	Najbolj pomembna področja dejavnosti (NACE) z NTI
Ljubljana**	875.4	1010.6	1306.7	1236.2	586	<ul style="list-style-type: none"> • Finančno posredništvo • Trgovina, poprav. mot. vozil in izd. široke porabe • Poslovanje z nepremičninami, najem in poslovne storitve
Kranj	36.3	51.8	167.3	161.0	26	<ul style="list-style-type: none"> • Proizvodnja <ul style="list-style-type: none"> – izdelkov iz gume in plastičnih mas – tekstilij, usnj. oblačil, tekstilnih in krznenih izdelkov
Novo mesto	146.6	162.5	216.0	153.0	17	<ul style="list-style-type: none"> • Proizvodnja vozil in plovil
Koper	155.4	178.2	226.2	237.5	148	<ul style="list-style-type: none"> • Poslovanje z nepremičninami, najem in poslovne storitve • Trgovina, poprav. mot. vozil in izd. široke porabe
Maribor	84.8	111.9	138.1	123.0	95	<ul style="list-style-type: none"> • Proizvodnja kemikalij, kem. izd., umet. vlaken • Trgovina, poprav. mot. vozil in izd. široke porabe
Celje	25.2	22.5	32.0	31.9	32	<ul style="list-style-type: none"> • Obdel. In predelava lesa, proiz. izd. iz lesa, plute • Trgovina, poprav. mot. vozil in izd. široke porabe
Skupaj (1–6)	1323.7	1537.5	2086.3	1942.6	904	Sektor dejavnosti (NACE) z največjim deležom NTI v Sloveniji: <ul style="list-style-type: none"> • Predelovalna industrija (46.1 %) • Finančno posredništvo (18.2 %) • Trgovina, poprav. mot. voz. in izd. široke porabe (16.8 %) • Poslovanje z nepremič., najem in posl. storitve (12.7 %)
SLOVENIJA	2062.8	2447.7	2903.5	2683.6	1524	
Delež največjih mestnih občin (1–6) v skupnem obsegu NTI v Sloveniji (%)	64.2	62.8	71.8	72.4	59.3	
Delež Ljubljane v skupnem obsegu NTI v Sloveniji (%)	42.4	41.3	45.0	46.0	38.5	<ul style="list-style-type: none"> • Finančno posredništvo (98.4 %) • Trgovina, poprav. mot. voz. in izd. široke porabe (57.6 %) • Poslovanje z nepremič., najem in posl. storitve (53.8 %)

Opombe: *občine (192)/mestne občine (11); **Število podjetij z več kot 10 % NTI. Vrednost NTI so izražene v USD zaradi mednarodne primerjave.

Vir: Banka Slovenije; APP; Pichler-Milanovič in dr. (2001).

ništvo, trgovina, popravilo motornih vozil in izdelkov široke porabe, poslovanje z nepremičninami, najem in poslovne storitve. Vloga mesta Ljubljane kot poslovnega in finančnega središča države je očitna tudi v koncentraciji NTI v finančnem posredništvu – 98 % od vseh NTI v tem sektorju v Sloveniji se nahaja na področju Mestne občine Ljubljana. (Preglednica 4)

Tuji in domači investitorji se v Sloveniji soočajo z velikim problemom v zvezi s pridobivanjem zemljišč in prostorov za svoje aktivnosti po konkurenčnih cenah. Obstoječa (industrijska) zemljišča in objekti, ki ne služijo svojemu namenu, imajo pogosto neustrezno infrastrukturo, nerazrešeno ekološko problematiko in lastniški status ter nedefinirane možnosti za širitev območja. Administrativni in drugi postopki, ki so potrebni za vzpostavitev novega stavbnega zemljišča, so dolgotrajni. To in druge okoliščine imajo za posledico, da so tržne cene stavbnih zemljišč v Sloveniji višje kot v sosednjih državah, vključno z Avstrijo in Italijo. Za pospešitev NTI, predvsem na področju storitev, bo Slovenija največ naredila z uskladitvijo svojega zakonskega okvira in administrativnih postopkov ter lastninjenja državnega premoženja na področju finančnih, telekomunikacijskih in drugih storitev s tistimi v EU. Seveda pa mora Slovenija tudi jasno opredeliti svoj interes do tujih investitorjev in ga tržiti v svetu. V tem procesu se bo okrepila tudi mednarodna vloga Ljubljane ter načeloma imela pozitivne učinke na pospeševanje gospodarske moči in blaginje ter internacionalizacije mesta Ljubljane.

Cene nepremičnin

Cene nepremičnin v večjih slovenskih mestih, predvsem pa v Ljubljani, so v devetdesetih letih večkrat narasle in so primerljive s tistimi v številnih evropskih prestolnicah. Ponudba pa krepko zaostaja za povpraševanjem. Cene poslovnih

nepremičnin v Ljubljani, predvsem gostinskih lokalov, so nadpovprečno visoke, sledijo cene trgovskostoritvenih in poslovnih dejavnosti. Cene ljubljanskih stanovanj so odvisne od velikosti in predvsem lokacije, katera je odraz kakovosti bivanja v soseščini in bližine središča mesta ter socialne in ekonomske strukture prebivalstva. Cene stanovanj, tako starih kot novih, so visoke, še višjo ceno dosegajo manjša stanovanja. Samostojno hišo je težko najti pod 250.000 EUR, cena dvojčkov in vrstnih hiš pa je odvisna od lokacije (od 200.000 EUR). Na rast cene vpliva tudi pomanjkanje urbanistično primernih (zazidalnih) zemljišč za stanovanjsko ter drugo gradnjo. Nepremičninsko področje je še vedno dokaj neurejeno, kar je posledica prejšnjega režima, ko se celotnih stanovanjskih sosesk ni vpisovalo v zemljiško knjigo. Urejanje nepremičninske evidence je predpogoj za učinkovitejši trg nepremičnin, razvoj stanovanjskega ter drugega nepremičninskega financiranja. Omejen dostop do ugodnih bančnih (hipotekarnih) posojil za nakup, gradnjo in prenavo stanovanj je tudi pomembna ovira učinkovitega trga nepremičnin ter (mednarodne) konkurenčnosti Ljubljane. Zaradi tega je stanovanjska oskrba v Sloveniji (in predvsem v glavnem mestu Ljubljani) neuravnotežena. (Preglednica 5)

Preglednica 5: Cene nepremičnin (USD/sq.m) v Ljubljani in drugih večjih mestih v Sloveniji (1999)

Mesto	Poslovne nepremičnine			Stanovanjske nepremičnine*		
	pisarniški prostori	gostinski lokal	trgovsko. storit. lokali	hiše	mala stanovanja	velika stanovanja
Ljubljana (center)	1195	2640	1730	1600	1585	1170
Ljubljana (okolica)	1030	2000	1280	1555	1335	1110
Maribor	920	1970	1445	1555	695	585
Koper	1250	1500	1750	890	1360	860
Celje	670	780	945	500	720	665
Kranj	945	620	750	555	835	665
Novo mesto	1030	1305	1195	530	780	610

* Hiše: vrstne, atrijske, dvojčki, samostojne (povprečna cena); mala stanovanja: garsonjere, enosobna; velika stanovanja: tri in več sob.

Vir: SLO-NEP (2000); Pichler-Milanovič (2000); Pichler-Milanovič in dr. (2001).

Samo majhen del prebivalstva zmore rešiti svoje stanovanjsko vprašanje sam, bodisi s pridobitvijo lastnega stanovanja ali najemom profitnega stanovanja v okviru čisto tržnih odnosov. Pridobivanje lastnih stanovanj je imelo ne glede na različno ugodne posojilne pogoje v preteklosti vedno zelo podoben obseg. Ponudba neprofitnih in socialnih stanovanj je daleč manjša od povpraševanja. Za večino prebivalcev je dostop do primerne stanovanja v prihodnosti mogoč samo ob aktivni vlogi države oziroma lokalne skupnosti, seveda ob možnosti neprofitnega stanovanjskega sektorja, zagotavljanja socialnih stanovanj in ugodnih kreditov za nakup ali graditev lastnih stanovanj.

3.3 Prometna vloga Ljubljane⁸

Osrednji interes članic EU na področju prometa je namenjen vzpostavljanju integriranega transevropskega prometnega omrežja (TEN). Bodoča skupna prometna infrastruktura v potencialnih članicah EU je zasnovana v obliki prometnih koridorjev. Na ozemlju Slovenije se križata V. in X. panevropski prometni koridor, ki naj bi v prihodnosti vzpostavila dve pomembni razvojni osi EU. Na najpomembnejšem križišču teh prometnih koridorjev se nahaja Ljubljana. Zaradi sorazmerne majhnosti Ljubljane in njenega gravitacijskega zaledja jo države

EU, kljub vozliščnemu položaju, obravnavajo predvsem kot prehodno in ne ciljno območje. V državah EU, katere ki imajo zvečine avtocestno omrežje večinoma že izgrajeno, prioriteto vzpostavljajo omrežje visoko zmogljivih železniških povezav. V slovenski strokovni javnosti je zaradi negativnih okoljevarstvenih, prostorskih in finančnih razlogov zaslediti kar nekaj odpora do izgradnje hitre železnice. Zato obstaja nevarnost, da se v primeru upočasnjene vzpostavljanja učinkovite (predvsem železniške) prometne infrastrukture zaobide prometne koridorje prek sosednjih držav. Ljubljana bi kljub svoji sorazmerni majhnosti s postaja, še bolj pa kot vozlišče dveh prog hitre železnice, ki bi sledili smerem obeh panevropskih koridorjev, postala konkurenčna in neposredno povezana z mnogo pomembnejšimi evropskimi središči. To bi Ljubljanici in Sloveniji nedvomno prineslo vrsto novih razvojnih impulzov. Argumenti, da lahko navezavo na obravnavano železniško omrežje nadomestijo letalske povezave z letališča Brnik, ne vzdržijo.

Razvoj slovenskega prometnega sistema je že nekaj časa usmerjen v

vzpostavitev in vzdrževanje zmogljivega avtocestnega križa in ob tem razvoju se je še posebej okrepila vloga Ljubljane, ki zaradi svojega položaja na križišču obeh osi državnega prometnega križa, z njegovo modernizacijo pridobiva v prometnogeografskem smislu največ med vsemi slovenskimi mesti – regionalnimi središči. Glede na trajanje potovanj, je Ljubljana že danes z ostalimi 11 regionalnimi središči najbolj povezana oziroma je med vsemi najbolj dostopna. Ljubljana se uvršča med bolj neposredno povezana središča, kar pomeni, da so njene najhitrejše cestne povezave z drugimi regionalnimi središči pogosto tudi najkrajše. Planirano izboljšanje cestnega omrežja bo še okrepilo njen osrednji prometni položaj. Z načrtovano prenovo železniškega omrežja naj bi se povprečni časi potovanj med regionalnimi središči skoraj prepolovili. S tem bo državno središče najbolj dostopno regionalno središče po po za obemahh preučevanih omrežjih. (Preglednica 6)

Težave celotnega prometnega sistema se koncentrirajo k kopičijo v večjih urbanih območjih, ki predstavljajo osrednji in najbolj vitalen del

državnega prometnega sistema, saj so mesta osrednja vozlišča in največji generatorji prometa. Rast individualnega motornega prometa v mestih in nezavedanje pomena javnega potniškega prometa ter nemo-toriziranih oblik povzročata zaton in vse večjo nekonkurenčnost mest. Večina slovenskih mest, med katerimi zaradi stekanja tokov celotnega prometnega križa prednjači Ljubljana, je že dosegla absorpcijsko sposobnost za promet. Nove količine prometa, ki jih povzroča gradnja avtocest v smislu širjenja gravitacijskega zaledja in konkurenčnosti cestnega prometa, razmere v mestih zgolj poslabšujejo. Navedeni problemi nimajo zgolj posledic v nefunkcioniranju prometnega sistema, temveč spreminjajo in degradirajo bivalne razmere v mestih. Zaradi velikosti Ljubljane in njenega zaledja je obseg tovrstnih procesov največji prav v njenem vplivnem območju. Rešitev omenjenih problemov je, glede na izkušnje razvitih evropskih držav, mogoča le z vzpostavitvijo modernega in konkurenčnega javnega potniškega prometa v celotni ljubljanski urbani regiji. Tak sistem bi rešil Ljubljanoe številnih prometnih in prostorskih težav ter okrepil vlogo drugih središč v re-

Preglednica 6: Primerjave povprečnih časov potovanj med 12 regionalnimi središči po različnih prometnih omrežjih

	Povprečni čas potovanja (min)				Indeks			
	cesta (O)	cesta (P)	železnica (O)	železnica (P)	železnica / cesta (O)	železnica (P) / cesta (O)	železnica / žel. (P/O)	železnica / cesta (P)
Celje	72	52	119	63	164	227	53	121
Koper	115	79	213	114	185	270	54	144
Kranj	79	59	135	73	171	228	54	124
Krško	87	64	134	73	155	209	54	114
Ljubljana	68	46	116	63	171	249	54	137
Maribor	93	69	158	84	170	228	53	122
Murska Sobota	140	92	203	107	145	220	53	116
Nova Gorica	129	88	225	114	174	255	51	130
Novo mesto	91	66	164	104	182	248	63	158
Postojna	79	57	146	83	185	255	57	146
Slovenj Gradec	100	74	245	150	244	332	61	203
Trbovlje	77	58	114	63	149	195	55	109

Opomba: O (obstoječe omrežje); P (planirano omrežje).

Vir: Gulič, A., Plevnik, A. (1999).

giji. V splošnem bi tak razvoj okreplil konkurenčnost Ljubljane in nje-nega zaledja v širšem srednjeevropskem prostoru.

3.4 Trajnostni razvoj Ljubljane

Trajnostni razvoj v skladu z opredelitvijo Svetovne komisije za okolje in razvoj razumemo kot razvoj, ki »omogoča zadovoljevanje potreb sedanjih generacij, ne da bi bile pri tem ogrožene možnosti prihodnjih za zadovoljevanje njihovih« (WCED, 1987, str. 8), eden od osnovnih ciljev pa je izboljševanje kakovosti človekovega življenja znotraj okvirov nosilne sposobnosti Zemlje (IUCN/ UNEP/WWF, 1991). Že nekaj časa je uveljavljeno prepričanje, da sta visoka kakovost okolja in usmeritev v trajnostni razvoj bistvenega pomena za uspešen razvoj mest in regij. Usmeritev mesta ali regije v trajnostni razvoj pa se lahko navsezadnje kaže tudi kot »ovira« ali »lokacijska slabost«, npr. ob uveljavljanju zahtevnejših okoljskih standardov, zvišanju stroškov za dejavnosti varstva okolja ali zaradi posebnih ureditev, npr. v povezavi z izbiro prometnih sredstev.

Opredeljevanje prednosti in pomanjkljivosti Ljubljane v nacionalnih ter mednacionalnih primerjavah z vidika trajnostnega okoljskega razvoja je zaradi že omenjenih omejitev glede podatkov in majhnega števila doslej opravljenih tovrstnih študij, v katerih bi bila zastopana tudi Ljubljana, težavno.⁹ Celovitejše analize stanja okolja obstajajo le za posamezne regije. Ker so bile uporabljene metodologije različne in analize ne zajemajo vseh regij, za primerjavo niso ustrezne.¹⁰ *Osrednjeslovenska* regija se je uvrstila med močno do zelo močno onesnažene regije. Najbolj onesnažena prвина je bil zrak, temu pa je sledila obremenjenost vodotokov in poškodbe gozdov. Močno onesnažene so bile tudi nekatere podtalnice v regiji. Zrak je bil najslabši v *Ljubljani* (mejna imisijska vrednost za 24-urno kon-

centracijo SO₂ je bila presežena 28- do 48-krat, nekajkrat tudi kritična vrednost za SO₂ in mejna za dim), *Kamniku* ter *Domžalah* (14-krat). Najbolj onesnažene reke v regiji so bile Kamniška Bistrica, Ljubljanica in Rinža (4. razred kakovosti), medtem ko je bila tudi Sava na posameznih odsekih uvrščena v 4. razred. Onesnaženost je bila posledica komunalnih in industrijskih odpadnih vod. Ljubljana se je tudi v letu 1995 uvrstila med območja z bolj onesnaženim zrakom v Sloveniji. Število dni s preseženo imisijsko vrednostjo za SO₂ se je sicer zmanjšalo, povečalo pa se je število dni s preseženo imisijsko vrednostjo dima. Zaradi povečevanja obsega prometa je močnejše onesnaževanje z dušikovimi oksidi, hlapnimi organskimi snovmi, ogljikovim monoksidom in ozonom. Število dni s preseženo imisijsko vrednostjo za SO₂ se je zmanjšalo tudi v Kamniku, Domžalah in Medvodah, pojavljajo pa se podobni problemi zaradi prometa kot v Ljubljani. Kakovost podtalnice Ljubljanskega polja je bila kljub lokalnim komunalnim onesnaženjem, zvišanju vsebnosti pesticidov, onesnaženju s kromom in organskimi topili sorazmerno dobra.

Plut (2000) je na osnovi podatkov za prvo polovico devetdesetih let opravil primerjavo stanja kakovosti mestnega okolja Ljubljane, Maribora in Celja ter trendov onesnaženosti. Razen glede na obseg degradiranih urbanih območij je bilo stanje opazovanih kazalcev kakovosti mestnega okolja v treh najpomembnejših urbanih središčih v Sloveniji najboljše v Mariboru, sledi Ljubljana, najslabše pa je bilo stanje v Celju. Zaskrbljujoče je, da so ocene kakovosti posameznih prvin v vseh navedenih mestih v razredih, ki kažejo na slabo stanje okolja. V devetdesetih letih se stanje posameznih prvin okolja v opazovanih mestih ni več slabšalo, v nekaterih primerih pa je prišlo celo do bistvenega zmanjšanja onesnaževanja. V Ljubljani se je npr. moč-

no zmanjšala onesnaženost z SO₂. Ob tem se je spremenilo tudi razmerje med dejavniki, ki povzročajo pritiske na okolje. Porasel je vpliv gospodinjstev in prometa (potovalne navade, vzorci potrošniškega obnašanja), zmanjšali pa pritiski energetike in industrije (omilitveni ukrepi, nove tehnologije). Območje Ljubljane je bilo v študiji Varstvo okolja in prostorski razvoj Slovenije (Plut, Špes in dr. 2000) glede na kakovost bivalnega okolja uvrščeno med »večja območja pokrajinske degradacije«, in sicer skupaj s Šaleško dolino v skupino, za katero je značilna pretežno večja in posamično kritična degradiranost sestavin bivalnega okolja. Za preostali skupini je značilna pretežno zmer-na (Maribor) oziroma pretežno sezonsko kritična degradiranost sestavin bivalnega okolja (Zasavje, Mežiška dolina, Celje).

Čeprav za to nimamo primerjalnih podatkov, ocenjujemo, da je *pomanjkljivost* Ljubljane – predvsem v primerjavi z mesti v državah EU – pomanjkanje prizadevanj za trajnostni razvoj, odsotnost ali slaba uveljavljenost integralnega pogleda na problematiko okolja in trajnostnega razvoja, pomanjkljiva institucionalna struktura, premalo izgrajen sistem spremljanja okolja ter ozek nabor instrumentov, ki jih na tem področju uporablja mestna uprava.

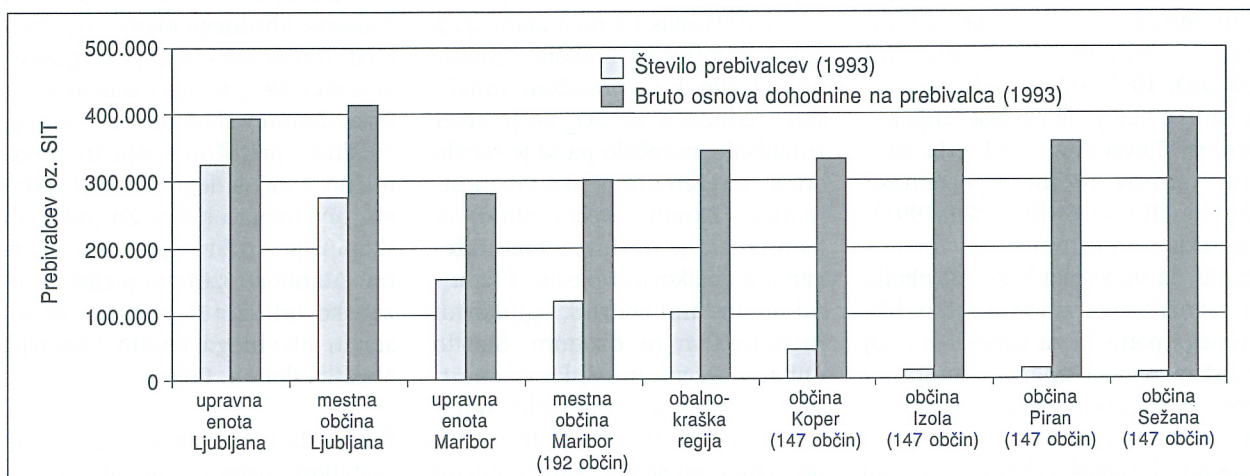
3.5 Življenjska raven

Široko, kompleksno pojmovana življenjska raven prebivalstva se nanaša na čim bolj celovito predstavitev življenjskih razmer prebivalstva določenega območja v določenem časovnem obdobju.¹¹ Široka opredelitev življenjske ravni presega zgolj denarne oziroma materialne vire, ki jih ima na razpolago prebivalstvo. Življenjsko raven se preučuje predvsem z vidika prebivalcev določenega območja. Vendarle pa je pomembna, celo odločilna informacija na primer tudi za potencialne migrante ter name-

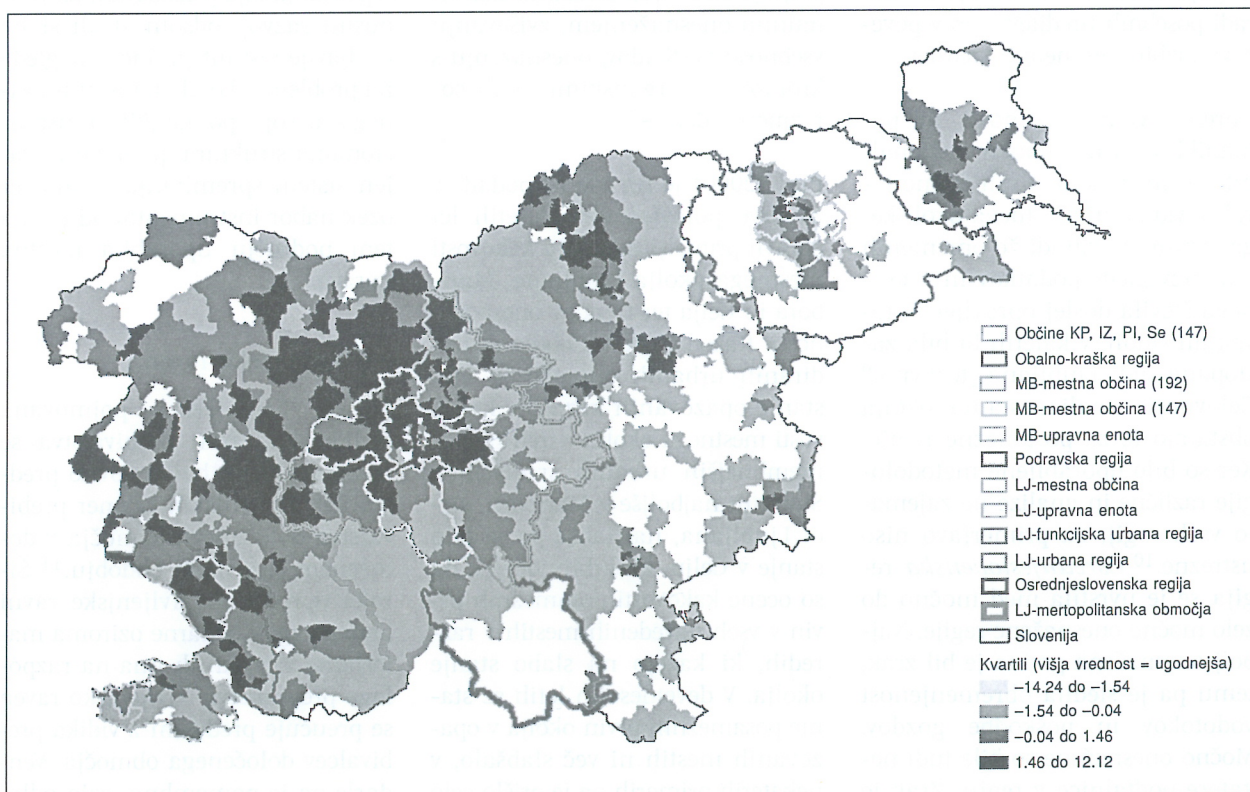
stitev in poslovno usmeritev najrazličnejših dejavnosti, ki so povezane z življenjskimi razmerami ljudi različnih socialnoekonomskih slojev oziroma z različnim načinom življenja. Kljub omenjeni širini življenjska raven ne predstavlja vseh značilnosti (mestnih) območij, ki so pomembne z vidika njihove konkurenčnosti oziroma primerjalnih prednosti. (Karta 1)

Prikaz razlik v vrednosti izbranih kazalcev oziroma delnih indeksov življenjske ravni prebivalstva je torej namenjen predvsem prikazu načina (smeri) in velikosti spreminjanja vrednosti izbranih kazalcev s spreminjanjem opredelitve mestnega območja Ljubljane, Maribora in Kopra. Z zmanjševanjem območja (od metropolitanskega območja proti Mestni občini Ljubljana), in

vrednosti večine delnih indeksov življenjske ravni vse izraziteje odstopajo od povprečnih vrednosti indeksov za celotno Slovenijo. Izjema sta indeksa *stanovanjskih in prebivalstvenih razmer* (slednji je nekoliko nad slovenskim povprečjem le za Mestno občino Ljubljana). Vrednosti večine ostalih delnih indeksov življenjske ravni prebivalstva in skupnega indeksa življenjske



Grafikon 2: Bruto osnove dohodnine na prebivalca (1993) in števila prebivalstva med različno opredeljenimi izbranimi »mestnimi območji« Ljubljane, Maribora in obalno-kraških mest. (Vir: Krevs (2000); Pichler-Milanovič in dr. (2001).



Karta 1: Indeks socialno-ekonomskih razmer po (nekdanjih) krajevni skupnostih v Sloveniji in različne opredelitve izbranih »mestnih območij« Ljubljane, Maribora in Kopra

ravni se z zmanjševanjem območja povečujejo. Zmanjšujejo se vrednosti indeksov onesnaženosti bivalnega okolja, naravnih razmer na območju bivanja. Z navedenih vidikov smo primerjali tudi »mestna območja« Ljubljane, Maribora in mest/občin v obalno-kraški regiji (Koper, Izola, Piran in Sežana). Primerjave so izvedene na podlagi povprečnih vrednosti indeksov življenjske ravni. Primerjava med Ljubljano in Mariborom pokaže, da z ožjenjem opredelitve »mestnega območja« opazimo nekatere sorodne poteze spreminjanja vrednosti indeksov življenjske ravni prebivalstva in indeksov »konkurenčnosti« mest (t. i. socialnoekonomske razmere, promet, socialna kohezivnost, kakovost okolja), vendar Ljubljana kot mesto znotraj Slovenije nima izrazite konkurence. Prednosti ter pomanjkljivosti Ljubljane pred Mariborom in obalno-kraškimi mesti (občinami) z vidika življenjske ravni prebivalstva so naslednje:

PREDNOSTI:

- višji dohodki in premoženje prebivalstva
- ugodnejše prometne razmere/položaj

- zaposlitvene razmere
- izobraževalne razmere
- stanovanjske razmere
- oskrbne in storitvene razmere

POMANJKLJIVOSTI:

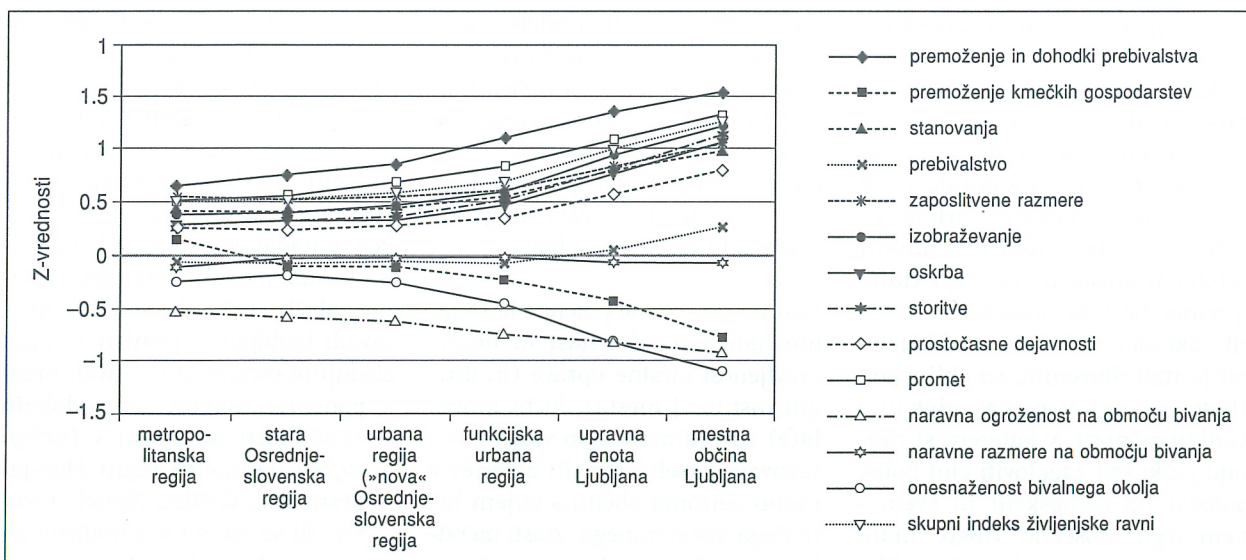
- onesnaženost bivalnega okolja
- naravne razmere na območju bivanja
- naravna ogroženost na območju bivanja

4. Zaključek: Kako iz majhnosti narediti prednost?

Za razliko od nekdanjih tradicionalnih naravno ustvarjenih primerjalnih prednosti, s katerimi so v preteklosti države tekmovala, danes ustvarja prednosti človekovo znanje, ki proizvaja tehnologijo in izdelke ali posreduje informacije o znanju drugih. Temelji konkurenčnih prednosti so se spremenili, izboljšal se je tudi položaj majhnih držav oziroma gospodarstev zaradi večje prilagodljivosti in fleksibilnosti. Domneva je izredne pomembnosti tudi za Ljubljano in Slove-

nijo, ki ima kot majhno mesto podobne priložnosti za močnejši vstop v mednarodno okolje – kot na primer Luksemburg, Irska, Finska, Švica, Danska, tudi Avstrija. Poleg tega je pomembna ugotovitev, da je v okviru razvojne strategije države (ali pa mesta) nujno zagotoviti pogoje za pospeševanje internacionalizacije gospodarstva, razvojno strategijo ter nujno stalno spremljanje svetovnih gibanj in sicer njihovo identificiranje ter, kar je najpomembnejše, hitro reagiranje in prilagajanje novim pogojem razvoja. Nujnost prilagajanja in usklajevanja s kriteriji in zakonodajo EU je zahtevna naloga, ki vpliva na konkurenčnost Slovenije in tudi na prednosti posameznih lokacij, posebno večjih mest na geostrateških položajih.

V preteklem obdobju so bili ukrepi usmerjeni predvsem na izboljšanje konkurenčnosti države, posameznih sektorjev in podjetij, ne pa na prostorski ali urbani razvoj Slovenije. Sedanja aktualna strateška vprašanja pa so povezana z institucijami in instrumenti razvojne politike, ki jih bo Slovenija lahko uporabljala kot polnopravna članica EU.



Grafikon 3: Povprečne vrednosti delnih indeksov in skupnega indeksa življenjske ravni prebivalstva za različno opredeljena »mestna območja Ljubljane«. (Vir: Pichler-Milanovič in dr. (2001))

Opombe: Delni indeksi in skupni indeks življenjske ravni prebivalstva so izraženi v z-vrednostih. Zato pozitivne izračunane vrednosti v preglednici pomenijo nadpovprečne vrednosti z vidika povprečja za celotno Slovenijo, negativne izračunane vrednosti pa podpovprečne vrednosti z vidika povprečja za celotno Slovenijo.

Na podlagi izhodišč osnutka razvojne vizije in strategije trajnostnega razvoja mesta Ljubljane in neodvisnih empiričnih raziskav smo skušali potrditi začetno izhodišče, da je mesto Ljubljana konkurenčno v nacionalnem urbanem sistemu. Trenutno pa ne razpolagamo z dovolj podatki, da bi bolj podrobno in z največjo mero natančnosti lahko ocenili konkurenčnost in nadnacionalni položaj Ljubljane v omrežju evropskih mest. Toda že ugotovitve, ki jih navajamo, vsaj deloma potrjujejo, da potenciali obstajajo, niso pa izkoriščeni. V dosedanjih analizah konkurenčnosti mest niso bile zajete srednje- in vzhodnoevropske države.

Vendar so politične in ekonomske spremembe, ki so se začele s padcem berlinskega zidu, odprle tudi ta del evropskega prostora vplivu procesov globalizacije, ekonomskih strukturnih sprememb, širjenju evropskega trga, in kar je posebej pomembno, spodbujanju medmestnega sodelovanja in na osnovi tega vključevanju v različne evropske urbane mreže ter izboljšanju konkurenčnosti. Ne glede na še vedno prisotne resne strukturne in materialne razlike med državami v tranziciji in zahodnoevropskimi državami (posebej članicami EU) je dejstvo, da so tudi nekdanje države socialističnega bloka postale pod vplivom procesa globalizacije in vdora zasebnega kapitala nove udeležence evropskega urbanega omrežja ter da se tudi v njihovem urbanem prostoru dogajajo vidne spremembe v že omenjenih vzorcih. Skratka, te države, med katerimi je tudi Slovenija, so vključene (hote ali ne) v proces globalne konkurenčnosti, v katerem si morajo poskušati zagotoviti čim boljši položaj na evropskem in svetovnem trgu. Posebno vlogo imajo glavna mesta, prestolnice in velika regionalna središča, ki se morajo bojevati z ostalimi evropskimi mesti za nove investicije, proizvodne in storitvene dejavnosti ter nova delovna mesta.

Za sedaj pa lahko samo omenimo, da je Ljubljana na podlagi omenjenih raziskav najbolj konkurenčno mesto ne samo v Sloveniji, temveč tudi v bližnji čezmejni regiji in v primerjavi z nekaterimi evropskimi prestolnicami. Na podlagi tega torej domnevamo, da je mesto Ljubljana že sedaj potencialno konkurenčno, predvsem v primerjavi z mesti v svoji bližnji tujini, srednjeevropskimi prestolnicami in (novimi) prestolnicami neodvisnih držav na območju nekdanje Jugoslavije. Konkurenčne prednosti Ljubljane slonijo na zunanjih priložnostih in vrednostih v procesu evropskih integracij ter na notranjih prednostih in specifičnih lokacijskih dejavnikov. V zvezi s tem je odločilno, da Ljubljana v prihodnjih nekaj letih poveča sedaj sorazmerno zelo nizek nadnacionalni položaj v omrežju evropskih mest. Naslednje konkurenčno področje je tekmovanje za uveljavitev in nadzor, zlasti na področju (mednarodnih) finančnih in administrativnih funkcij, in za pridobitve sredstev iz javnega (državnega) proračuna ali fiskalno osamosvojitve, torej za razpoložljiva proračunska sredstva in investicije, vključno s sredstvi iz tujih finančnih skladov. Ljubljana si mora prizadevati, da pridobi vodilno vlogo v čim večjem številu dejavnosti, ki usmerjajo sodoben razvoj. Ena od poti do te vloge gre prek izboljšanja mednarodne konkurenčnosti, druga pa zagotovo prek ohranjenosti atraktivnega bivalnega in delovnega okolja.

Med neizkoriščene potenciale štejejo tudi neučinkovitost in nepripravljenost mestne uprave (in drugih institucij mesta), ki bi morala(e) zavzeti aktivnejšo vlogo v povezovanju vseh urbanih akterjev v mestu oziroma občini s ciljem hitrejšega avtonomnega, zlasti pa odločnega vključevanja v evropske in globalne integracije, kar bi se kmalu obrestovalo v izboljševanju kakovosti življenja posameznikov in delovanja različnih institucij v samem mestu. Razvojni potenciali

oziroma primerjalne prednosti so le možnost. Vprašanje je, v kolikšnem obsegu in s kakšno intenziteto jih je mesto uspelo izkoristiti in uresničiti v konceptu izboljšanja konkurenčnih prednosti.

Rezultati raziskav nas opozarjajo tudi na nekatere pomanjkljivosti Ljubljane, ki jih je potrebno z ustreznimi ukrepi in razvojnimi programi izboljšati, če Ljubljana želi ohraniti in predvsem izboljšati sedanjo raven konkurenčnosti in kakovosti življenja. Cilj nadaljevanja te raziskave je zagotoviti informacije o pogledih in stališčih do osnovnih vprašanih funkcioniranja in razvoja evropskih mest ter utemeljeno dokazati, da je Ljubljana konkurenčna v obravnavanem omrežju evropskih mest, pri čemer je zlasti izpostavljena nujnost izboljšanja sedanjega stanja na šibkih področjih, ki naj vsebuje oblikovanje programov celovite, sodobno zasnovane strategije mesta ter aktivno sodelovanje mesta v nadnacionalnih omrežjih evropskih mest. V tem kontekstu bomo določili in predlagali, s katerimi funkcijami lahko Ljubljana tekmuje na mednarodnem odru. Ocene sedanje in prihodnje, lahko rečemo zelene ali uresničljive podobe ter glavnih konkurenčnih prednosti, s katerimi Ljubljana lahko tekmuje na izbranih trgih in v omrežjih, treba graditi ne samo na zaključkih posameznih raziskav in mnenj domačih, temveč tudi tujih strokovnjakov. V nadaljevanju projekta bomo poskušali preveriti stališča o primerjalnih ter konkurenčnih prednostih Ljubljane v primerjavi s naslednjimi evropskimi omrežji mest:

- podobne velikosti in podobnih značilnosti predvsem v *bližnji tujini*, čezmejni regiji Alpe-Jadran: Trst, Gradec, Zagreb, Celovec, ki so znana kot tradicionalni »zgodovinski« tekmeci;
- v srednji in vzhodni Evropi že znanih *srednjeevropskih prestolnic*, kot so Praga, Budimpešta, Varšava, in prestolnic podobne velikosti in značaja v drugih

- osamosvojenih državah, npr. Bratislava, Talin, Riga, Vilna;
- v državah EU – »vzorčnimi« mesta podobne velikosti in položaja v evropskem omrežju ter mesti »optimalne velikosti«, »trajnostnega razvoja« in mednarodne usmeritve, npr. Amsterdam, Bruselj, Dunaj, Kopenhagen, Luksembourg, Stockholm, ter regionalnimi centri – Barcelona, Ženeva, Lille, Milano, Muenchen, Strasbourg, Salzburg itd.;
 - prestolnic novih držav, nastalih na ozemlju nekdanje Jugoslavije (Sarajevo, Beograd, Podgorica, Priština, Skopje, itd.) in jugovzhodne Evrope (Sofija, Bukarešta, Tirana itd.), oziroma »možnih« teknic.

Možnosti za doseganje ustrezne ravni konkurenčnosti na mednarodni ravni so lahko omejene, kar pomeni, da Ljubljana ne bo sposobna tekrovati z drugimi evropskimi mesti za pridobitev novih investicij, delovnih mest in projektov, turistov itd., če se ne bo pravočasno pripravila na to.

V kolikor želijo Ljubljana in druga slovenska mesta pridobiti ustrezen položaj v novo nastajajočem vseevropskem urbanem omrežju, morajo objektivno oceniti svojo potencialno vlogo ter svoje prednosti, ki naj bi jim omogočile konkurenčnost ter trajnostni razvoj in preno vo v novih okoliščinah, hkrati pa ohraniti svojo identiteto in okrepiti samostojnost. Zagotavljanje interesov lokalnih subjektov je v takšnih primerih popolnoma odvisno od kakovosti mestnega upravljanja – »menadžmenta« kot instrumenta, s katerim je mogoče povezati različne interese in cilje razvojnih programov (ter posameznih projektov) ter implementirati rezultate na lokalno raven.

Strateški razvojni cilji mesta Ljubljane naj bi se uresničevali s smiselno zaokroženimi razvojnimi programi, ki se po potrebi nadalje členijo v podprograme, projekte in

aktivnosti. Za uresničevanje strategije so predlagani naslednji razvojni programi:

- povečati mednarodno konkurenčnost Ljubljane,
- izboljšati bivalno okolje,
- izboljšati pogoje za podjetništvo in zaposlovanje,
- vključevanje izključenih skupin in dostop do storitev,
- integriran javni potniški promet,
- zmanjševati obremenitev okolja,
- razvoj potencialov za informacijsko družbo.

Zaradi vpliva omenjenih procesov mora mestna uprava sodelovati z javnim in zasebnim sektorjem, prebivalci in drugimi akterji pri pripravljanju in izvajanju ciljev in vizij strateškega razvoja »uspešnega, učinkovitega in trajnostnega« mesta – s ciljem izboljšanja mednarodne konkurenčnosti, nadnacionalnega položaja in kakovosti življenja Ljubljane – »srednjeevropske prestolnice med Dunajem in Benetkami«.

Mag. Nataša Pichler-Milanović
Urbanistični inštitut RS
E-pošta: natasa.milanovic@urbinstitut.si

Opombe:

¹ Članek sloni na nekaterih rezultatih tekočega projekta: Primerjalne (konkurenčne) prednosti mesta Ljubljane v procesu evropskih integracij (2000–2001). Namen tega projekta je opredeliti dejavnike oziroma tiste primerjalne prednosti, ki so pomembne pri izboljšanju mednarodne konkurenčnosti in nadnacionalnega uveljavljanja slovenskih mest, predvsem pa glavnega mesta Ljubljane. V nalogi so združevani posamični sektorski pristopi z bolj celovitim, interdisciplinarnim ter strateškoračunskim pristopom pri preučevanju konkurenčnosti mest. Naloga se izvaja na Urbanističnem inštitut RS: mag. Nataša Pichler-Milanović (nosilka naloge), Sergeja Praper, Aljaž Plevnik, v sodelovanju z dr. Marjanom Hočevarjem (FDV), dr. Tanjo Česen (ZMAR), dr. Markom Krevsom (FF). Projekt sofinancirajo: oddelek za kulturo in raziskovalno dejavnost Mestne občine Ljubljana in Ministrstvo za šolstvo, znanost in šport. Na podlagi nabora dosegljivih kazalcev ter predhodno opravljenih neodvisnih raziskav smo poskušali najprej oceniti ter ovrednotiti primerjalne prednosti Ljublja-

ne v nacionalnem okolju, ki vplivajo na več vidikov konkurenčnosti v nastajajočem omrežju evropskih mest. V članku ocenjujemo položaj Ljubljane v omrežju slovenskih mest.

- ² Stopnja urbanizacije v Sloveniji (51 %) je »podcenjena« in odvisna od uradno določenega statusa mestnega naselja na podlagi števila in aktivnosti prebivalstva. Po ocenah nekaterih strokovnjakov je dejanska stopnja urbanizacije okoli 75 %. Nastajajoča (nova) definicija »mestnih območij« ter popis prebivalstva leta 2002 naj bi potrdila to domnevo.
- ³ Gosar, L. (1995); Dimitrovska Andrews, K. in dr. (1998); Ravbar, M. (1995; 2000).
- ⁴ Z izjemo pred kratkim objavljene knjige v uredništvu Gabrovec, M., Orožen-Adamič, M. Ljubljana – geografija mesta (2000), v založništvu Ljubljanskega geografskega društva.
- ⁵ Po kronološkem redu: – »Razmišljanja o Ljubljani« (1991); Dekleva (1991); Zupančič-Strojan (1993); Mušič, V. B. (1993, 1994); Pogačnik (1993); Dimitrovska-Andrews (1994); Mihalič (1994); Repič-Vogelnik, K. in dr. (1995); Hočevar (1995, 2000); Lavrač (1996); Stefanović, Pichler-Milanović (1997, 1998); Stefanović (1998).
- ⁶ Ena od redkih raziskav, ki se je na sistematičen in celovit način ukvarjala z vprašanjem primerjalnih prednosti Ljubljane na čezmejnih ravni v devetdesetih letih, je študija »Primerjalne prednosti Ljubljane v razvoju urbanih centrov regije Alpe-Jadran« (Mušič 1993).
- ⁷ Ekonomski pokazatelji so oblikovani na osnovi podatkov finančne statistike za ključnih računov gospodarskih družb s sedežem v izbranih občinah in regijah, katere je posredovala Agencija RS za plačilni promet. Za analizo so izbrani tisti kazalci, ki omogočajo najbolj celovito presojo gospodarske razvitosti in poslovne uspešnosti mest – vrednost sredstev, kapitala, prihodki, odhodki, čisti dobiček, število zaposlenih, dodana vrednost, ekonomska struktura, izvoziroma
- ⁸ Gulič, A., Plevnik, A. (1999).
- ⁹ Če bi želeli celovito analizirati okoljsko trajnost mesta Ljubljane, bi potrebovali kazalce in podatke, s katerimi bi lahko zajeli zgoraj navedena načela. Problem, ki se ob tem pojavlja, je, da poteka merjenje parametrov in zbiranje podatkov pretežno še vedno na osnovi prejšnjega pojmovanja oziroma pristopa k vprašanju razvoja in okolja, se pravi, da so na razpolago predvsem podatki o stanju prvin okolja. Razen tega vrednosti pragov (npr. mejne in kritične vrednosti za onesaženost) v večini primerov še niso bile prilagojene zahtevam trajnostnega razvoja. Modeli, podatki in parametri, s katerimi bi lahko merili okoljsko

trajnost, so skratka še zelo pomanjkljivi. Prav tako moramo opozoriti na dejstvo, da so pristopi usmerjeni predvsem k problemom, ne pa tudi v iskanje prednosti (glej Praper, Gulič 2000; Pichler-Milanovič in dr. 2001).

¹⁰ Predstavljeni rezultati primerjalne analize stanja okolja po (statističnih) regijah, opravljene v okviru projekta Regionalni razvoj in regionalizacija Slovenije – 3. faza (Gulič, Kukar in dr. 1993).

¹¹ Opredelitev pojma »življenjske ravni« je povzeta po raziskavi »Geografski vidiki življenjske ravni prebivalstva Slovenije« (Krevs 1998). V raziskavi življenjske ravni prebivalstva v Sloveniji je življenjska raven merjena na lokalni ravni (po krajevnih skupnostih) na podlagi 108 kazalcev (večinoma za prvo polovico 1990. let), v več korakih »združenih« v trinajst »delnih indeksov življenjske ravni«, poimenovanih: premoženje in dohodki prebivalstva, premoženje kmečkih gospodarstev, stanovanjske razmere, značilnosti prebivalstva, zaposlitvene razmere, izobraževalne razmere, oskrbne razmere, storitvene razmere, možnosti za opravljanje prostora dejavnosti, prometne razmere, naravna ogroženost na območju bivanja, naravne razmere na območju bivanja in onesnaženost bivalnega okolja. Seštevek vrednosti »delnih indeksov življenjske ravni« je »skupni indeks življenjske ravni«, ki kaže agregiranje »ugodnih« in »neugodnih« življenjskih razmer prebivalstva.

Viri in literatura:

- Andrusz, G. in dr. (ur.) (1996) *Cities After Socialism: Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies*, Oxford: Blackwell Publishers, Inc.
- Berg van den, L., Braun, E., Meer van der J. (1996) *Organizing capacity of metropolitan cities. The cases of Antwerp, Bilbao, Bologna, Eindhoven, Lisbon, Munich, Rotterdam and Turin*. Erasmus University Rotterdam, EURICUR.
- Berg van den, L., Braun, E., Winden, van, W. (1999) *Growth clusters in European metropolitan cities: a new perspective*, Erasmus University Rotterdam, EURICUR.
- Bianchini, F., Landry, C. (1994) *The creative city: a methodology for assessing urban vitality and viability*; Gloucestershire, Comedia.
- Bonneville, M., Buisson, M. A., Rousier, N. (1993) *Villes Europeennes et internationalization*. Lyon, P.P.S.H. Rhone-Alpes.
- Borja, J., Castells, M. (1996) *The local and the global: management of cities in the information age*. London, Earthscan Publications Ltd.
- Bramezza, I. (1996) »The Competitiveness of the European City and the Role of Urban Management in Improving the City«s Performance: The Cases of the Central Veneto and Rotterdam Regions«, Book no. 109, Tinbingen Institute Research Thesis, Thesis Publishers.
- Brotchie in dr. (ur.) (1995) »Cities in Competition: Productive and Sustainable Cities for the 21st Century«, Longman, Melbourne, Australia.
- Cheshire, P. and Gordon, I. (ur.) (1995) »Territorial Competition in an Integrating Europe«, Aldershot, Hants, England, Brookfield, Vt., USA, Avebury.
- Česen, Tanja (1999) »Analiza gospodarskih gibanj in razvoj Ljubljane«, Mestna občina Ljubljana, Oddelek za gospodarstvo, Ljubljana.
- Dekleva, J. (1991) *Dejavniki razvoja poselitve Ljubljane*. Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Dekleva, J. in dr. (2001) *Strategija trajnostnega razvoja mesta Ljubljane*, Mestna občina Ljubljana (delovno gradivo).
- Dimitrovska Andrews in dr. (1995–1998) *Zasnova urbanizacije (1–9 faza)*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Dimitrovska Andrews, K. (1994) *Oblikovanje mesta v pogojih tržne ekonomije*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Duffy, H. (1995) »Competitive Cities: «Succeeding in the Global Economy««, E&FN Spon, London.
- Drewett, R., Knight, R., Schubert, U. (1992) (EDS.) *The future of European cities: the role of science and technology*. URBINNO/FAST Monitor Programme, DG XII, Commission of the European Communities, Brussels.
- Eade, J. (ur.) (1997) *Living the global city: Globalization as a local process*. London: Routledge.
- Enyedi, G. (ur.) (1998) »Social Change and Urban Restructuring in Central Europe«, Akadémiai Kiadó, Budapest.
- European Commission (1998) *Sustainable Urban Development in the EU: A Framework for Action*, EU Regional Policy and Cohesion, Bruselj.
- European Commission (1999) *European Spatial Development Perspectives (ESDP)*, EU Ministers responsible for Spatial Planning.
- Gabrovec, M., Orožen-Adamič, (2000) *Ljubljana: geografija mesta*, Ljubljansko geografsko društvo, Založba ZRC, Ljubljana, 2000.
- Gosar A. (1995) *Regionalni in urbani sistemi Slovenije*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Gospodarski vestnik, št. 29, 1999.
- Gulič, A., Kukar, S., et al. (1993) *Regionalni razvoj in regionalizacije Slovenije*, Urbanistični inštitut RS in Inštitut za ekonomska raziskovanja, Ljubljana.
- Gulič, A., Plevnik, A. (1999a) *Zasnova prometne infrastrukture v prostorskem planu Republike Slovenije : zaključno poročilo projekta*, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana.
- Gulič, A., Praper, S. (2000) *Zasnova regionalnega prostorskega razvoja Slovenije*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Hall, P., Pfeiffer, U. (2000) *Urban future 21: a global agenda for twenty-first century cities*. London, E & FN Spon.
- Harding A., Dawson, J., Evans, R. in Parkinson, M. (1994), *European Cities Towards 2000: profiles, policies and prospects*, Manchester, Manchester University Press,
- Hočevar, M. (1995) *Hierarhije in omrežja mest: novi trendi v nadnacionalnem medurbanem povezovanju*, (magistrsko delo), FDV, Ljubljana.
- Hočevar, M (2000) *Novi urbani trendi: prizorišča v mestih – omrežja med mesti*, Znanstvena knjižnica FDV.
- IUCN/UNEP/MWF (1991), *Skrb za Zemljo. Strategija za življenje po načelu trajnosti*, Gland, Švica.
- Jensen-Butler in dr. (ur.) (1997) »European Cities in Competition«, Aldershot, Avebury.
- Knight, R. (1995) *Knowledge based development: policy and planning implications for cities*, Urban Studies, 32, št. 2, str. 225–261.
- Kotler, P., Haider, D. H. in Rein, I. (1993), *Marketing Places*, New York, Free Press.
- Krevs, Marko (1998) »Geografski vidiki življenjske ravni prebivalstva v Sloveniji« – Doktorska disertacija, Oddelek za geografijo, Filozofska fakulteta v Ljubljani.
- Krevs, M. (2000) *Dohodki in življenjska raven prebivalstva Ljubljane*. Referat na Zborovanju slovenskih geografov v Ljubljani.
- Lavrač, I. (1996) *Gospodarstvo Ljubljane*, Elaborat za Belo knjigo, Ljubljana.
- Lever, W. (1993) *Competition within the European Urban System*. Urban Studies, 30/6, str. 935–948.
- Majcen, B. in dr. (2000) *Priloga strokovnih podlag za strategijo regionalnega razvoja Slovenije*, Inštitut za ekonomska raziskovanja, Ljubljana.
- Mušič V. B. (1993) *Primerjalne prednosti Ljubljane v razvoju urbanih centrov regije Alpe-Jadran*, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Mušič, V. B. (1994), *Vloga turizma v politiki razvoja mest*. V: Srečanje mest srednje Evrope, Ljubljana.
- Mihalič, T. (1994) *Ljubljana – turistično mesto v: Srečanje mest srednje Evrope*.
- Newman, P. and Thornley, A. (1996) *Urban Planning in Europe: International Competition*, National Systems, Routledge, London-New York.

- Plut, D. (2000) Okoljevarstvene razsežnosti (ne)sonaravnega prostorskega razvoja Ljubljane, v Gabrovec M. in M. Orožen Adamič (ur.) (2000), Ljubljana: geografija mesta, Založba ZRC, ZRC SAZU, Ljubljana.
- Plut, D., Špes M. (2000) Varstvo okolja in prostorski razvoj Slovenije, Oddelek za geografijo, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, Univerza v Ljubljani in ACER d. o. o., Ljubljana.
- Pichler-Milanović, N. (2000) Transformation of Central and Eastern European Cities: new planning paradigms for the 21st century. V: Černič-Mali, B. (ur.) Zbornik mednarodne konference »20th Century Urbanisation and Urbanism: Urban Debate on the Eve of the New Millennium«, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Pichler-Milanović, N. (2001) »Globalisation and Transformation of Central and Eastern European Cities: Ljubljana«, Institute of Advanced Studies, United Nations University (IAS/UNU) – London School of Economics and Political Science (LSE) – Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Pichler-Milanović, N. in dr. (2001) »Primerjalne prednosti Ljubljane v procesu Evropskih integracij« (zaključno poročilo I faze projekta), Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Pogačnik, A. (1993) Makroekonomski vidik urbanističnega oblikovanja bodoče Ljubljane (1. faza), FAGG, Ljubljana.
- Praper S., Gulič A. in dr. (1999) Indikatorji trajnostnega razvoja za Mestno občino Ljubljana (I. Faza), Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Ravbar, M. (1995) Zasnova poselitve v Sloveniji, Inštitut za geografijo, Ljubljana.
- Ravbar, M. (2000) Omrežje naselij in prostorski razvoj Slovenije, Inštitut za geografijo, Ljubljana.
- Repič, K. in dr. (1995) Oblikovanje turistične ponudbe in zasnova dolgoročnega razvoja turizma – Končno poročilo. Urbanistični inštitut RS, Inštitut za ekonomska raziskovanja, Ljubljana.
- Razmišljanja o Ljubljani -ob anketi o razvoju Ljubljane (1991), Mesto Ljubljana, Stokovna gradiva mestnega sekretarijata za urbanizem, december 1991.
- Stanovnik, P. in dr. (2000) »Gospodarstvo in dolgoročni prostorski razvoj Slovenije« (končno poročilo), Inštitut za ekonomska raziskovanja, Ljubljana.
- Smith, M. P. (2000) Transnational urbanism: locating globalization. Oxford, Blackwell.
- Soldatos, P. (1991) Strategic cities alliances: an added value to the innovative making of an international city. *Ekistics*, let. 58, št. 350/351, str. 346–351.
- Stefanović, V., Pichler-Milanović, N. (1997) »Vključitev Ljubljane v Evropsko mestno opazovalnico« (končno poročilo), Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Stefanović, V., Pichler-Milanović, N. (1998) Podoba Ljubljane: problemi, potrebe, in razvojna vprašanja, *Urbani izziv*, št. 32–33, Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- Stefanović V. (1998) »Trženje mesta Ljubljane (fazno poročilo), Urbanistični inštitut RS, Ljubljana.
- UNCHS (1996) *An Urbanising World: Global Report on Human Settlements*, Oxford University Press.
- Urban Studies, 36/5–6 (1999) Review Issue: »Competitive Cities«.
- Wagner, F. W., Joder, T. E. in Mumphrey jr., A. J., (1995), *Urban revitalization: policies and programs*, London: Sage Publications.
- WCED (1987) *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford.
- Zupančič-Strojan, T. (1993) »Ljubljana – Evropsko univerzitetno mesto«, FAGG, Univerza v Ljubljani, Ljubljana.

Andrej GULIČ
Sergeja PRAPER

Slovenija – informacijska družba?

Možni razvojni scenariji

(nadaljevanje)

V prispevku je predstavljen prvi od treh oblikovanih razvojnih scenarijev. Gre za t.i. spontani scenarij ali scenarij razvoja fordistične družbe. Ta scenarij se v Sloveniji v sedanjem obdobju v veliki meri uresničuje in otežuje oziroma preprečuje uveljavljanje prvin informacijske družbe.

The article presents the first of the three defined development scenarios. The subject is the so called spontaneous scenario or scenario for the development of the fordistic society. The scenario is presently being followed to a large extent and is an obstacle or even preventing the affirmation of elements pertaining to the information society.

*Informacijska družba
Post-fordistična družba Slovenija
Spontani scenarij*

*Information society
Post-fordistic society
Slovenia
Spontaneous scenario*

1. Uvodne misli

V prejšnjem prispevku (Urbani izziv, l. 11, št. 2, str. 3–7) smo predstavili pojem informacijske družbe,

probleme, ki se pojavljajo pri njenem uvajanju v Sloveniji, ter položaj in vlogo ključnih razvojnih nosilcev. Tokrat predstavljamo prvega od treh oblikovanih scenarijev raz-

voja, ki je t.i. spontani scenarij. Preden predstavimo značilnosti scenarija, želimo opozoriti na nekatera izhodišča, na katerih temeljijo razvojni scenariji: