

DINAMIKA ČEZMEJNEGA PROSTORSKEGA RAZVOJA: ŠTUDIJA PRIMERA RAZVOJNE OSI MARIBOR (SI)–GRADEC (A)

DYNAMICS OF CROSS-BORDER SPATIAL DEVELOPMENT
A CASE STUDY OF THE MARIBOR (SI) – GRAZ (A) DEVELOPMENT AXIS

Kaja Pogačar, Metka Sitar

UDK: 711(497.4 Maribopr)(436.4Gradec)

POVZETEK

Proces odpiranja notranjih meja med članicami Evropske unije ni povzročil le vrste kompleksnih družbeno-ekonomskih sprememb, temveč je sprožil številne nove prostorske izzive, zlasti na območjih, ki ležijo v zaledju državnih meja in so do nedavnega veljala za manj razvita in prikrajšana. Evropska unija pa prav ta območja prepoznava kot ključne elemente za spodbujanje procesov integracije ter ekonomske in socialne kohezije. V čezmejnem prostoru se tako na različnih ravneh sprožajo procesi mreženja in povezovanja, v katerih se manifestira deteritorializacija novih gospodarskih, socialnih, kulturnih in prostorskih razmerij.

V prispevku je obravnavana problematika čezmejnega prostorskega razvoja, ki ob odpiranju nacionalnih meja vzpostavlja drugačne razmere za razvoj v prostoru. Tematika je podrobneje predstavljena v okviru prostorske raziskave območja razvojne osi med mestoma Maribor (Slovenija) in Gradec (Avstrija), ki je bilo v preteklosti podvrženo številnim geopolitičnim, ekonomskim in demografskim spremembam. V tem pogledu sta izpostavljena dva vidika prostorskega razvoja; prvi raziskuje vpliv državne meje na razvoj obravnavanega prostora, drugi pa obravnava sodobne trende razpršene poselitve vzdolž infrastrukturnega koridorja med obema regionalnima središčema, med katerimi izstopa pojav novih urbanih jeder. Dinamika razvojne osi je prikazana na podlagi zgodovinskega pregleda razvoja od druge polovice 19. stoletja naprej do obdobja pred padcem notranjih meja EU in sedanjega stanja; v njej se odražajo sodobne težnje nastanka novih urbanih vzorcev v značilni povezavi z infrastrukturnim razvojem.

Klasifikacija prispevka po COBISS-u: 1.01

ABSTRACT

The opening of internal borders among the European Union member states has not only evoked complex socio-economic processes, but also produced new spatial development potentials. This is especially important for the areas located close to the national borders that were until recently regarded as underdeveloped and peripheral. Conversely, the European Union sees them in a completely different light, as key elements in the process of integration, economic, and social cohesion. Consequently, the processes of cooperation and networking have been triggered on different levels, whereby the deterritorialisation of the new economic, social, cultural and spatial relations occurs.

The article describes the issue of spatial development of cross-border areas, which are setting up new development conditions by opening the borders. This topic is presented by the case study of spatial development of the area stretching along the axis between two regional centres, Maribor (Slovenia) and Graz (Austria), in the past subjected to numerous demographical, economical and geopolitical changes. In this regard, two viewpoints of spatial development of the area are exposed: the first one explores the influence of the national border on the development of the research area, while the second one reflects contemporary trends of dispersed urbanization along the infrastructural corridor extending between both regional centres, the most indicative among them being the emergence of new urban nodes.

KLJUČNE BESEDE

prostorski razvoj, čezmejni prostor, razvojna os, nova urbana jedra, Maribor, Gradec

KEY WORDS

spatial development, cross-border region, development axis, new urban nodes, Maribor, Graz

1 UVOD

Odpiranje notranjih meja med članicami Evropske unije (v nadaljevanju EU), zlasti v okviru večje širitve iz leta 2004, ni povzročilo samo kompleksnih socialnih in ekonomskih sprememb, temveč je sprožilo tudi nove prostorske izzive. To velja zlasti za območja v zaledju državnih meja, kjer se je do nedavnega izvajala toga in restriktivna politika varovanja nacionalnih ozemelj. Vplivala je na pretežno negativno razvojno podobo obmejnih območij, ki se pogosto označujejo kot manj razvita, družbeno odrinjena, kulturno nedoločena, ki so tabuizirana ter večinoma izključena tako iz ekonomskih in kulturnih kot tudi socialnih dejavnosti države in regije. Kot ugotavlja van Houtum (1998), so ta območja veljala za obrobna z več vidikov, med katerimi izpostavlja geografski vidik, zasnovan na sistemu, ki je državo pojmoval kot osnovno funkcionalno enoto in je razvoj usmerjal primarno navznoter (tako imenovan državocentrični sistem). Kot pomembnega izpostavlja tudi kulturni vidik, ki se odraža v odnosu obmejnega območja do urbanega središča in sosednje države. Posebno razmerje med centrom in obrobjem je že v osnovi vzpostavilo nesorazmerno porazdelitev kapitala, ki se je odražala v strukturno šibkejši razvitosti obmejnih območij z značilnimi pojavi, kot so upadanje števila prebivalstva, nizka gostota poselitve, neustrezen razvoj infrastrukturne opremljenosti, pomanjkanje centralnih dejavnosti, slaba dostopnost do storitev ipd. (Vršaj, 2004). Četudi so se območja na obeh straneh meje srečevala z bolj ali manj sorodnimi težavami, je bila zaradi prisotnosti in delovanja meje interakcija med njimi tako rekoč onemogočena.

Z ekonomsko globalizacijo in procesi integracije v okviru EU, ki so omogočili prost pretok ljudi, kapitala, blaga in storitev, so se vzpostavile nove razmere za drugačno vlogo in pomen meje ter posledično tudi obmejnih območij. Slednja so se nenadoma znašla v novi vlogi aktivnih veznih členov in ključnih elementov v procesu integracije ter ekonomske in socialne kohezije (EC, 2002). Populistične skovanke, kot so »cement evropske konstrukcije«, »espace vécu – obujeni prostor« (MOT, 2000), »laboratoriji mikro-integracije« (van Houtum, Strüver, 2002), »talilni lonec evropskega prebivalstva« (MOT, 2000) ter mnoge druge opisane nove oblike odnosov v prostoru brez meja, ki se pojavljajo ob pojmu »čezmejno sodelovanje«, in območij, v katerih ti procesi potekajo in ki se opisujejo kot »čezmejna« (Caves, 2005). Odpiranje meja tako zmanjšuje vlogo posameznih držav in vzpostavlja razmere za temeljne spremembe v organizaciji prostora, v kateri prevzemajo pobude različne medregionalne povezave na podlagi gospodarskih in kulturnih stikov, institucij in akterjev (Sitar, 2005). Kot ugotavlja MOT¹, je za razvoj teh območij primarnega pomena zlasti politična volja, ki se udejanja v skupnih projektih, neposredne in posredne posledice čezmejne dinamike pa se odražajo v prostorskih politikah, ki se uresničujejo v prostorih čezmejnih regij.

¹ MOT: Mission Operationelle Transfrontaliere je francoska državna iniciativa, ki zagotavlja pomoč pri izvajanju čezmejnih projektov ob mejah Francije.

Čeprav se v zadnjem desetletju pojavljajo številne študije in razprave na temo nove vloge državnih meja, čezmejnih regij in čezmejnih procesov, ki pretežno pokrivajo vsebine s področij ekonomije, geografije, sociologije (Wichmann Mattiessen, 2004), se le redke lotevajo obravnave prostorskih pojavov razvoja v čezmejnem prostoru. Razlogi za takšno stanje so: i) gospodarstvo je eden ključnih dejavnikov čezmejnega povezovanja, ki naj bi prispeval k zmanjšanju regionalnih razvojnih razlik, saj so razlike v razvitosti regij in življenjskem standardu prebivalstva še vedno osnovni problem EU (EPRP, 2000); ii) čezmejne regije so bile do nedavnega marginalna območja za gospodarstvo, ki so bila investicijsko nezanimiva in posledično strukturno osiromašena, njihov prostorsko-razvojni potencial pa se je dejansko vzpostavil šele z odpiranjem meja; iii) posamična država znotraj EU ohranja zakonodajo v okviru lastnega ozemlja in s tem tudi pristojnosti, ki kljub odprtim mejam segajo zgolj do nacionalne meje; iv) obstaja veliko formalnih težav za prostorske raziskave v povezavi z naštetim, kot so neusklajena kartografija, saj so karte praviloma vezane na nacionalna ozemlja, težko primerljivi statistični podatki pa na različno upravno členjenost prostora itd.; v) čezmejne regije poleg različnih pravnih in upravnih sistemov ter planerskih instrumentov kot odraz zgodovinske dediščine posameznih nacionalnih kultur nemalokrat odražajo kompleksnost srečevanja različnih interesov in praks. Ob tem je treba poudariti, da je zaradi planskega gospodarstva in omejenih možnosti za mednarodno kulturno izmenjavo, trgovino in potovanja državam srednje in jugovzhodne Evrope skupno zgodovinsko ozadje skoraj pol stoletja zavrtega razvoja, kar je eden glavnih razlogov za nesorazmerja, ki se odražajo prav v čezmejnih stikih (ESPON 1.1.3, 2006).

V prispevku po podanih izhodiščih preidemo k analitičnemu delu raziskave o prostorskem razvoju čezmejne regije območja, ki se razprostira vzdolž infrastrukturne osi med mestoma Maribor, središčem severovzhodne Slovenije, in Gradec, središčem zvezne dežele avstrijske Štajerske. Dinamiko prostorskega razvoja tega območja obravnavamo z dveh vidikov; najprej raziskujemo vpliv državne meje na razvoj obravnavanega prostora, potem pa obravnavamo sodobne trende razpršene poselitve vzdolž infrastrukturnega koridorja med obema regionalnima središčema, med katerimi je najbolj izrazit pojav novih urbanih jeder. Osrednji namen raziskave je čim bolj celovito prikazati strukturno preobrazbo čezmejnega območja, ki se odraža v vse večji vpetosti v širše regionalne in transnacionalne okvire. Na tej podlagi smo opredelili tezo, da odpiranje meja v skladu s sodobnimi prostorskimi trendi sproža intenziviranje čezmejnega prostorskega razvoja, kar se kaže v pojavljanju novih urbanih jeder.

2 RAZISKOVALNI PRISTOP

Zaradi specifičnosti čezmejnih prostorov je raziskovalni pristop v izhodišču zasnovan na trditvi van Houtuma (1998), da je meja kot prostorska ločnica v obravnavanem območju povzročila centripetalno usmerjen prostorski razvoj – torej razvoj, ki je bil usmerjen v notranjost z mejo omejenega državnega teritorija (slika 1). Podano trditev smo postavili naproti domnevi EU (EC, 2002), da odpiranje meja sproži nasproten učinek, torej centrifugalni razvoj oziroma intenziviran čezmejni razvoj med urbanih središči, kar se ujema s postavljenimi tezo. V nadaljevanju smo raziskavo podprli z analizo sodobnih prostorskih trendov v čezmejnih prostorih, ki po Meijers in Romeinu (2002) temeljijo na identifikaciji novih urbanih vozlišč kot kazalca intenziviranja

medmestnih relacij. Pojav novih vozlišč vzdolž infrastrukturnih koridorjev je značilen zlasti za regije z naraščajočo soodvisnostjo oziroma mesta znotraj takšnih regij odražajo tendence morfološkega in funkcionalnega povezovanja v večje, razpršene regionalne urbane sisteme, zlasti tam, kjer mesta stojijo sorazmerno blizu drugo drugemu. Stalno pojavljanje vedno novih vozlišč in na avtocesto vezanih specializiranih razvojnih urbanih struktur ter povečevanje obsega in gostote soodvisnosti oziroma povezav med posameznimi starimi in novimi vozlišči sta bistveni značilnosti takšnega razvoja (Meijers, Romein, 2002).

V analitičnem delu smo teoretična izhodišča za boljše razumevanje uvodoma podprli s kratkim zgodovinskim pregledom razvoja obravnavanega območja od druge polovice 19. stoletja do danes. Kot podlago za podrobnejše evidentiranje novih urbanih vozlišč vzdolž infrastrukturnega koridorja smo uporabili metodo opazovanja oziroma »branja prostora«, ki je v sodobni znanstveni literaturi uveljavljena pri številnih avtorjih, kot so Sieverts et al. (2005), Campi et al. (2000), Koch et al. (2004), Baccini et al. (2003), po katerih smo povzeli tudi način predstavitve s kartografskim zapisom. Pri tem smo ugotavljali različne načine umeščanja novih urbanih jeder v prostor glede na odnos do obstoječih urbanih struktur: ponekod so locirana posamično ob robu strnjenega območja poselitve, drugod so vsebinski in oblikovni kontrast krajini oziroma neurbanemu okolju ali pa stojijo v neposrednem zaledju prometnega koridorja in imajo prostor za lasten razvoj. Evidenco novih urbanih vozlišč smo podprli z dostopnimi podatki, s katerimi smo želeli čim bolj nazorno prepoznati značaj, dejavnost, vlogo in razvojni potencial novonastalih struktur glede na značilne kazalnike: i) lokacijo, ii) čas gradnje, iii) namembnost, iv) površino zemljišča ter v) presojo vpliva posamezne dejavnosti.

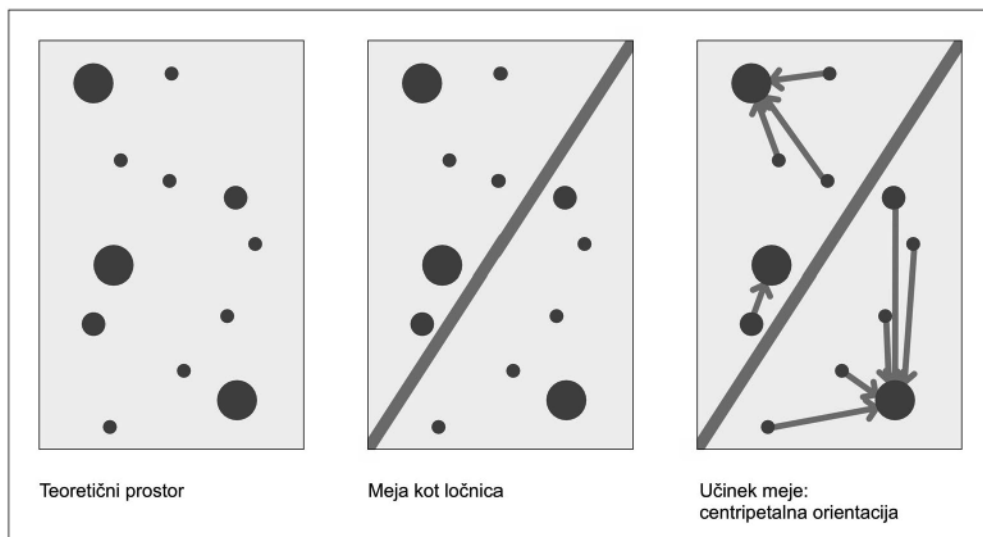
Pri pripravi kartografskih prikazov smo ugotovili splošen manko ustreznih metod in orodij, s katerimi bi lahko presegle nekompatibilnost zaradi neuskajene kartografije, značilne za čezmejna območja, kar nas je vodilo k uporabi shematskega prikaza razvoja. Razvoj območja obravnave je tako predstavljen v seriji kart, ki shematsko prikazujejo prostorsko preobrazbo območja v štirih časovno značilnih obdobjih.

3 OPREDELITEV ZNAČILNIH VPLIVOV DRŽAVNE MEJE NA PROSTORSKI RAZVOJ

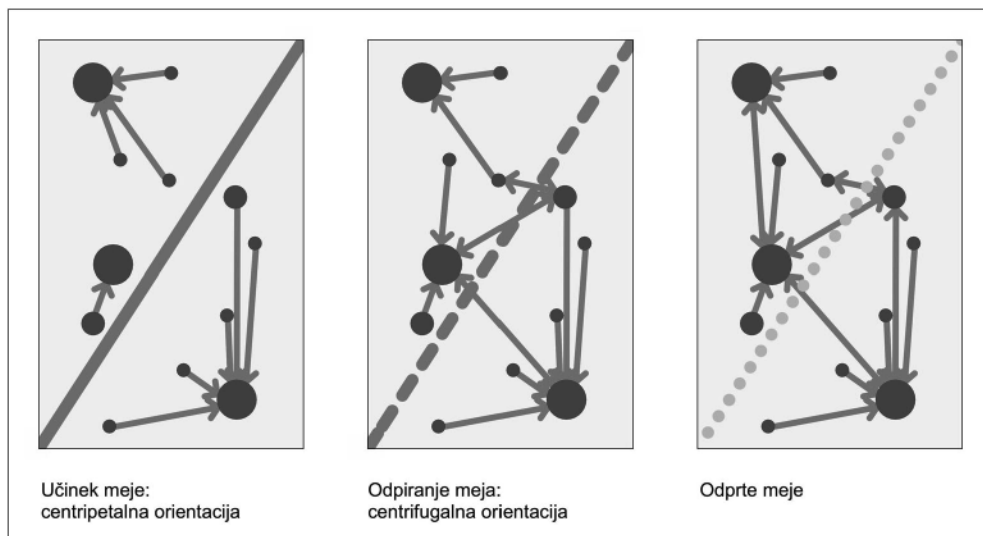
V znanstveni in strokovni literaturi zasledimo različne teorije o vplivih nacionalnih meja na razvoj obmejnih območij, ki so se v preteklosti v različnih okoljih različno kazali. Prvi vidik govori o prisotnosti meja, ki so ustvarile svojevrstno ambivalenco čezmejnih območij. Ta so bila zaradi stika različnih kultur, jezikov, političnih, upravnih in ekonomskih sistemov z obeh strani meje izrazito kompleksna, a obenem pretežno strukturno osiromašena (van Houtum, 1998). Te asimetrije so v več pogledih vplivale na življenje prebivalcev ob meji, saj so bile ovira na poti do integracije ljudi in območij na obeh straneh meje; nasprotno pa so ponekod prav te razlike ustvarjale priložnosti za vzpostavljanje različnih dejavnosti čez mejo, zlasti ekonomskih. Ta pojav se opisuje z izrazom »border effect«. Učinek meje se je najizraziteje odražal v lokalni ekonomski dinamiki na vsaki strani meje, na primer v različnih stroških delovne sile, cenah nepremičnin, ali celo v dlje segajočih učinkih, ki jih van Houtum opisuje z izrazom »elastična migracija«². Z

²Pojav, ko ljudje zaradi nižjih cen bivanja stanujejo v sosednji državi, na delo ali v šolo pa prihajajo v matično deželo.

odpiranjem meja v okviru EU med posameznimi članicami naj bi takšni učinki meje postopoma izzveneli, kar ustreza zastavljenim ciljem zmanjševanja socialnih in ekonomskih razlik med območji na različnih straneh meje. Ob tem naj bi bile prav kulturne razlike tiste, ki jih je kljub ekonomski integraciji treba ohranjati, čeprav velikokrat prav te ustvarjajo največje prepreke v procesu povezovanja (EPRP, 2000).



Slika 1: Centripetalni učinek meje (vir: lastni arhiv, povzeto po van Houtum, 1998)



Slika 2: Centrifugalna orientacija

V primeru zaprtih meja (slika 1) se je učinek meje na teritorialno organiziranost posameznih nacionalnih držav odražal predvsem v usmerjanju prostorskega razvoja od meje v notranjost (tako imenovana centripetalna orientacija) ter tako ustvarjal dvojnost v delitvi na središče in

obrobje (van Houtum, 1998). Meje so bile namreč pglavitni element državocentričnih sistemov, ki so jih vlade uporabljale za nadzor nad ljudmi in viri, ter s tem povezanega ustvarjanja zaprtih teritorijev države kot primarnih težišč ekonomske, politične in kulturne identifikacije naroda (Anderson in O'Dowd, 1999). Posledično je bil razvoj znotraj držav usmerjen zlasti v krepitev povezav med posameznimi nacionalnimi centri, medtem ko so infrastrukturne in vse druge povezave prek nacionalnih meja ostajale šibke ali se sploh niso razvile. Domnevamo, da so se omejitve takšnih sistemov izraziteje odražale prav v majhnih evropskih državah, kjer je bil vpliv meja na ozemlje sorazmerno večji.

Ob koncu 20. stoletja so globalizacijski procesi zamajali državocentrične sisteme in postopoma zmanjševali pomen meja in teritorialnosti (Anderson in O'Dowd, 1999), kar je pomenilo, da je koncept odprtih meja odražal pravo nasprotje teritorialnim načelom. Mlinar (1995) ob tem opozarja na prehod s teritorialno pogojenih načel na omrežna načela organizacije evropske družbe in prostora, pri čemer je za teritorialne oziroma območno omejene sisteme značilna kompaktnost, območna sklenjenost, fizična prisotnost, bližina, multifunkcionalnost ipd., ter meja kot pglavitno merilo sistema. Nasprotno pa so v območno neomejenem sistemu pglavitno merilo razvoja povezave in značilna razpršenost, ločevanje, teritorialna odprtost, selektivnost, fleksibilnost, neodvisnost od razdalj, ustvarjenje novih vozlišč, necentralen razvoj, dostopnost ipd. Kot odraz novih razmer se vzpostavljajo procesi mreženja in čezmejnega povezovanja v okviru razširjenih prostorsko-časovnih dostopnosti na različnih ravneh, od lokalne do transnacionalne, zlasti pa regionalne, na kateri se manifestira deteritorializacija družbenih in prostorskih razmerij (Hočevar, 2000). V primeru odprtih meja se vzpostavlja centrifugalna orientacija, za katero je značilno prosto gibanje po prostoru. Meja je kontaktna linija oziroma stičišče med različnimi podsistemi. Zaradi upadanja vpliva meje se pričenjajo posamezne enote povezovati na podlagi selektivnosti in ne na podlagi vnaprej določenih relacij (slika 2).

Posledice razvoja čezmejnih območij v skladu z globalnimi prostorskorazvojnimi trendi nakazujejo njihov vpliv na poselitvene strukture, ki so tesno povezane z aktualnimi razvojnimi pojavi urbanizacije v evropskem prostoru vse od konca druge polovice 20. stoletja. Spreminjanje poselitenih vzorcev mest in krajine se odraža v dveh prevladujočih pojavih. Prvi je konstantno večanje koncentracije svetovnega prebivalstva v velikih mestih, posledica česar je raztezanje mest v širša geografska območja, ki ga pospešuje razmah v razvoju informacijskih tehnologij, povečana mobilnost prebivalstva, deteritorializacija in globalizacija gospodarstva (Agenda Habitat, 1996). Številne človekove dejavnosti, ki so bile od nekdaj sestavni del urbanih središč, so se pričele tako rekoč neodvisno umeščati v zaledje mest oziroma v okoliško krajino. S tem so sprožile njeno vsebinsko in formalno preobrazbo, za kar zasledimo več terminov, kot so »urbano-ruralni preplet« ali »urban-rural compound« (Borsdorf, 2004), »mesto zunaj« ali »outer city« (Winther in Hansen, 2006), »medmesto« ali »Zwischenstadt« (Sieverts, 2005) in drugi. Razločevanje urbanih in ruralnih elementov ne sledi klasičnim opisom, vrednotam, vizualnim predstavam ter načinu delovanja prostora in družbe, kot smo jih bili vajeni, temveč določa nove oblike prostorske in družbene distribucije dejavnosti v prostoru kot posledico globalnega načina delovanja in komuniciranja. Transnacionalnimi tokovi postajajo neizogiben magnet za umestitev specifičnih urbanih vsebin, ta nova dinamična razvojna območja socioekonomskega

in kulturnega pomena pa postajajo pomembna prizorišča gospodarskega in prebivalstvenega razvoja regij (Winther in Hansen, 2006). V urbanizirani krajini vzdolž prometnih koridorjev se pojavljajo specifične, na prometno infrastrukturo vezane grajene strukture v obliki logističnih, razvojnih oziroma inovacijskih centrov, tehnoloških parkov, velikih nakupovalnih in poslovnih središč, kakor tudi območja za kulturne dejavnosti, nova stanovanjska območja in območja za rekreacijo. Z vidika transporta zavzemajo pomembne strateške lokacije, za katere je značilna visoka specializacija, dobra dostopnost, univerzalna identiteta, možnost prostorske širitve, a tudi negativni vidiki, zlasti gost promet, razpršenost ipd. Trendi razpršenosti urbanizacije v širše okvire regij nakazujejo prehod iz teritorialno zamejenih v deterritoralizirane omrežne sisteme prostorske organizacije, njihovo stičišče pa je v splošnem rahljanju struktur, vezanih na območno zamejena ozemlja.

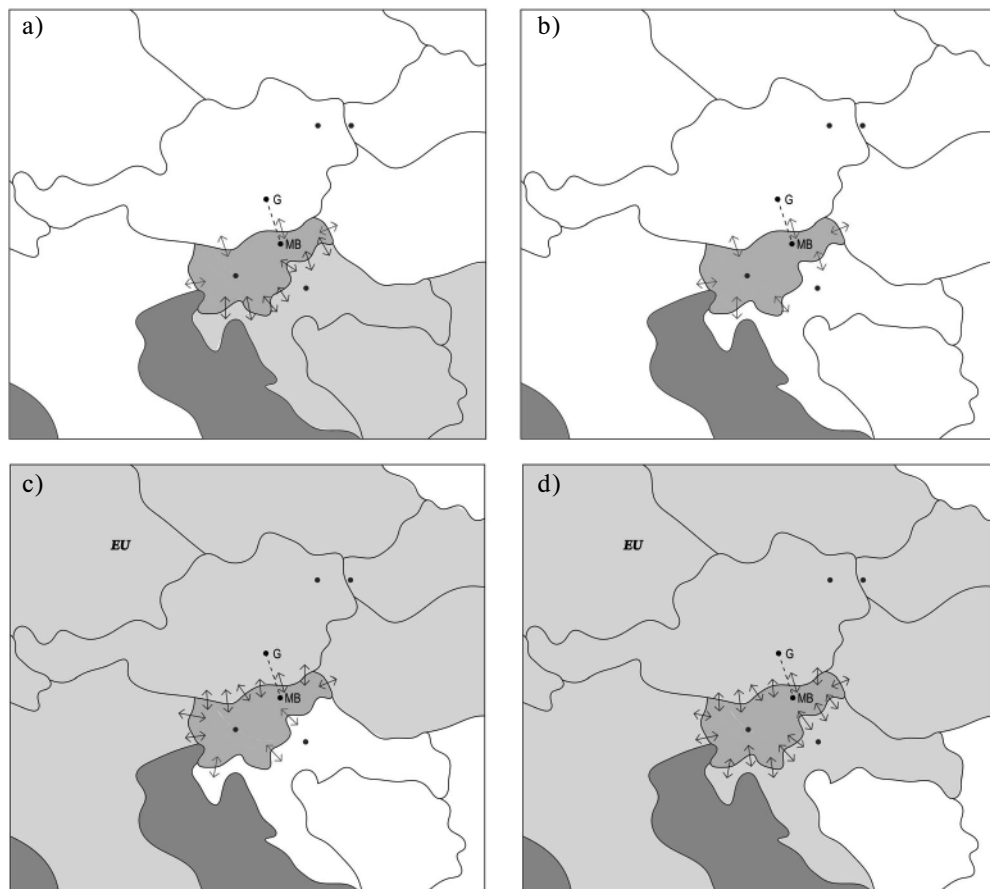
4 ŠTUDIJA PRIMERA ČEZMEJNE RAZVOJNE OSI MARIBOR-GRADec

V okviru raziskave smo na primeru študije razvojne osi Maribor-Gradec obravnavali čezmejni prostor, ki se razprostira vzdolž infrastrukturnega koridorja, ter tudi obe mesti Maribor in Gradec kot pomembni regionalni središči, oddaljeni med seboj le 60 kilometrov. Prisotnost oziroma pomen meje sta izrazito začrtana v obeh državah, saj Avstrija z 8.337.000 prebivalcev in površino 83.858 km² (SA, 2009) meji na osem držav, Slovenija z 2.032.362 prebivalcev in površino 20.273 km² (SURS, 2009/a) pa na štiri države, pri čemer med obmejnima območjema sodi več kot polovica slovenskega ozemlja (Pogačnik, 2000). Tako je vloga Maribora v čezmejnem območju nekoliko bolj izpostavljena, saj mesto leži le 18 kilometrov od državne meje, v nasprotju z Gradcem, ki je od meje oddaljen 45 kilometrov. Obe mesti se razlikujeta tudi po velikosti in vlogi v upravno-administrativnem okviru obeh držav. Maribor kot drugo največje slovensko mesto s 110.688 prebivalci (SURS, 2002) je središče podravske statistične regije, po velikosti in vlogi v urbanem omrežju Slovenije pa je uvrščeno med srednje velika mesta mednarodnega pomena (Zavodnik Lamovšek, Drobne, Žaucer, 2008). Gradec je z 226.244 prebivalci dvakrat večji, Maribor bistveno presega tudi po svoji vlogi, saj je glavno mesto dežele Štajerske. Kratek pregled zgodovinskega razvoja območja med obema mestoma je tesno povezan z njuno sedanjo vlogo v čezmejnem območju.

4.1 Zgodovinski pregled razvoja čezmejnega območja Maribor - Gradec

Območje obravnave je v preteklosti v celoti spadalo v okvir Avstro-Ogrske monarhije, po prvi svetovni vojni pa je razpadlo na več neodvisnih držav, med katerimi sta današnja Avstrija in Slovenija. Slovenija je bila od leta 1919 del različnih geopolitičnih formacij, sprva v okviru Kraljevine SHS, nato kot zvezna republika v okviru nekdanje Jugoslavije, ustanovljene leta 1945. Leto 1991 je bilo z osamosvojitvijo Slovenije kot samostojne republike prelomno, v obdobju, ki je sledilo, pa si je Slovenija prizadevala za pridružitve k EU in leta 2004 postala njena polnopravna članica.

V vsakem od značilnih obdobj, predstavljenih na sliki 3, sta se spreminjali vloga in prehodnost meje - odprtost oziroma zaprtost -, kar je že v izhodišču vnašalo dinamiko sprememb razvoja v prostoru. Očitno je, da se po stoletjih spreminjajoče se vloge meje na vseh področjih



Slika 3: Shematski prikaz spreminjanja prehodnosti meja z ozirom na upravno organiziranost slovenskega ozemlja

a) Slovenija kot zvezna republika v okviru nekdanje Jugoslavije (od 1945. do 1991.)

b) Slovenija kot samostojna država (od 1991.)

c) Slovenija kot članica EU (od 2004.)

d) Slovenija v okviru predvidene širitev EU na območje Hrvaške

gospodarskega in družbenega življenja šele vzpostavljajo osnovne razmere za premagovanje razvojnih neenakosti in s tem tudi za doseganje neke enakopravnosti obeh držav.

Obdobje od druge polovice 19. stoletja do leta 1918

Ko je bilo območje vključeno v skupni prostor Avstro-Ogrske monarhije, je velik razvojni preobrat povzročila gradnja Južne železnice Dunaj-Trst leta 1864, ki je bila tedaj pomembna ekonomska spodbuda in je povezala obe mesti. Tako je mesto Gradec kot glavno mesto dežele Štajerske bliskovito širilo urbano površino; načrtovanje je bilo pretežno posvečeno zagotavljanju zadostnega števila stanovanj in vzpostavljanju komunalne opreme, med drugim je imelo mesto že urejen javni potniški promet z mestno železnico (Moser, 1972). Mesto Maribor je dejansko šele s prihodom železnice spremenil svojo podobo iz podeželskega mesteca v mesto z živilsko-

predelovalno industrijo, industrijo, vezano na železnico, trgovino in šolstvo (Lorber, 2006).

Popisno leto	1869	1900	1923	1939	1961	1971	1981	1991	2001
Gradec	98.229	168.808	199.578	208.016	237.080	249.089	243.166	237.810	226.244
Gradec – okolica	57.176	63.833	69.729	74.492	88.593	99.806	106.343	118.048	131.304
Popisno leto	1869	1900	1910	1948	1961	1971	1981	1991	2002
Maribor	12.828	24.601	27.994	62.677	82.560	96.895	106.100	124.650	110.668

Preglednica 1: Število prebivalcev po popisnih letih (vir: SURS, 2009/b; SA, 2008; Ferlež, 2002)

Obdobje med letoma 1919 in 1970

Po prvi svetovni vojni leta 1919, ko je bila s saintgermainsko mirovno pogodbo vzpostavljena meja med Avstrijo in nekdanjo skupno državo Jugoslavijo, je sledilo večdesetletno obdobje izolacije med obema državama, ki se je okrepilo zlasti po drugi svetovni vojni. Vzpostavil se je teritorialno omejen ter ekonomsko in socialno ločen prostor vsake posamezne države, v okviru katerega se je razvoj preusmeril v državne okvire. Neposredno obmejno območje je padlo v izolacijo, medtem ko sta se obe mesti intenzivno razvijali naprej. Maribor je postal vodilno središče tekstilne in kovinsko-predelovalne industrije v nekdanji Jugoslaviji (Lorber, 2006), temu primeren je bil tudi demografski prirast (preglednica 1). Hkrati je zaradi bližine nove meje po svoje pridobil geopolitični pomen, obenem pa izgubil poprej močno tradicionalno navezavo z Avstrijo, zaradi česar se je mesto gospodarsko preusmerilo proti jugu (Pirkovič-Kocbek, 1982).

O razvoju Gradca v tem obdobju priča več virov, saj je imelo mesto zaradi svoje specifične vloge bogatejšo zgodovino. Na urbani razvoj Gradca je močno vplivala priključitev enaindvajsetih okoliških upravnih enot k mestnemu jedru leta 1938, pri čemer se je administrativna površina povečala z 22 km² na 120 km². Razvoj je potekal v okviru širitve urbanizacije proti Hrvaški in drugim južnim ozemljem predvsem zaradi interesa za skupno širše območje, na katerem bi razvijali industrijo in kulturo. Ta širitev je bila načrtovana za povečanje števila prebivalstva mesta Gradca na 350.000, usmerjena je bila predvsem v južni del mesta. Velikopotezni razvojni načrt je spodletel zaradi obeh svetovnih vojn, saj so bila številna zazidljiva območja spet spremenjena v zelene cone, da bi zaustavili že takrat zaznano nezaželeno fragmentacijo predmestja (Moser, 1972).

Obdobje med letoma 1970 in 1991

V obdobju po letu 1970 je zavladala splošna otoplitev odnosov med obema državama, ne nazadnje s podporo različnih čezmejnih iniciativ, kot so Trigon, Quadrigon in delovne skupnosti Alpe-Jadran, ki so pospešile vzpostavitev številnih čezmejnih povezav. Te razmere so se ujemale s splošnim povečanjem mobilnosti zaradi izboljšanja prometnih povezav, med njimi zlasti izgradnje avtocestnega odseka med Gradcem in Lipnico v 70. in 80. letih, avtocesto na slovenski strani so začeli graditi šele v 90. letih.

Odsek med Mariborom in Gradcem je bil v tem obdobju del obsežne migracijske poti na delo v tujino, tako imenovane poti gastarbajterjev³, ki se je raztezala čez ves evropski prostor, mejni

prehod Šentilj/Spielfeld pa je bil pomemben povezovalni člen med tradicionalno pojmovanim vzhodom za železno zaveso in zahodno Evropo. Obenem se je v čezmejni promet stalno močno vključevala delovna migracija v vseh zaposlitvenih strukturah, od delavcev do intelektualcev. Za to obdobje je bilo značilno opazno večanje razlik v gospodarskem razvoju med državama, saj se je v 70. letih prejšnjega stoletja v Mariboru pričela dolga stagnacija gospodarskega razvoja z značilnim upadom investicij v gradbenem sektorju (Lorber, 2006). Nasprotno pa je bil razvoj na avstrijski strani v razcvetu in se je v obmejnih območjih Gradiščanskega in Južne Štajerske, dotlej najrevnejših v Avstriji, z veliko podporo državnih subvencij, predvsem za razvoj ekološkega kmetijstva, kmečkih turizmov in vinogradništva, močno okreпил (Karner, 2000).

Pomembne razvojne učinke je sprožal tudi čezmejni nakupovalni turizem kupcev iz Slovenije in nekdanje Jugoslavije, ki je pospešil gospodarski, socialni in kulturni razcvet manjših mest in naselij ob meji, kot so Lipnica, Strass itd., pa tudi območje mejnega prehoda Šentilj/Spielfeld. S povečanjem prometa z osebnimi avtomobili v 80. letih prejšnjega stoletja je tudi regionalno središče Gradec postal pomemben cilj čezmejnih dejavnosti.

Obdobje po letu 1991

Za to obdobje je značilna dodatna motivacija za čezmejno sodelovanje, pogojena zlasti s samostojnostjo države Slovenije in približevanju skupnim ciljem z Avstrijo v okviru EU. Avstrija je vstopila v EU že leta 1995, Slovenija leta 2004, obe državi pa je še bolj povezal skupni schengenski prostor. Obmejno območje na slovenski strani je bilo že v predpristopnem obdobju deležno različnih finančnih vzpodbud, najprej iz sredstev programa Phare CBC, pozneje pa iz različnih programov Interreg in čezmejnih projektov na področjih gospodarstva, kulture, šolstva itd. (preglednica 2). Leta 2001 je bila celo ustanovljena EVROREGIJA SV Slovenija-avstrijska Štajerska⁴ (slika 4), ki sicer zajema veliko večjo površino od obravnavane, vendar ima za celotno

Področje sodelovanja	Naziv projekta*
Gospodarstvo	Technology axis Graz-Maribor
	Wirtschaftliche Entwicklung einer erweiterten Region – W.E.E.E.R.
	Länderübergreifende Gründerinitiative Slowenien-Südösterreich
Okoljevarstvo	Upgrading of Strategies for Urban Development and Environmental Protection of the Regional Capitals Maribor and Graz
	BIO Network Steiermark – Slowenien
	Sustainable location management in cooperation between spatial and traffic planning
Turizem, izobraževanje	Erzherzog Johann wine cultural journey Graz-Maribor
	School-cooperation in Steirischen Grenzland 2000–2006
	Steirischer Herbst Exhibition: »Machen Sie mir dieses Land wieder...«

Preglednica 2: Izbor projektov Interreg IIIA z različnih področij sodelovanja (vir: www.raumplanung.steiermark.at /15. 5. 2006), (*) nazivi projektov so v izvorniku

³ Spletna stran: <http://gastarbajteri.at>, (9. 10. 2006).

⁴ EVROREGIJA Severovzhodna Slovenija-avstrijska Štajerska je bila ustanovljena spomladi 2001 na pobudo obmejnih regionalnih menedžmentov (RM jugozahodna Štajerska, RM vzhodna Štajerska, RM Gradec in RM Voitsberg) avstrijske Štajerske in ob podpori Oddelka za deželno in regionalno planiranje ter slovenskih regionalnih razvojnih agencij statističnih regij Podravje, Pomurje, Koroška in Savinjska.

čezmejno območje pomembno simbolno vlogo, usmerjeno v odpravljanje razvojnih ovir na različnih področjih na obeh straneh meje (EVROREGIJA, 2005).



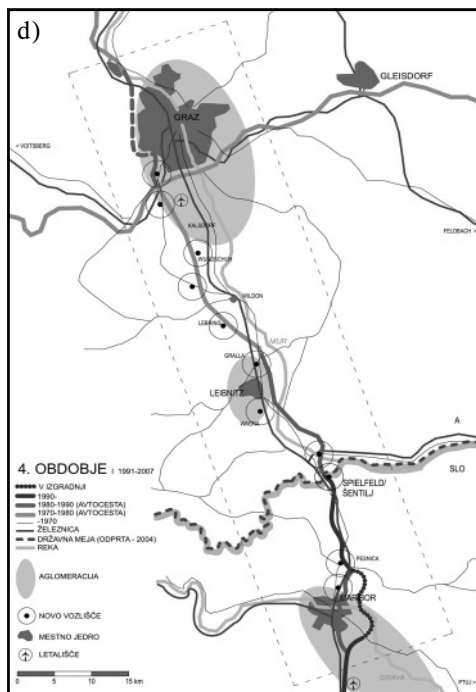
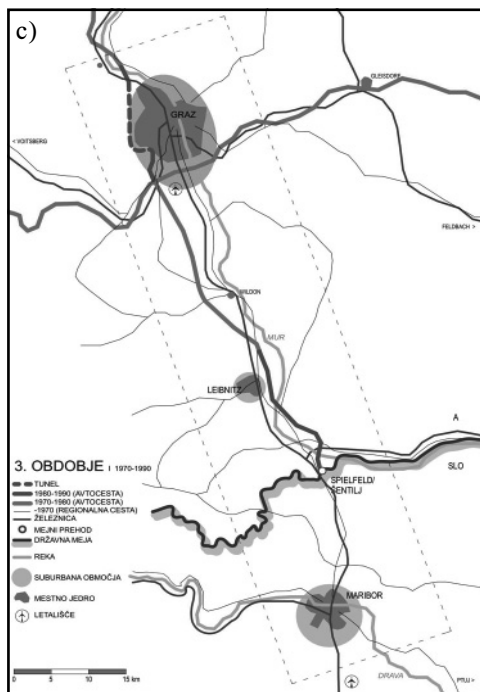
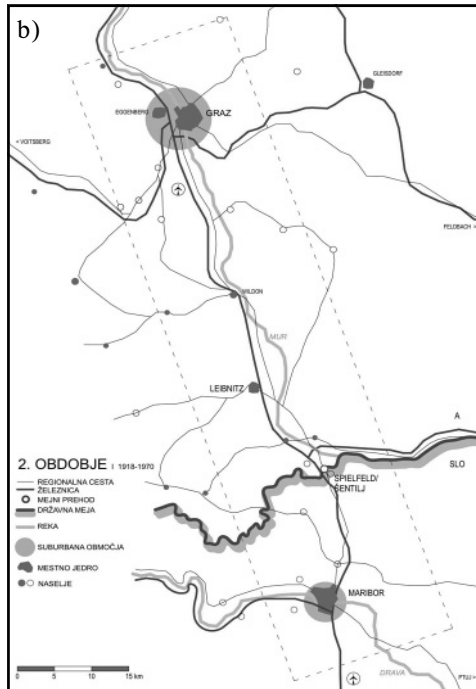
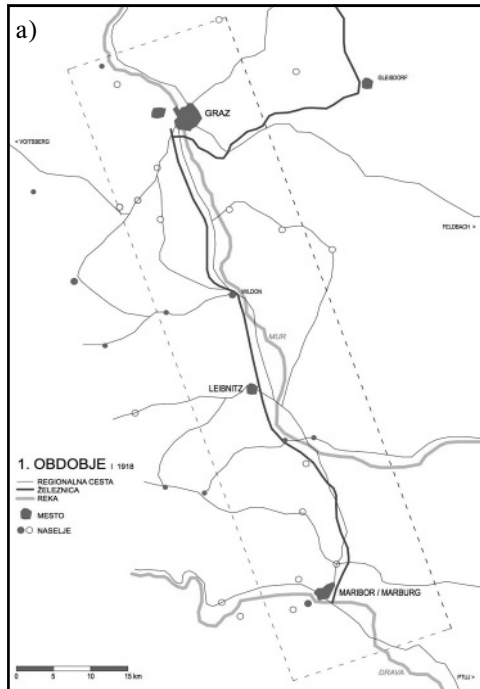
Slika 4: EVROREGIJA SV Slovenija-avstrijska Štajerska, (vir: <http://www.euregio-steiermark.at>, 3. 3. 2005)

Po obdobju tranzicije se je gospodarstvo Maribora ponovno postavilo na noge, kar se je odražalo v poselitvenem razvoju, za katerega so značilne številne novogradnje, predvsem na robovih mesta, in postopna prenova starega mestnega središča. Razvoj je bil do osamosvojitve plansko načrtovan, vendar zaradi pomanjkanja sredstev nekako ohromljen, tako da se je razmeroma kompaktna struktura mesta obdržala kar dolgo. Po osamosvojitvi leta 1991 pa se je prostorski razvoj korenito spremenil. Sledila je splošna razpršitev urbanizacije zunaj strnjene območja mestnega prostora, zaznamovana s številnimi velikimi nakupovalni središči na obrobju, ki je nakazovala naraščajočo vpetost mesta v prostor regije (Drozg, 2006) in obenem nemoč urbanistično-načrtovalskih služb pred prihajajočim kapitalom. V zadnjih dveh desetletjih lahko urbani razvoj mesta Maribor primerjamo s procesi urbanizacije, kakršni že več desetletij potekajo v zaledju mesta Gradec (slika 5).

4.2 Identifikacija in analiza novih urbanih jeder

V analizi prostorskega razvoja čezmejnega območja vzdolž osi Maribor-Gradec se opiram na enega najznačilnejših kazalcev intenziviranja medmestnih povezav in tokov v policentričnih urbanih območjih, to je na pojav novih urbanih jeder, ki ga značilno ponazarjajo razvojna dogajanja na podlagi različnih silnic, prikazanih v preglednici 3.

Na podlagi kartografskega prikaza in podrobnejše identifikacije novih urbanih vozlišč ugotavljamo, da so se te strukture z izjemo posameznih lokacij pojavile šele v 90. letih prejšnjega stoletja in pozneje, delno kot posledica širjenja razvoja mesta Gradec proti jugu, delno zaradi intenziviranja medmestnih čezmejnih tokov, ki so povečali razvojne možnosti za umestitev najrazličnejših storitvenih in poslovnih dejavnosti. Večino novonastalih lokacij smo zaznali ob daljšem delu infrastrukturne osi na avstrijski strani, v obdobju po letu 2000 pa opažamo pospešeni razvoj tudi na slovenski strani v neposredni bližini Maribora. Izjema je nekoč pomembno območje samega mejnega prehoda, ki je danes skupaj z vsemi pripadajočimi strukturami praktično zapuščeno.



Slika 5: Razvoj prometne infrastrukture in poselitve območja med mestoma Maribor in Gradec
 a: v obdobju od druge polovice 19. stol. do leta 1919; b: v obdobju od 1919. do 1970.
 c: v obdobju od 1970. do 1991.; d: v obdobju po letu 1991.

Urbano jedro (kraj, spletni naslov)	Leto izgradnje (v več fazah)	Namembnost	Površina zemljišč (ha)	Obseg delovanja (L, R, N, I)*
Shopping Center West/Graz	1989	Trgovsko središče	4	R
Shoppingcity Seiersberg/Seiersberg (www.shoppingcityseiersberg.at)	2004 2007	Trgovsko središče	6	R
Airport Graz/Fedkirchen (www.flughafen-graz.at)	1917 2005	Potniško in tovorno letališče	-	I
Schwarzl Freizeitzentrum/Unterpremstätten (www.sfz.at)	1984 1994	Center za prostočasne dejavnosti	25	R
Technologiepark Unterpremstätten (www.technologiepark.at)	2000	Poslovno središče	17	N
Österreichischer Skulpturenpark/Unterpremstätten (www.skulpturenpark.at)	2003	Kulturno središče	7	R
Cargo Center Graz/Werndorf (www.cargo-center-graz.at)	2003	Center za pretovarjanje blaga	50	I
Gravel pit Copacabana/Kalsdorf (www.copacabana.at)	1991	Rekreacijsko središče	2	L
Impulszentrum Lebring (www.innovationszentrum-austria.at)	2000	Tehnološki park	16	R
Trade zone/Kaindorf	1993	Trgovsko središče	-	R
Wirtschaftspark /Leibnitz-Wagna	1990	Trgovsko-poslovno središče	6	R
Motorway station Rosenberger/Gralla	1986	Avtocestno postajališče	1	L
Trade zone/Gralla	1991	Trgovsko-obrtna cona	-	R
Border crossing /Šentilj/Spielfeld	1955 1980 2004/2007	Območje mejnega prehoda	28	I
Stanovanjsko naselje (Belna)/Šentilj	2005	Stanovanjsko naselje	-	L
Casino Mond/Šentilj	2007	Zabaviščno središče	2	R
Štajerski tehnološki park Pesnica pri Mariboru	1994	Tehnološki park	36	N
Avtocestno postajališče Agip Sp. Dobrenje	1997	Avtocestno postajališče	-	L
Industrijska cona Pesnica/Sp. Dobrenje	1997	Industrijska cona	12	R
DARS center/Sp. Dobrenje	2009	Podpora prometu	1	
Avtocenter Porsche/Maribor (www.porschemaribor.com)	1995 2006	Trgovsko središče	5	R
Trgovsko-obrtna cona Košaki/Maribor	2006	Trgovsko-obrtna cona	-	L

Preglednica 3: Nova urbana jedra vzdolž osi Gradec–Maribor (vir: lastni arhiv).
(L, R, N, I)*: L – lokalno, R – regionalno, N – nacionalno, I – mednarodno

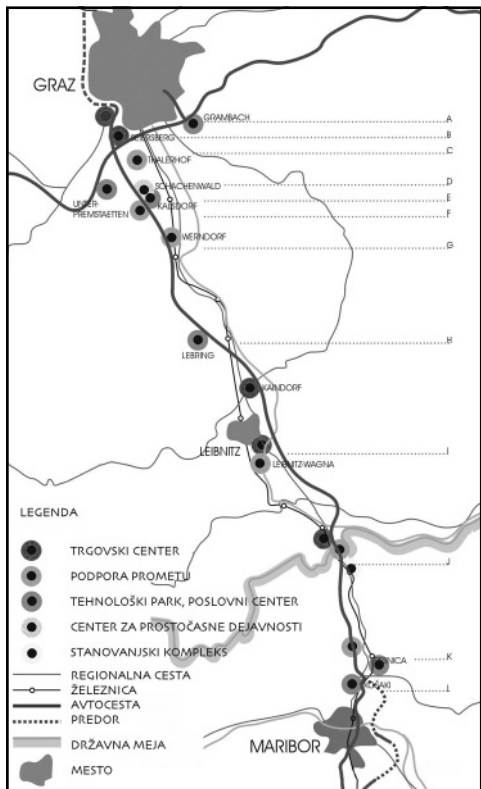
Pregled namembnosti novih urbanih jeder (slika 6) kaže predvsem na pomembnost transportne infrastrukture, namenjene celoviti podpori za prevoz tovora, v katero so vključeni servisni in logistični centri na obeh straneh meje. Med njimi izstopa zlasti hitro rastoči Cargo Center Graz v Werndorfu ter potniško in tovarno letališče Graz pri kraju Feldkirchen, ki izkazuje izjemno razvojno dinamiko v preteklih letih⁵. Podpori transportne dejavnosti se pridružujejo številna prodajna središča osebnih avtomobilov, bencinske črpalke in servisi, kakor tudi območje nekdanjega mejnega prehoda v Šentilju, značilno pozidano s številnimi, praviloma arhitekturno skromnimi objekti za pretežno oskrbne in servisne dejavnosti. Po namembnosti izstopajo tudi večja in manjša nakupovalna središča, pretežno locirana v neposrednem zaledju obeh mest. Največji razmah je doživela širša okolica Gradca, kjer se je starejši trgovski con »Shopping Center West«, v kateri je trgovska dejavnost zaživela že leta 1989, v začetku leta 2004 pridružila sosednja občina Seiersberg s hitro rastočim nakupovalnim mega-središčem. Iz podatkov o zmanjšanju prehoda potnikov čez državno mejo na mejnem prehodu Šentilj po letu 1997 (SURS, 2003) sklepamo, da danes nakupovalnim središčem na avstrijski strani resno konkurirajo nakupovalna središča v okolici Maribora, saj nakupovalni turizem, nekoč pomemben generator prehodov čez mejo, že vrsto let opazno pada (Karner, 2000).

Kot pomemben razvojni pojav v infrastrukturnem koridorju smo zaznali objekte in pripadajoče strukture kar petih tehnoloških parkov, ki so velik vsebinski preskok v ponudbi lokacij za sodobno organizirane gospodarske dejavnosti na celotnem območju. Govorimo o tehnološki osi Technologieachse Graz-Maribor, ki je bila ustanovljena leta 1999 pod okriljem avstrijske SFG⁶ in je namenjena krepitvi konkurenčnega položaja podjetij v ciljni regiji, njihovemu čezmejnemu sodelovanju ter s tem dejavnejšemu prenosu tehnologije in uspešne gospodarske promocije čezmejne regije kot celote.

V preglednici smo evidentirali tudi nekaj značilnih večnamenskih rekreacijskih središč, ki so večinoma nastala ob zapuščenih gramoznicah in zagotavljajo idealne razmere za prostočasne dejavnosti, zlasti za obvodni in kopalniški turizem. Najstarejše takšno območje je središče prostočasnih dejavnosti Schwarzl Freizeitzentrum, ki se v svojem 20-letnem obstoju nenehno širi in pridobiva nove vsebine. Je najpomembnejše središče prostočasnih dejavnosti za prebivalce Gradca in okoliških krajev, zlasti poleti. Podobno velja za rekreacijsko območje Copacabana, ki je zraslo ob gramoznici v bližini letališča Graz, kjer je v zadnjih letih zraslo tudi apartmajsko naselje, kjer ponujajo nove oblike počitniškega bivanja. V skromnem obsegu so v obravnavanem območju zastopane tudi kulturne dejavnosti, na primer Avstrijski park skulptur v naselju Unterpremstätten, ki je zaživel leta 2003, ko je imelo mesto Gradec naziv evropske prestolnice kulture (v nadaljevanju EPK), ter večnamenska prireditvena dvorana v istem naselju. Širše regionalno zaledje sicer izkazuje bogato zgodovinsko izročilo, ki je še posebej skrbno predstavljeno v muzeju rimskih najdb Flavia Solva v bližini Lipnice, prav tako zgrajenem v času EPK. Ko govorimo o zabaviščni dejavnosti, moramo na slovenski strani omeniti leta 2007 zgrajeno sodobno zabaviščno-igralniško središče na robu Šentilja, ki s svojo lokacijo tik ob mejni črti

⁵ Na letališču »Flughafen Graz« se je v zadnjih dvajsetih letih potrojilo število prepeljanih potnikov: leta 1990 - 334.874 prepeljanih potnikov, leta 2008 - 1.008.330 prepeljanih potnikov (<http://www.flughafen-graz.at> /6. 5. 2009).

⁶ SFG - Steirische Wirtschaftsförderung (Gospodarsko združenje avstrijske Štajerske).



Slika 6: Pregled namembnosti novih urbanih jeder

neposredno nagovarja ljudi z obeh strani meje in tudi širše. Popolnoma spremenjeno urbano podobo v neposredni bližini meje ob robu naselja Šentilj oblikujejo novi stanovanjski objekti v naselju manjših enodružinskih hiš, dvojčkov in vrstnih hiš, ki so jih kupci dobro sprejeli, očitno zaradi sprejemljivih cen in neposrednega dostopa do avtoceste.

Preglednica ima zaradi težav pri zbiranju podatkov nekatere pomanjkljivosti, saj za nekatere nove urbane tvorbe ni bilo mogoče pridobiti podatkov o velikosti zemljišča. Analiza kaže, da gre v okviru znanih podatkov o velikosti zemljišča večinoma za objekte z velikimi razvojnimi površinami, ki omogočajo širitev in nadaljnji razvoj dejavnosti.

V okviru raziskave smo sprva želeli predstaviti število zaposlenih tujcev po posameznih urbanih jedrih, da bi ugotovili, koliko je prepletena čezmejna regija, vendar vseh podatkov žal ni bilo mogoče pridobiti. Znan je podatek, da je zaradi omejitve zaposlovanja z letnimi kvotami število zaposlenih Slovencev v Avstriji v primerjavi z obdobjem pred letom 1991 veliko manjše, število avstrijskih državljanov, zaposlenih v Sloveniji, pa je tradicionalno zanemarljivo. Za ponazoritev naj navedemo, da je o podatkih ZZRS v juliju 2007 na območju Upravne enote Maribor imelo dovoljenje za delo 34 avstrijskih državljanov, na območju celotne države Slovenije pa 299 avstrijskih državljanov (ZZRS, 2008). Število slovenskih državljanov, zaposlenih na območju avstrijske Štajerske, je bilo po precej višje, skupaj 3805 oseb, od tega v okraju Gradec 1270 oseb

ter v Lipnici 861 oseb (AMS, 2007). Podatki o zaposlitvah v obravnavanem prostoru sicer iz meseca v mesec precej nihajo, ne glede na to pa kažejo skromno prepletenost delovanja čezmejne regije na zaposlitvenem trgu.

Poseben pomen smo novim urbanim jedrom pripisali tudi z vidika vpliva njihovih dejavnosti na širši razvoj v prostoru na različnih ravneh, od lokalne, regionalne, nacionalne do mednarodne. Vsekakor je na prvem mestu mednarodno letališče Gradec; enako smo z najvišjo stopnjo vpliva ocenili dve pomembni transportno-distribucijski vozlišči, »Cargo Center Graz« v Werndorfu, katerega zmogljivosti ter vloga v regiji in širše se izjemno povečujejo, ter mednarodni mejni prehod Šentilj/Spießfeld, ki je imel strateški položaj mejnega prehoda, ko je leta 2007 Slovenija vstopila v schengensko območje. Drugim tehnološkim centrom smo pripisali nacionalni pomen, preostalim jedrom pa regionalni oziroma lokalni pomen.

Podatki ponazarjajo tudi vpliv raznolikih razvojnih procesov na prostorski razvoj v čezmejnem območju, ki ga sprožajo različni gospodarski, socialni in kulturni dejavniki. Med njimi izpostavljamo dejavnik prometne dostopnosti z avtocestno povezavo med Mariborom in Gradcem, regionalnimi in lokalnimi cestnimi povezavami v zaledju osi ter železniško progo Maribor-Šentilj/Spießfeld-Lipnica-Gradec.

4.3 Razvojne možnosti kot izziv za prihodnost

Na podlagi analize in razlage vloge in pomena razvoja novih urbanih jeter v čezmejnem območju razvojne osi Maribor-Gradec, ki smo jih opredelili in shematsko prikazali, odpiramo naslednja vprašanja, ki bodo glede na dobljene rezultate odločilno vplivala na nadaljnji prostorski razvoj območja:

- vprašanje nekdanjega mednarodnega mejnega prehoda Šentilj/Spießfeld, ki je stična točka na lokalni in regionalni ravni; v preteklosti najbolj dinamično območje je danes opuščeno in degradirano, nasprotno pa bi bilo njegovo prestrukturiranje zgled novih oblik čezmejnega sodelovanja;
- vprašanje slabe prepoznavnosti obmejnega prostora na obeh straneh meje kot razvojna možnost za sodelovanje na podlagi premagovanja negativnih vplivov zgodovinske ločitve (Doytchinov, 2004); obmejno območje lahko v prihodnosti doživi velike, nelinearne preskoke v razvoju zlasti zaradi vpliva tujega kapitala, znanja in kulture;
- vprašanje okrepitve sodelovanja obeh mest v smislu konkurenčnosti in prepoznavnosti v evropskem prostoru, pri čemer bi Maribor in Gradec izkoristila podoben položaj za reševanje številnih skupnih težav, obenem pa bila to priložnost, da glede na geografsko bližino veliko vplivata druga na drugo, saj se tako krepi njuna vloga v domačem okolju (Zavodnik Lamovšek, Drobne, Žaucer, 2008);
- vprašanje, ali bo Mestna občina Maribor kot nosilec naziva evropska prestolnica kulture leta 2012 znala prepoznati in izkoristiti izkušnje Mestne občine Gradec, ki je leta 2003 imela enak naziv; čeprav je koncept prestolnice v Mariboru zasnovan kot predstavitev policentrične

⁷ Obravnavana os je segment panevropskega koridorja X, XI.

povezave šestih slovenskih mest⁸, je to izjemna priložnost za okrepitev sodelovanja med mestoma, poleg tega zagotavlja številne možnosti za redefiniranje pomena čezmejnega območja;

- vprašanja raznovrstnih, vendar v bistvu podobnih vsakdanjih težav, s katerimi se srečujejo prebivalci obeh držav tik ob meji in ki bi jih lahko rešili predvsem s postopnim odpravljanjem birokratskih ovir.

Ugotavljamo, da je pri raziskavi prostorskega razvoja čezmejnega območja največja ovira za načrtovalsko prakso tega območja vsesplošna nekompatibilnost prostorskih in drugih podatkov. Prepoznavamo jo na številnih področjih, pogojenih z drugačno upravno in politično ureditvijo lokalne skupnosti, regije in države. Kot primer naj navedemo, da ima Avstrija vzpostavljene pokrajine kot drugo stopnjo upravne ravni, med drugim pristojne za urejanje prostora; v Sloveniji so pristojnosti razdeljene zgolj med državo in občine, brez vmesne ravni, ki praviloma prav v čezmejnih območjih prevzema izredno pomembno funkcijo povezovalnega in usklajevalnega člana. Na slovenski strani pogosto govorimo tudi o pomanjkanju razvojnih vizij in s tem povezanih akcijskih načrtov, saj nacionalni strateški dokumenti zgolj formalno izpostavljajo pomen sodelovanja regionalnih središč s čezmejnimi partnerskimi mesti (SPRS, 2004). Hkrati zaznavamo pozitivne premike v vse bolj prisotnih novih oblikah sodelovanja na lokalni ravni, ki se odražajo v sodelovanju med različnimi neprofesionalnimi društvi in zvezami, pa tudi med kulturnimi, izobraževalnimi in vzgojnimi ustanovami v okviru medkrajevnih, medregionalnih in meddržavnih povezovanj. Ker je raziskava prostorskega razvoja čezmejnega območja izhodiščno tezo v bistvu potrdila, obenem pritrjujemo izkušnjam, da so lahko skupne težave nekakšno skupno izhodišče za razvoj čezmejnega regije, saj imata obe strani skupne interese za njihovo reševanje (ÖROK, 2005), ki obetajo boljše prihodnost za številna področja razvoja v prostoru.

5 SKLEP

Namen in pglavitni cilj prispevka je bil raziskati vzgibe razvojne dinamike čezmejnega regije v prostoru med mestoma Gradec in Maribor ter pri tem ugotoviti vzroke in opredeliti razvojne težave v prostoru, na podlagi katerih je mogoče prepoznati razvojne možnosti tega območja. Raziskava je temeljila na obravnavi spreminjajočih se vplivov meje s poudarkom na pojavu novih urbanih jeder kot zametkov razvojnih vozlišč v prostoru med obema mestoma. Ugotavljamo, da se prostor, katerega razvoj je v preteklosti narekovala prisotnost meje in z njo povezana nesorazmerja, v času, ko je meja tako rekoč izginila, kaže v novi podobi, ki se odlikava v razvoju urbanih struktur ter sodelovanju med prebivalci in institucijami na obeh straneh nekdanje meje. V okviru raziskave smo zaznali raznolike spremembe, ki so tesno povezane z demografskim, gospodarskim, političnim razvojem ter hkrati s topografskimi danostmi in vlogo meje kot ključnega dejavnika preteklega razvoja. V prvi polovici 20. stoletja je območje doživelo preobrat, v katerem je odločilno vlogo odigrala restriktivna državna meja, ki je razpela razvoj poselitve med kompaktno strukturo mest na eni ter tradicionalno podeželje na drugi strani. Danes, ko je meja odprta in prosto prehodna, pa podoba širšega prostora ob infrastrukturni osi, ki povezuje

⁸ V okvir EPK so ob Mariboru vključene še vse mestne občine vzhodne kohezijske regije, in sicer: Murska Sobota, Novo mesto, Ptuj, Velenje, Slovenj Gradec (<http://www.maribor2012.si/12.8.2009>).

obe regionalni središči, določajo številna nova urbana jedra, ki so zametki novih razvojnih vozlišč. Ti poselitveni vzorci so korenito spremenili podobo in značaj čezmejnega območja iz izrazito ruralnega v infrastrukturno hitro razvijajoči se koridor z možnostjo umestitve številnih gospodarskih dejavnosti, med katerimi so zlasti pomembni zametki podjetij in gospodarskih družb s področja visoko razvitih tehnologij. Vplivajo tudi na odnose med obema mestoma, Mariborom in Gradcem, ki se navidez neobvladljivo širita zunaj svojih v načrtih zamejenih robov ter se podobno kot številna srednje velika evropska mesta po zgledu metropol spajata s svojim zaledjem – z okoliškimi urbanimi strukturami – v širšo funkcionalno regijo. Razvojna dinamika nakazuje tendence tudi na nadnacionalni ravni v smeri približevanja obeh mest, Gradca v širitvi proti jugu, torej proti mejni črti s Slovenijo, in nasprotno, Maribora v vmesni prostor do meje proti severu. Sklepamo, da se bo zaznani vzorec urbanizacije, čeprav slabo nadzorovan, v prihodnosti še okreplil. Drugačno prihodnost, ki se odraža v vzpostavljanju in intenziviranju čezmejnega sodelovanja različnih deležnikov – posameznikov in institucij –, obetajo nove povezave, ki postopoma spajajo ne samo različne kulture, temveč tudi gospodarske in politične interese. Pri tem prav mikro povezave, kot jo v merilu EU predstavlja razvojna os Maribor–Gradec, sooblikujejo bistvene elemente za uresničevanje zelenega razvoja v skupnem evropskem prostoru.

6 LITERATURA IN VIRI

Agenda Habitat (1996). Deklaracija Svetovnega zbora mest in lokalnih uprav, Temeljni dokumenti II. konference ZN o človekovih naseljih – Habitat II in Svetovnega zbora mest in lokalnih uprav, sprejeti v Carigradu leta 1996. Pridobljeno s spletne strani 23. 5. 2005: http://www.gov.si/upr/aplikacije_publicacije.php.

Anderson, J., O'Dowd, L. (1999). Borders, Border Regions and Territoriality: Contradictory Meanings, Changing Significance. Regional Studies, št. 33.7 (str. 593–604). London, New York: Routledge.

AMS (2007). Arbeitsmarkt Service, Bewilligungspflichtig beschäftigte AusländerInnen nach Nationalität (BA801). Pridobljeno s spletne strani 20. 9. 2007: <http://iambweb.ams.or.at/ambweb/AmbwebServlet?trn=start>.

Baccini, P., Oswald, F. (2003). Netzstadt. Basel: Birkhäuser.

Borsdorf, A. (2004). On the way to post-suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities. V Borsdorf, A., Zembri, P. (ur.), European cities. Structures. Insight on outskirts, COST Action C 10 (str. 29–35). Brussels: COST Office.

Campi, M., Bucher, F., Zardini, M. (2001). Annähernd perfekte Peripherie: Glattalstadt/Greater Zurich Area. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser.

Caves, R. W. (ur.) (2005). Encyclopedia of the city. London, New York: Routledge.

Drozg, V. (2006). Zwischen Stadtregion und Regionstadt. V Maier, J. (ur.), Stadt und Stadtregion Maribor. Strukturen, Entwicklungen, Probleme. Heft 250 (str. 5–13). Bayreuth: Universität Bayreuth, Lehrstuhl Wirtschaftsgeographie und Regionalplanung.

Dojčinov, G. (2005). Obmejne pokrajine in razvoj »od spodaj navzgor«. V Sitar, M. (ur.), 2005. Odprte meje – Open borders (str. 149–157). Maribor: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo.

EVROREGIJA, 2005. Pridobljeno s spletne strani 20. 8. 2009: <http://www.euregio-steiermark.at>.

ESPN 1.1.3 (2006). Enlargement of the EU and its polycentric spatial structure (2002–2006). Pridobljeno s spletne strani 20.9.2007: <http://www.espon.eu>.

ERPR (2000). Evropske prostorsko razvojne perspektive. V smeri uravnoteženega in trajnostnega razvoja ozemlja Evropske unije (slovenska verzija). Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Urad Republike Slovenije za prostorsko planiranje.

EC (2002). European Commission. Structural policies and European territory, Cooperation without frontiers. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

- Ferlež, J. (2002). *Prebivalstvo Maribora 1848-1991*. V *Studia Historica Slovenica*, letnik 2, št. 1. Maribor: Pedagoška fakulteta Maribor.
- ÖROK (2005). *Österreichische Raumordnungskonferenz. Europaregionen – Herausforderungen, Ziele, Kooperationsformen*. ÖROK Schriftenreihe Nr. 169. Wien: Eigenverlag.
- Hočevar, M. (2000). *Novi urbani trendi: prizorišča v mestih – omrežja medmest*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede.
- Karner, S. (2000). *Die Steiermark im 20. Jahrhundert: Politik – Wirtschaft – Gesellschaft – Kultur*. Graz: Styria Verlag.
- Koch, M., Schumacher, M. (2004). *Mapping the unmapped, seeing the unseen*. V Borsdorf, A., Zembri, P. (ur.), *European cities. Structures. Insight on outskirts, COST Action C 10 (str. 29–35)*. Brussels: COST Office.
- Lorber, L. (2006). *Development of the industrial areas of Maribor and change of their intended function*. V Maier, J. (ur.), *Stadt und Stadtregion Maribor. Strukturen, Entwicklungen, Probleme. Heft 250 (str. 35–48)*. Bayreuth: Universität Bayreuth, Lehrstuhl Wirtschaftsgeographie und Regionalplanung.
- Meijers, E., Romein, A. (2002). *Building regional policy networks: a development strategy for polycentric urban regions*. V *EURA Conference on Urban and Spatial European Policies, Levels of Territorial Government (str. 1–18)*, Turijn: EA Publishers.
- Mlinar, Z. (1995). *Osamosvajanje in povezovanje v Evropskem prostoru*. Zbirka Znanstvena knjižnica. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- Moser, F. (1972). *Die Entwicklung der Stadtplanung in der Landeshauptstadt Graz*. V *Berichte zur Raumforschung und Raumplanung. Österreichische Gesellschaft für Raumforschung und Raumplanung*, 16. Jg. Heft 5 (str. 6–21), Wien in New York: Springer Verlag.
- MOT (2000). *For a better integration of cross-border agglomerations in the urban policies of the EU. Mission operationnelle transfrontalieres DIV - Type 4: The case of cross-border agglomerations*. Pridobljeno s spletne strani 20.10.2007: <http://www.espaces-transfrontaliers.org>.
- Pirkovič-Kocbek, J. (1982). *Izgradnja sodobnega Maribora. Mariborska arhitektura in urbanizem med leti 1918 in 1976*. Ljubljana: Znanstveni inštitut Filozofske fakultete v Ljubljani.
- Pogačnik, A. (2000). *International framework and spatial development of Slovenia*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor, Urad RS za prostorsko planiranje.
- SA (2008). *Bevölkerung seit 1869 nach Politischen Bezirken (einschl. Veränderung 1991 bis 2001 nach Komponenten), Statistik Austria*. Pridobljeno s spletne strani 20. 8. 2009: http://www.statistik.at/web_de/suchergebnisse/index.html.
- SA (2009). *Jahresdurchschnittsbevölkerung seit 1870, Statistik Austria*. Pridobljeno s spletne strani 18. 7. 2009: <http://www.statistik.at>.
- Sieverts, T., et. al. (2005). *Zwischenstadt – inzwischen Stadt? Entdecken, Begreifen, Verändern. Querschnittsband der Schriftenreihe Zwischenstadt*. Wuppertal: Müller + Busmann KG.
- Sitar, M. (ur.) (2005). *Odpрте meje – Open borders*. Maribor: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo.
- SPRS (2004). *Strategija prostorskega razvoja Slovenije*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Direktorat za prostor, Urad za prostorski razvoj.
- SURS (2008). *Letni pregled transporta 1965–2002, Statistični urad republike Slovenije*. Pridobljeno s spletne strani 20. 8. 2008: http://www.stat.si/tema_ekonomsko_transport.asp.
- SURS (2009/a). *Statistične informacije št. 27. Statistični urad republike Slovenije*. Pridobljeno s spletne strani 18. 7. 2009: http://www.stat.si/tema_demografsko_prebivalstvo.asp.
- SURS (2009/b). *Popis prebivalstva 1948–2002, Statistični urad republike Slovenije*. Pridobljeno s spletne strani 20. 8. 2009: http://www.stat.si/publikacije/pub_popisne_prva.asp.
- Van Houtum, H. (1998). *The Development of Cross-Border Economic Relations, A theoretical and empirical study of the influence of the state border on the development of cross-border economic relations between firms in border regions of the Netherlands and Belgium*. Amsterdam: Thela Thesis Publishers.
- Van Houtum, H., Struever, A. (2002). *Where is the Border? You are here*. V van Houtum, H. *The journal of creative geography*, Volume 4, Number 1, (str. 20-23). Amsterdam: Thela Thesis Publishers.
- Vršaj, E. (2004). *Slovenija in evroregije. Krožek za družbena vprašanja*, Virgil Šček. Trst: Mladika.

Winther, L., Hansen, H. K. (2006). *The economic Geographies of the Outer City: Industrial Dynamics and Imaginary Spaces of Location in Copenhagen*. *European Planning Studies*, zv. 14, št. 10. London, New York: Routledge.

Wichmann Matthiessen, C. (2004). *The Öresund Area: Pre- and post-bridge cross-border functional integration: The bi-national regional question*. *GeoJournal*, Volume 61, str.31-39. Netherlands: Springer.

Zavodnik Lamovšek, Alma, et. al. (2008). *Small and medium-size towns as the basis of polycentric urban development = Majhna in srednje velika mesta kot ogrodje policentričnega urbanega razvoja*. *Geod. vestn.*, 2008, letn. 52, št. 2 (str. 290–312), ilustr. http://www.geodetski-vestnik.com/52/2/gv52-2_290-312.pdf.

ZZRS (2008). *Letno poročilo 2007. Zavod za zaposlovanje Republike Slovenije, Območna enota Maribor*. Pridobljena s spletne strani 15. 9. 2008: <http://www.ess.gov.si/slo/Predstavitev/LetnaPorocila/lp07/LP2007MB.pdf>.

Prispelo v objavo: 17. julij 2009

Sprejeto: 28. avgust 2009

dr. Kaja Pogačar, univ. dipl. inž. arh,

UM, Fakulteta za gradbeništvo, Katedra za arhitekturo in prostor

Smetanova 17, SI-2000 Maribor

E-pošta: kaja.pogacar@uni-mb.si

izr. prof. dr. Metka Sitar, univ. dipl. inž. arh,

UM, Fakulteta za gradbeništvo, Katedra za arhitekturo in prostor

Smetanova 17, SI-2000 Maribor

E-pošta: metka.sitar@uni-mb.si